

В.И. БЕРЕЖНОЙ

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Экономика и управление» Ставропольского института кооперации (филиала) АНО ВО «Белгородский университет кооперации, экономики и управления»

М.В. СЕРОШТАН

доктор экономических наук, профессор ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова»

Т.Г. МАРЦЕВА

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Экономика, финансы и менеджмент» Новороссийского филиала Финансового университета при Правительстве РФ

О.В. БЕРЕЖНАЯ

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Менеджмент» Института экономики и управления ФГАОУ ВО «Северо-Кавказский федеральный университет»

Е.В. БЕРЕЖНАЯ

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Менеджмент» Института экономики и управления ФГАОУ ВО «Северо-Кавказский федеральный университет»

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ
(на примере экспорта зерна)

В статье акцентировано внимание на актуальности развития транспортно-логистических возможностей страны как неотъемлемого фактора конкурентоспособности страны при участии в мировых распределительных потоках. На примере рынка зерна рассмотрены существующие мощности крупных торговых портов и перспективы расширения объемов и интенсивности их деятельности, при соблюдении умеренной ценовой политики на распределительные операции в припортовой зоне и транспортно-логистических терминалах и путях следования груза по дороге в российские порты. Результатом научного исследования стало выявление функционально-логистической связи двух ключевых типов транспорта для транспортировки зерна по территории России; определены технический потенциал и мощность перевалки зерна ключевыми отечественными портами, имеющими экспортную зерновую направленность, а также затронуты проблемы

функционирования распределительного комплекса припортовой инфраструктуры. Также отмечена необходимость расширения экспортного потенциала портов, железной дороги за счет роста технической оснащенности, совершенствования распределительной логистики вне зависимости от внешних угроз, которые в настоящее время могут затормозить внешнеторговые отношения. Авторами отмечены уникальные географические возможности России, необходимость их использования в полном объеме в качестве главного конкурентного преимущества нашей страны в современной политике и экономике.

Ключевые слова: *логистические возможности, транспорт, порт, перевалка грузов, транспортно-логистический терминал, технология «блок-чейн».*

JEL: M160, L810, L980, R490.

DOI: 10.52180/2073-6487_2022_3_52_72.

1. Введение

Актуальность исследования предопределяется тем, что в транспортно-логистической инфраструктуре любого государства не последнюю роль играют существующие каналы распределения грузов в их взаимосвязи с техническими возможностями отраслей, и особенно транспортно-логистических терминалов, а также с географическим положением и внешнеэкономической политикой государства. При этом наличие всевозможных путей следования товаропотока еще не гарантирует их эффективного использования, поскольку возникает задача технического, технологического обустройства перевалочных, складских мощностей, организация процесса документарного сопровождения в рамках государственного контроля и тесное взаимодействие бизнеса и государства при реализации интересов во внешнеэкономической сфере.

В настоящее время усиление политического давления на мировую экономику привело к формированию целого комплекса запретов и ограничений для товародвижения на пути в и из Российской Федерации. Это, в свою очередь, требует перестраивания деловых контактов не только во внешнеторговой деятельности, но и изменение направленности и интенсивности работы каналов распределения, разработки новых логистических направлений. Весна 2022 г. в очередной раз подтвердила неэффективность достижения политического консенсуса путем прямого воздействия на экономические процессы. Принятые по отношению к России жесткие санкции парализовали европейское направление движения морских грузов, повысили степень риска и неопределенности как для экспортеров и импортеров, так и для логистических посредников. Здесь возникает двойкая тенденция. Во-первых, прекращение бизнеса в России таких крупных логистических операторов как Maersk, DSV и DB Schenker приводит к возрастанию нарузки на наземный транспорт, а следовательно, к подстройке

логистических цепочек; во-вторых, появляется возможность развить отношения с китайскими и корейскими операторами, переадресовав грузы в нероссийские порты, но все это требует определенного времени и усилий. Ключевым в данном случае является вопрос сохранения морского транспортного потенциала, его усиленную и скорую переориентацию на восточное направление.

Выстраивание логистической цепочки требует совместных усилий не только экспортеров, импортеров, транспортных компаний, но и сферы IT-технологий, торгово-посреднических операций, банковского сектора, при должной поддержке государства, особенно в рамках товародвижения стратегически важных как для отдельной отрасли, страны, так и для всего мирового хозяйства товаров. И продукция сельского хозяйства в целом, и рынок зерна в частности, являются сосредоточием ключевых интересов многих стран в рамках концепции продовольственной безопасности.

Россия является крупнейшим поставщиком зерна на мировой рынок, обеспечивая тем самым решение важной проблемы нехватки продовольствия. Введенные ограничения на движение морского транспорта в первую очередь затрагивают этот сегмент, ставя перед Россией сложную задачу: обеспечить бесперебойные поставки зерна для тех стран, которые осознают важность российского зерна на национальных рынках, разработать маршруты следования данного продукта с учетом локации транспортной и зерновой инфраструктуры. Следовательно, исполнение контрактов по поставкам, налаживание коридоров беспрепятственного движения продукции зерновой отрасли увеличивает интерес к возможностям транспортировки, в первую очередь с использованием наиболее подходящего транспорта – морского.

Объектом исследования выступает транспортно-логистическая инфраструктура морских портов России. Предмет исследования – состояние, перспективы развития складского, перевалочного и транспортного ресурсов крупных портов в процессе экспорта стратегически важного для мировой экономики продукта – зерна.

В исследовании была выдвинута гипотеза: перспективы расширения участия страны в мирохозяйственных связях определяются не только тем природно-ресурсным потенциалом и тесными международными контактами с ключевыми торговыми партнерами, но и нацеленностью государства и бизнеса на модернизацию, интеллектуализацию и улучшение работы в транспортно-логистических центрах по использованию морского пространства.

Полученные в рамках теоретического анализа выводы и результаты стали возможными благодаря использованию научно-методологического инструментария: теоретико-содержательного анализа, методов индуктивного мышления, элементов коэффицентного анализа.

2. Анализ литературы

В настоящее время предстоящая трансформация рыночных отношений свидетельствует о том, что успешность бизнеса и привлекательность определенного корпоративного продукта определяются не только ценой, качеством, функционалом, но и своевременностью его поступления на рынок, удобством приобретения для потребителя и проч. Поэтому взаимосвязь производителей с транспортно-логистическими посредниками, предоставляющими услуги оформления, обеспечения расчетов, организующими процесс оптимального товародвижения, перевалки, хранения грузов, является важной. Применение передовых логистических технологий – важный атрибут конкурентоспособности любой компании, повышающий эффективность менеджмента и маркетинга. С развитием транснациональных торговых связей и расширением транспортных маршрутов роль логистики возрастает.

Проведя теоретический анализ понятия «логистика», можно определить ее как практику управления любыми потоками ресурсов (трудовых, финансовых, материальных, информационных и т. д.) на пути их движения.

Логистика как наука в большей мере нацелена на изучение материальных и финансовых потоков, выделяя объекты управления, структуру и институты логистического влияния, выстраивает устойчивые модели движения товаров, повышая эффективность каналов распределения.

Также логистика может характеризоваться как средство продвижения товара до конечного потребителя, тем самым выступая логическим завершением любой сделки. В этом случае купля-продажа включает не только создание продукта в соответствии с запросом клиента, но и обеспечение своевременного поступления ресурсов в производство, управление запасами, сглаживая риски аритмичности работы и выполнения финансовых обязательств [1].

Логистика, как наука об управлении движением материальных и информационных потоков во времени и в пространстве от пункта производства до пункта потребления товара, своей важной составляющей имеет транспортную логистику [2]. Наиболее важными ее функциями являются: обеспечение процесса транспортировки, разработка таких маршрутов, при которых затраты стремятся к минимуму; планирование сложных транспортно-логистических систем с большим числом участников, нестандартным маршрутом и разнообразными перевалочными операциями. Отдельно стоит выделить такую возможность транспортной логистики, как контроль движения груза в интересах государства при подготовке документов к таможенному контролю, а также в интересах клиента, при использовании несколь-

ких видов транспорта, при перевозке мелких грузов, консолидированных в единую транспортировку.

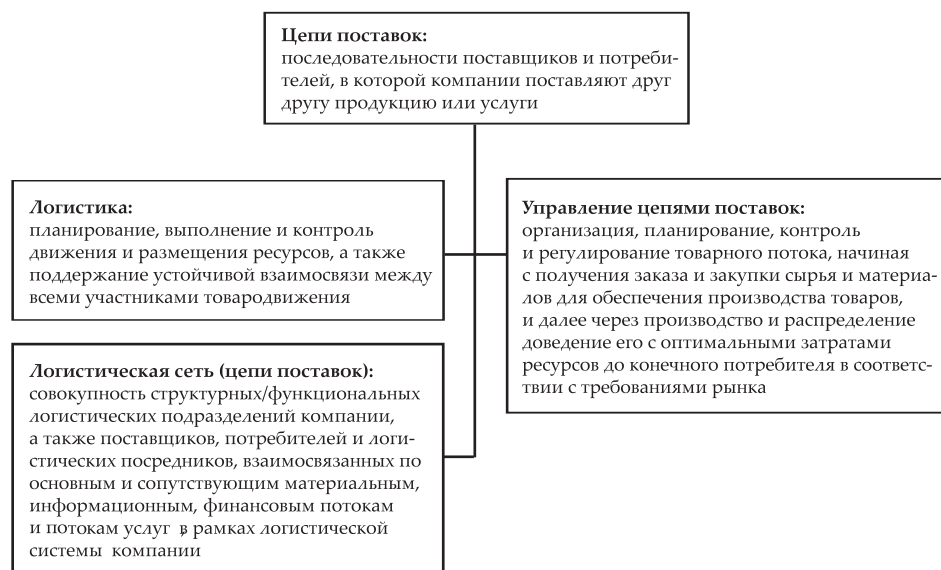
Понятие «логистическая система» не имеет однозначного понимания и может быть рассмотрено на микроуровне с позиции политики отдельной компании, а также как комплекс взаимосвязанных операций, подсистем в отрасли, в национальной экономике, способствующих движению товара.

В научной литературе имеется много разных определений данного понятия. Например, в российских источниках наиболее часто встречается определение: «Логистическая система – это адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические операции и функции. Она, как правило, состоит из нескольких подсистем и имеет развитые связи с внешней средой» [3].

В зарубежной литературе чаще используется понятие «логистическая цепь» или «цепь поставок» как совокупность последовательных действий участников на пути следования груза (см. рис.) [4]. Наличие же устойчивых взаимосвязей между звеньями, гибкая подстройка действий участников товародвижения в случае незапланированных изменений, выстраивание стратегии управления формирует уже логистическую систему.

В логистике часто применяется термин PL (от англ. «party of logistics»), дословно характеризующий выполняемые логистические операции [5]. Сейчас выделяют 5 уровней таких субъектов: от 1PL до 5PL. Любая сделка в настоящее время включает три группы участников: производители (поставщики), потребители (заказчики) и посредники, и то, какой комплекс операций должен выполнить каждый из них, определяет разную степень вовлеченности посредников в процесс распределения товара в пространстве и времени. Так, если партнеры уровня 1PL (от англ. «first party of logistics») осуществляют лишь разрозненные операции в логистике (транспортировка, хранение, таможенное оформление и др.), концентрируя внимание именно на специфике услуги, то уже на уровне 2PL экспортеры и импортеры имеют возможность переложить на посредника (экспедиторские, транспортно-экспедиторские компании) обязательства по комплексному обслуживанию (например, мультимодальные перевозки, перевозка + таможенное оформление и т. д.).

Усиление конкуренции привело к развитию логистических операций по принципу from door to door (от двери до двери), то есть представители 3PL уровня полностью отвечают за движение груза, предоставляя стандартный набор услуг, но в их функции не входит менеджмент грузовых потоков. В функции 3PL-провайдера входит организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка импортно-экспортной документации, складское хранение, обработка



Источник: [6].

Рис. 1. Логистическая цепь

груза, доставка конечному потребителю. Этот недостаток могут преодолеть 4PL-провайдеры: управляя движением грузов, они соединяют свои возможности товародвижения с ресурсами аналогичного предприятия, стараясь тем самым предложить клиенту максимум услуг в процессе движения груза. Перспективным и малоизученным направлением является логистика 5го уровня (5PL-провайдеры), при которой в задачу компании входит глобальный логистический сервис с использованием продвинутых цифровых решений в любой момент времени и в любой точке мира.

Отечественные и зарубежные авторы признают значимость политики управления транспортно-логистической инфраструктурой. Зарубежные авторы в последнее время подчеркивают важность управления цепочками поставок для максимально полного удовлетворения потребностей партнеров, а также как критерий конкурентоспособности страны в мировой торговле [7].

Также признается сложность и комплексность вопроса, где переплетаются степень вовлечения страны в мировую торговлю, ее заинтересованность в развитии внешнеэкономических связей, готовность удовлетворить интересы торговых партнеров с точки зрения технических условий хранения, перевалки, движения грузов, с одной стороны, и существующие требования национальной безопасности, состояния экологии, информационной «подкованности» государства, на территории которого происходит таможенная операция, с другой [8]. Современное общество невозможно представить вне цифрового про-

странства, а тем более – экономику и любые распределительные процессы. Бизнес в XXI в. – сложный гибрид интеллектуального производства, опирающегося на сетевые киберфизические системы (CPS), стремящиеся к самоорганизации и самоуправлению на основе искусственного интеллекта [9]. Также и сфера логистики, транспорта и любых сопровождающих операций для успешной интеграции в мировые распределительные потоки требует изменения подходов к управлению и реализации логистических возможностей на основе «умных» технологий и инновационных услуг [10].

Важность транспортно-распределительных потоков признается и российскими учеными, которые рассматривают их в первую очередь в зависимости от оснащенности и перспектив развития перевалочных мощностей отдельных транспортно-логистических терминалов [11]. Особое место в этом случае занимают перевозки морским и внутренним водным путем, как один из наиболее дешевых и универсальных вариантов движения крупногабаритных, насыпных грузов, в том числе с применением контейнеров для разнообразных грузов [12]. Российский потенциал морского транспорта определяется не только прямым доступом к международным морским путям, но и близостью к странам, активно участвующим в мировой торговле и использующим территорию нашей страны для получения доступа к перемещению грузов по воде. Расширение партнерских соглашений, упрочнение роли России как торгового партнера, наращивание экспортного потенциала требуют от отечественных логистических центров максимальной степени готовности к приемке, хранению и беспрепятственному перемещению любых объемов грузов на пути следования с использованием имеющихся возможностей морского хаба [13].

3. Проблемы экспорта зерна

Рынок зерна может рассматриваться с нескольких точек зрения.

Во-первых, с точки зрения природно-ресурсного потенциала. Так, нет ни одной страны, которая полностью могла бы отказаться от импорта зерновых, ориентируясь только на собственное производство. В связи с высокой зависимостью сельскохозяйственного производства от погодных условий могут возникать разные ситуации: например, высокая обеспеченность одним типом зерна при недостаточных объемах других типов зерна [14]. Также, согласно теории абсолютных и относительных преимуществ, страна в рамках международного разделения труда производит обычно те продукты, которые позволяют получить максимальный экономический эффект не столько внутри страны, сколько на мировом рынке.

У России в данном случае имеется достаточно высокий потенциал. По данным Росстата, в 2019/2020 с/х году в России было собрано 133 млн т зерна всего, в том числе 85,9 млн т пшеницы. В 2020/2021 с/х году валовый сбор составил 120,7 млн т, из них – 75,9 млн т пшеницы.

Данные ФТС РФ показывают, что экспорт зерна за предыдущий с/х период составил третью часть собранного урожая (41,7 млн т) и большая часть (80%) приходится на пшеницу – 33,2 млн т. В 2020/2021 с/х году экспорт зерна составил 48,6 млн т, что на 9% больше, чем годом ранее. Из них на пшеницу пришлось 39,5 млн т (на 13,5% больше). Долгое время основным торговым партнером в этом сегменте были США, но целенаправленная политика нашей страны позволила увеличить зерновой потенциал, выведя нас в тройку стран, обеспечивающих мир зерном.

Во-вторых, рассматривая рынок зерна с точки зрения потребления, следует учитывать тот факт, что в странах могут быть продукты, традиционно имеющие большой спрос. Кроме того, государство определяет, какая агропродукция, в каком количестве и какого качества требуется для потребления внутри страны. В дополнение к этому и применяемые технологии в промышленном производстве требуют закупок конкретного типа зерновой культуры.

Наиболее востребованной в мире является пшеница, и наша страна обеспечивает около 15% мирового спроса (при объеме ее мирового производства в 9%). По данным JP Morgan, доля экспорта российской пшеницы на рынках сырья составляет 5% мирового оборота. По данным International grain Council estimates, на новый 2021/2022 с/х год объем поставок зерна России и Украины мог бы составить четверть мирового оборота зерна. Однако политическая нестабильность, вовлечение двух стран в дрящущий вооруженный конфликт могут привести к серьезному дефициту важного продукта. И в первую очередь это касается ряда африканских стран (ЮАР, Мадагаскар, Мозамбика, Конго, Руанды, Бенина и т. д. – всего их около 25), которые, по данным UNCTAD, импортируют более трети российской и украинской пшеницы. Также крупными потребителями нашего зерна в прошлом сельхозгоду стали Турция (8,4 млн т, 17,5%), Египет (8,1 млн т, 17%), Саудовская Аравия (2,8 млн т, 5,9%), Бангладеш (1,8 млн т, 3,8%), Пакистан (1,6 млн т, 3,3%).

В-третьих, с точки зрения заинтересованности бизнеса и государства в развитии растениеводства. Поддержка государством данной сферы имеет большое значение и определяется объемами доходов бюджета, подлежащих распределению по отраслям.

В последние два года наблюдается резкий рост цен на удобрения (от 30 до 50%, вследствие перегрева этого рынка), цен на металлы (что привело к удорожанию сельхозтехники), снижение господдержки

аграрного бизнеса, и в том числе растениеводства, что не способствует росту объема и качества производимых культур.

В-четвертых, что не менее важно для нашего исследования, – это наличие и технические возможности каналов распределения продукта. Недостаточно просто вырастить зерно, еще требуется его собрать, обработать, создать специфические условия хранения в целях создания запасов. Кроме того, должны быть обеспечены развитость и достаточность транспортных путей и обоснованных логистических маршрутов движения зерна от производителя до потребителя. Для России, с ее большими территориями и разными климатическими условиями, последнее имеет высокую степень важности.

Рассмотрим возможности экспорта зерна через порт Новороссийска. Это один из самых крупных портов России, с самой большой протяженностью причальной линии (до 8,3 км). Новороссийский морской порт располагается в незамерзающей Цемесской бухте, позволяющей осуществлять навигацию круглый год. В порту функционирует 89 причалов совокупной длиной 15627 м. За последние 10 лет портовая инфраструктура Новороссийска нарастила объем перевалки грузов в 1,2 раза. По итогам 2020 г. объем перевалки грузов в порту составил 141,8 млн т. Новороссийск – крупнейшее экспортное направление для поставок из всех округов: южный и центральный районы отправляют сюда соответственно 59% и 60% всего зерна на вывоз, Приволжье около половины экспортируемого зерна, Сибирь – четверть (24%).

Среди терминалов Кубани наиболее крупными выступают «Новороссийский зерновой терминал» (принадлежит группе ВТБ), который является лидером по перевалке зерна на побережье (4,09 млн т за сезон 2019–2020 г. и 5,0 млн т в 2020/2021 г.).

Второе место принадлежит лидеру прошлого сезона – ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов», отгрузившему в эти же периоды 4,79 млн т и 6,3 млн т соответственно. Третье место традиционно занимает АО КСК (группа «Дело» Сергея Шишкарева), которому удалось в период карантина и квот на зерно увеличить объемы с 3,5 млн т в прошлом сезоне до 5 млн т и более в нынешнем.

Рассмотрим технические характеристики данных организаций. Основные технические мощности трех компаний представлены емкостью элеватора, наличием перевалочных комплексов, интенсивностью отгрузки, а также характеристиками причалов.

Наибольшая емкость элеватора представлена у ПАО «НКХП» (250 тыс. т) и у зернового терминала КСК (218 тыс. т). Возможности третьего экспортера скромнее – 120 тыс. т, но имеется преимущество по производительности перевалочного комплекса (2400 т/час), превышающего аналогичный показатель конкурентов. По скорости отгрузки

зерна на транспорт небольшое преимущество имеет ПАО «НКХП» (2000 тонн/час.), опережая своих соперников всего лишь на 400 т.

По возможностям использования причалов однозначно лидирует Зерновой терминал КСК, использующий в работе 3 причала для погрузки зерна; на один меньше у ООО «Новороссийский Зерновой Терминал», и замыкает тройку ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» с одним причалом, но имеющим большую величину дедвейта (72 тыс. т), чем у конкурентов (65 тыс. т). Также на черноморском побережье отгрузка идет через ООО «Зерновой Терминальный комплекс Тамань» и АО «Туапсинский морской торговый порт», но их возможности в наращивании объемов намного скромнее. Сравним основные параметры деятельности крупнейших компаний, экспортирующих зерно через Новороссийский порт (см. табл.).

В целом можно выявить положительную динамику: за 10 лет объем перевалочных грузов в портах Азово-черноморского района вырос более чем в два раза, а зерна – в 2,5 раза. Но в связи с объявленным курсом на расширение экспортного потенциала страны в АПК, и в рамках экспорта зерна в частности, требуются дополнительные вложения в расширение возможностей портов. Наибольший технический потенциал имеет ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов», что оправдывает его долгий путь к лидерству (компания была создана в 1994 г.). ООО НЗТ, КСК и комплекс в Тамани примерно паритетны и делят второе место по показателям мощности элеватора, перевалки и отгрузки.

Сейчас лидеры по отгрузке заявляют о достаточности мощностей при таком объеме грузов, но в связи с проектом по увеличению экспорта зерна почти в два раза будет и двойная нагрузка на логистические цепочки, а следовательно, требуется дальнейшая модернизация и реконструкция мощностей.

Все рассмотренные порты осуществляют активную техническую реконструкцию. Так, например, Группа НМТП в 2017 г. утвердила программу инвестиций (65 млрд руб.) на пять лет: объединение двух контейнерных терминалов для обслуживания судов максимального дедвейта, которые способны пройти проливы и переваливать до 800 тыс. TEU; строительство двух дополнительных причалов компании для увеличения дедвейта судов, обрабатываемых на зерновом терминале, до 110 тыс т; реконструкция НКХП и НЗТ для увеличения перевалки зерна более 9 млн т (сейчас около 5 млн т)¹.

Первый этап модернизации терминала ПАО «НКХП» был закончен в 2017 г.: построено зернохранилище на 100 тыс. т и увеличена

¹ «Транснефть» рассказала о планах развития крупнейшего российского порта // Ведомости. 2020. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/25/823817-transneft-rasskazala> (дата обращения: 14.03.2022).

Таблица

Сравнительные параметры деятельности крупнейших компаний, экспортирующих зерно через порт г. Новороссийска*

	Эталон	ООО «Новороссийский зерновой терминал»	ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов»	Зерновой терминал КСК	ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань»	АО «Туапсинский морской торговый порт»
Вместимость элеватора, тыс. т	250	0,5	1,0	0,9	0,8	0,4
Перевалочный комплекс, суммарная производительность, тонн/час	3000	1,0	0,9	0,8	0,5	0,2
Галерея отгрузки зерна на морской транспорт, суммарная мощность, тонн/час	2000	0,8	1,0	0,8	0,8	0,4
Транспортная инфраструктура						
количество причалов	3	0,7	0,3	1,0	0,7	0,3
максимальная длина причальной стенки, м	325	0,8	0,8	0,4	1,0	0,8
максимальный дедвейт, тонн	110000	0,6	0,7	0,6	1,0	0,6
Объемы перевалки зерна за сезон, тыс. т	4897	1,0	1,0	0,7	0,5	0,3

*Разработка авторов

Источники: Новороссийский зерновой терминал: о компании // <https://www.nzt.ru/>; ПАО «НКХП»: о компании // <https://novoroskhp.ru/>; Зерновой терминал КСК: о компании // <https://www.gt-ksk.com/>; Зерновой терминальный комплекс Тамань: о компании // <https://ztkr.ru/> (дата обращения: 14.03.2022).

емкость элеватора со 150 до 250 тыс. т. Сейчас реализуется второй этап – увеличение мощности комплекса приема зерна: автоприема – с 250 до 1000 автомашин в сутки, железнодорожного приема – с 200 до 400 вагонов в сутки. В настоящее время КСК осуществляет увеличение мощностей, разрешенной осадки судов с 12,6 до 14,6 м.

Зерновой терминал КСК начал большой проект по строительству глубоководного причала, который позволит принимать суда дедвейтом до 100 тыс. т. Это однозначно положительно скажется на экспортных возможностях и позволит экспортировать зерновые на удаленные

рынки, например, на азиатские. ПАО «НКХП» в 2018 г. также закончил масштабный инвестиционный проект, увеличив объемы перевалки, мощность хранения и производительность отгрузки почти вдвое. Имеется и ряд других масштабных проектов. Среди них рассматривается проект буквально с нуля в городе Новороссийск – ООО «Порт Виктория», зерновой терминал мощностью 1,2 млн т. Пока что проект существует на бумаге, поскольку не решены вопросы использования части пляжа в Восточном районе порта².

Порт Новороссийска – одна из самых крупных артерий по перекачке зерна за рубеж, поэтому заинтересованность в наращивании возможностей есть как у частных инвесторов, так и у самого государства. Планируются проекты обновления и строительства универсального перегрузочного комплекса, контейнерного терминала, терминала минеральных удобрений и терминала растительных масел на сумму более 133 млрд руб. В этом году была проведена реконструкция зернового терминала, позволившая расширить его пропускной потенциал до 7 млн т зерна в год (более чем в 2,8 раза), что обеспечивает прирост эффективности экспортного направления³.

Проблемным остается вопрос с подвижным составом железной дороги и автобана. Увеличение пропускной способности порта не будет иметь значения без связки с этими двумя видами транспорта. Существующая программа развития Новороссийского транспортного узла (в ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2021 года») не выдерживается, что препятствует реализации плановой цели – повысить пропускную способность станции Новороссийск на 17 млн т в год⁴.

Автомобильные подходы – еще одна серьезная проблема для перспективного развития порта. В рамках той же ФЦП планировалось строительство автодороги «Цемдолина – улица Портовая», идущей вторым ярусом над железнодорожными путями с прямым выходом в порт. На сегодня этот проект реализован.

В этой связи «объективная потребность в преодолении сложившихся негативных тенденций стимулирует необходимость комплексного развития инфраструктуры зернового рынка, создания устойчивых механизмов институционального роста, что должно рассматриваться как базовый фактор оптимизации функционирования россий-

² В Новороссийске запущены новые элеваторные мощности ПАО «НКХП» // Портал Portnews. 2021. https://portnews.ru/top_news/250076 (дата обращения: 14.03.2022).

³ О компании // Новороссийский зерновой терминал. 2021. <https://www.nzt.ru> (дата обращения: 14.03.2022).

⁴ Железная дорога перекраивает подходы к портам // Эксперт Юг. 2021. <https://expertsouth.ru/news/zheleznyaya-doroga-perekraivaet-podkhody-k-portam> (дата обращения: 14.03.2022).

ской зерновой отрасли. Решение данной задачи осложняется фактом вступления России в ВТО, которое стимулирует рост и конкуренцию импортеров и экспортеров зерна на внутреннем рынке, усиливая потребность в повышении качества отечественного зернового экспорта и его диверсификации» [15]. Поэтому логистические возможности на рынке зерна сейчас должны определяться не только через соответствие каналов распределения объемам выращиваемого продукта, но и конкретно измеримые перспективы развития с учетом возможностей государства вкладывать деньги не только в производство зерна, но и в обновление инфраструктуры и в расширение каналов сбыта.

Неравномерность развития регионов также влияет на качество логистических маршрутов. Недооцененность значимости Сибири и Урала в политике государства привело к снижению социально-экономического благосостояния этих территорий, что отрицательно сказалось и на развитии каналов распределения товаров.

Для обеспечения стабильных экспортных поставок, в том числе из регионов Сибири, необходимо создание новых зерновых терминалов в глубоководных морских портах на Юге, Дальнем Востоке и Северо-Западе России с учетом географии рынков сбыта российского зерна. Формирование системы экспортной логистики, опирающейся на гармонизацию элеваторных и портовых мощностей с использованием отправительских маршрутов, отвечает лучшей мировой практике массовых перевозок зерна и создает устойчивые стимулы к развитию его производства [16].

Имеет значение опыт управления зерновой логистикой в США, где строительство элеваторов, оборудование портовых терминалов, концентрация транспортных мощностей осуществляются с одной стороны, с учетом мест производства и хранения зерна, а с другой – возможностями движения транспорта. В рамках последнего тезиса хочется отметить ориентацию спроса на автотранспорт по сравнению с традиционным ж/д перевозчиком. В данной борьбе автотранспорт выигрывает за счет: более высоких тарифов на ж/д транспорт, гибкости маршрута следования и объемов загрузки, а также меньших инвестиционных расходов на модернизацию и техническое обслуживание.

В последнее время спрос на рельсовый транспорт значительно вырос. Это связано с двумя позитивными явлениями: увеличением валового сбора зерновых (в Центральном регионе и Поволжье) и ужесточением контроля грузов, перевозимых автотранспортом. Статистика свидетельствует об интенсификации поставок: в направлении Новороссийска доля такого способа за сезон выросла с 30% до 50%, в направлении порт Кавказ – с 1,3% до 2,8%, в сторону Тамани – с 0,9% до 1,7%. Усиление требований в сфере автоперевозок привело к сокращению объема перевозимого зерна до уровня допустимого веса почти

вдвое (до 25–27 т на одну единицу транспорта), что сделало конкуренцию между этими двумя вариантами транспортировки грузов на экспорт более честной⁵.

По данным экспертов, в перевозке зерна задействовано чуть более 40 тыс. зерновых вагонов, из них более 18 тыс. вагонов подлежат списанию. А в условиях рассмотренной в предыдущем пункте реформы, нацеленной на увеличение объемов экспорта зерна до 60 млн т к 2024 г., потребуется, по скромным подсчетам, – 22–24 тыс. новых зерновых вагонов общей стоимостью 79–86 млрд руб. В связи с этим актуализируется вопрос финансирования для ж/д операторов, так как основной источник финансирования и не самый дешевый – это лизинг (около 70% всех инвестиций в железнодорожный транспорт), что в будущем без разумной поддержки государства может привести к еще большему росту той части железнодорожного тарифа, которая предопределяет необходимость компенсации средств собственников на модернизацию и расширение парка подвижного состава.

Также перевозка зерна железной дорогой предопределяет сложность конкуренции с наземным транспортом на коротком расстоянии (менее 400 км), поскольку в данном случае отсутствует необходимость использования элеваторов, (а следовательно, оплаты их услуг), что отражается в разнице в тарифах ж/д и автотранспорта.

Оба вида транспорта сталкиваются с одной проблемой – с крайне высокой степенью изношенности транспорта – по данным специалистов, уровень износа вагонов составляет 40%. Аналогичная картина наблюдается и для автомобилей-большегрузов. Также производители отмечают дефицит вагонов в период интенсивного товарооборота и низкую скорость перевалочных работ. В совокупности недостатки в смешанных перевозках авто- и железнодорожным транспортом могут привести к ослаблению конкурентных экспортных позиций России. Уже сейчас на рынке отечественных транспортных услуг свои услуги предлагают международные перевозчики, которые с применением финансовых инструментов получают возможность стать совладельцами каналов распределения на логистических маршрутах движения отечественных продуктов, в том числе и при экспорте отечественного зерна [17].

В этом случае применение умных логистических технологий на любом этапе использования как морского, так и наземного транспорта благоприятно воздействует на политику управления грузопе-

⁵ Обзор СМИ: новости транспорта и логистики. Выпуск № 02 (65) 11.01.2021–25.01.2021 // Станция «Кольцово». 2021. <https://cit-ekb.ru/feed/cit/2021/01/25/obzorsmi-novosti-transporta-i-logistiki-vypusk-02-65-11012021-25012021> (дата обращения: 14.03.2022).

ревозками. Есть большое количество успешных проектов у крупных морских перевозчиков. Современная логистика с использованием «блокчейн» технологий позволяет, с одной стороны, создать систему администрирования операций с любыми грузами сразу в нескольких географических районах в один момент времени, а с другой – позволяет интегрировать в одном источнике информацию о торговых операциях, о характеристиках перемещаемых грузов и их правовом статусе во внешнеэкономической деятельности в целях уменьшения бумажного оборота и сокращения рисков в принятии решений. Такие проекты имеются и в практике партнерства РЖД со стивидорными компаниями⁶, и в работе морских перевозчиков. Например, такой крупный морской оператор, как Maersk, запустил «TradeLens» – собственную площадку для проектирования транспортно-логистических цепочек. Сейчас к ней подключено более трех сотен партнеров (владельцы грузов, экспедиторы, таможенные органы, профессиональные посредники, операторы портов и портовые терминалы), признавшие уникальные возможности современных IT-технологий в сокращении логистических барьеров в рамках международной перевозки.

По оценкам экспертов, сейчас совокупная мощность терминалов достаточна и составляет около 50 млн т. Но в перспективе – расширение возможностей терминалов в соответствии с заключенными договорами и планируемыми инвестициями: расширение в 1,6 раза возможностей портов Азово-Черноморского бассейна в связи с возведением нового хаба в порту Тамань, а также рост объема и потенциала перевалки терминалов Новороссийска и малых портов Азовского моря, что приведет практически к двукратному увеличению (с 45 млн до 73 млн т) перемещения зерновых культур [18].

Так, например:

- строительство Таманского зернового терминала (ТЗТ) силами ГК «Объединенная транспортно-экспедиторская компания» (ОТЭКО) на юге России позволит увеличить экспорт в страны Африки, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии на 12,5 млн т;
- возведение зернового терминала в Усть-Луге позволит увеличить мощность портов Балтики в три раза – с 3 млн до 9 млн т, что позволит решить проблему перевалки не через российскую морскую инфраструктуру, а через порты Латвии (около 4 млн т в год)⁷;

⁶ Порт будущего должен стать частью объединенной цифровой среды // РЖД-Партнер. 2022. <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/port-budushchego-dolzhen-stat-chastyu-obedinennoy-tsifrovoy-sredy> (дата обращения: 14.03.2022).

⁷ «Новотранс» инвестирует в строительство нового перегрузочного комплекса в порту Усть-Луга // Морские вести России. 2022. <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/71541> (дата обращения: 14.03.2022).

- проект строительства в портах Балтики специализированного зернового терминала на территории морского порта Высоцк пропускной способностью 4 млн т в год с производственным комплексом переработки пшеницы (компания ГК «Технотранс»);
- проект строительства терминала в рамках создания универсально-перегрузочного комплекса в Приморске;
- проект модернизации и расширения существующих терминалов в портах Каспийского моря (Махачкала, Оля, Стрелецкое) в целях расширения возможности перевалки зерна – с 2 млн до 4 млн т⁸;
- проект строительства зернового терминала в порту Астрахани;
- запуск в работу двух зерновых складов и проект по строительству нового терминала мощностью 5 млн т в порту Советская Гавань силами «Владивостокского морского торгового порта» (ВМТП), «Владивостокского морского порта «Первомайский» (ВМПП).

Наращивание складского и перевалочного потенциала припортовых зон и терминалов может происходить быстрее, чем процесс их загрузки зерном. Но это не приведет к каким-либо значительным рискам для всех участников, поскольку специфичность рынка зерна определяется сезонностью работ, погодных условий и направлениями движения зерна. Также не стоит забывать о диверсификации транспортных возможностей как об альтернативных путях движения зерна в случае возникновения проблем движения по отработанному известному транспортному коридору. Для стран, не имеющих выхода напрямую к морскому пространству, наличие раскиданных по стране выходов к удобным географическим путям повышает привлекательность России в целях транзита.

К тому же хозяйства, расположенные в Западной Сибири, Алтайском крае, направляют свою продукцию в порты Дальневосточного бассейна именно с помощью железной дороги. Развитие морской портовой инфраструктуры Дальнего Востока требует роста пропускной способности главных транспортных развязок: Байкало-Амурской магистрали (БАМ), Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб). С одной стороны, государство предопределяет необходимость наращивания экспортного потенциала, а, с другой – не проводит комплексной модернизации логистической распределительной системы. Высокие тарифы на перевозки по Транссибу делают неконкурентными многие товары, которые могли бы быть предметом экспорта и перевалки через дальневосточные порты. Применение автомобильных перевозок на ближние расстояния (до 1,5 тыс. км) стано-

⁸ О развитии портов // Морские порты: информационно-аналитический журнал. 2020 г. <http://www.morvesti.ru/izdaniya/mp/archive/2020/mp-06-20.pdf> (дата обращения: 14.03.2022)..

вятся невыгодными из-за ограничения веса и степени нагрузки сухопутного транспорта. При этом мощности дальневосточных портов превышают возможности ж/д перевозок и пропускные способности станций в портах отгрузки в 1,5 раза. Требуются серьезные капиталовложения, планы скорой и эффективной модернизации Транссиба и БАМа. Одним из вариантов решения проблем является подписание концессионных соглашений, развитие государственно-частного партнерства с ОАО «РЖД», а значит и с государством. Такой вариант заинтересовал бы многих частных инвесторов, но потребовал изменения самой концепции железнодорожных перевозок и неких взаимных уступок от самого ОАО «РЖД».

4. Заключение

Таким образом, реализация экспортного потенциала страны, расширение географии сбыта возможны не только за счет масштабных проектов в агропромышленном комплексе, но и благодаря развитию распределительных каналов товародвижения. Политическая ситуация в настоящее время не столько затрудняет процесс товародвижения, сколько увеличивает неопределенность пределов санкций для обеспечения взаимодействия с соблюдением запретов. Отсутствие системности в давлении Запада на Россию привело к тому, что европейские поставщики не торопятся осуществлять поставки даже тех товаров, которые не подпали под запрет. Нарушение налаженных логистических связей требует быстрой переориентации мировых транспортных каналов движения, создавая при этом дефицит грузовых мощностей в портах России и растущий объем простаивающего зарубежного транспорта. В сфере морского транспорта сейчас прослеживаются две тенденции: прекращение/ограничение деятельности крупных логистических операторов (СМА, Sealand/Maersk, HMM и MSC); снижение объема морских перевозок из-за риска «застревания» грузов на российском направлении. При этом проблему не решает даже усиление восточного направления, обеспечиваемого Китаем. Падение грузооборота уменьшило объемы перевалки грузов. Отказ обслуживания российских грузов крупными контейнерными операторами может привести к дальнейшему ухудшению деятельности портов, для которых обслуживание контейнерных перевозок – важный источник дохода (около 30% всех портовых операций). Основная часть грузов на морском направлении в европейской части России теперь приходит в Новороссийск, куда некоторые иностранные линии продолжают заходить.

Для экспорта зерна особую роль играет развитие не только возможностей портов, но и железной дороги. В свете последних событий этот

транспорт позволяет снять остроту проблемы. Грузы, которые ранее перевозились через Суэцкий канал, по мере возможностей, перенаправляются на Дальний Восток и сухопутные пограничные переходы на границе с КНР, а следовательно, двукратный прирост товаропотока усиливает и нагрузку на логистическую инфраструктуру. Железная дорога не имеет достаточной пропускной способности, а недостаток развязок по пути к портам и на погранпереходах требует пересмотра концепции поддержки транспортной отрасли.

Транспортная инфраструктура должна быть первейшим объектом капиталовложений с целью модернизации и развития. В таком случае будет наблюдаться мультипликативный эффект – рост перевозок зерна по железной дороге позволит не только расширять экспортные возможности страны, увеличивая приток денег в бюджет, но и расширит инфраструктурные возможности депрессивных регионов, тем самым обеспечивая развитие смежных отраслей.

По прогнозам экспертов, в период до 2024 г., согласно масштабным структурным преобразованиям в экономике, в том числе в области зерновой инфраструктуры, мощность зерновых терминалов удастся увеличить до 80–85 млн т⁹.

В этой связи задача государства состоит в мониторинге отрасли, во взятии на себя ответственности по результатам ее функционирования, что, в свою очередь, не означает ее монополизацию. Стихийное существование рынка зерна вкупе с обеспечивающими хозяйствами, также как и прямое администрирование с масштабными реформами, могут тормозить как функционирование всего АПК, так и отдельно производство зерновых культур. Но в рамках масштабных акселеративных проектов, принятых Россией в 2018 г., нацеленных не только на саму отрасль сельского хозяйства, но и на расширение и модернизацию транспортно-логистических цепочек движения продукции АПК за рубеж, дают возможность развивать новые направления сбыта зерна.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кретов И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности: учебно-практическое пособие. М.: Изд-во «Дело и Сервис», 2003.
2. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок. М.: ВНИТИ РАН, 2002.
3. Алексейчева Е.Ю. Основные пути и факторы повышения конкурентоспособности производственных предприятий России // Вестник ТИСБИ. 2011. № 2. С. 19–23.
4. Аникин Б.А. Основные и обеспечивающие функциональные подсистемы логистики : учебник / Под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. М.: Проспект, 2015.

⁹ Мощности зерновых терминалов будут расти быстрее объемов экспорта // Морские вести России. 2022. <http://morvesti.ru/themes/1694/81038> (дата обращения: 14.03.2022).

5. Ботнарюк М.В. Партнерские взаимоотношения – императив ведения логистического бизнеса // Общество: политика, экономика, право. 2011. № 1. С. 53–57.
6. Дыбская В.В. Логистика /Под ред. В.И. Сергеева. М.: Эксмо, 2014.
7. Stadler H. Supply chain management and advanced planning–basics, overview and challenges // European journal of operational research. 2005. No. 163(3). Pp. 575–588.
8. Philipp R. Blockchain and smart contracts for entrepreneurial collaboration in maritime supply chains // Transport and Telecommunication. Vol. 20. No. 4. Pp. 365–378.
9. Prause G. A Green Corridor Balanced Scorecard // Transport and Telecommunication. No. 15 (4). Pp. 299–307.
10. Wehberg G.G. Logistik 4.0: Komplexität managen in Theorie und Praxis. – Berlin: Springer Gabler, 2016.
11. Миротин Л.Б. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Под ред. Л.Б. Миротина. М.: Горячая линия-Телеком, 2010.
12. Кулапат Д., Бойков А.В. Организация мультимодальных перевозок международным транспортным коридором и транспортной логистической системой с морскими и внутренними водными путями // Научные горизонты. 2019. № 2(18). С. 231–244.
13. Бойков А.В., Кулапат Д., Родионова А.П. Организация мультимодальных перевозок и моделирование транспортной логистической системы с использованием морских и внутренних водных путей европейской части России // Речной транспорт (XXI век). 2021. № 1(97). С. 38–42.
14. Сероштан М. В., Филатов А. Ю. Управление и оценка рисков предприятий сельскохозяйственной отрасли в контексте экономической безопасности // Белгородский экономический вестник. 2020. № 3. С. 21–26.
15. Афанасьева И.И. Логистическая организация производства и распределения зерна. Автореферат дисс. ... доктора экономических наук // РГЭУ (РИНХ). 2022. <http://rsue.ru/avtoref/AfanasievaII/Avtoref.pdf> (дата обращения: 14.03.2022).
16. Дэльз С.В. Развитие транспортно-логистической системы экспортной перевозки зерна. Автореферат дисс.... кандидата экономических наук // МАДИ. 2022. <https://miit.ru/content/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82%20-%20%D0%94%D1%8D%D0%BB%D1%8C%D0%B7.pdf> (дата обращения: 14.03.2022).
17. Berezhnaya O.V.; Martseva T.G.; Berezhnoy V.I.; Berezhnaya E.V. Modern aspects of Russia's foreign trade policy and its export potential in the grain market // Laplage Em Revista. 2021. Jul. Pp. 115–119.
18. Марцева Т.Г. Политика защиты экономической безопасности Стран содружества независимых государств – правоохрнительный аспект // The Mechanism of Economic and Legal National Security: Experience, Problems and Prospects. Materials of scientific-practical conference. London. 2017. Pp. 187–194.

REFERENCES

1. Kretov I.I. Logistics in foreign trade: an educational and practical guide. М.: Publishing house “Business and Service”, 2003. (In Russ.).
2. Rezer S.M. Logistics of freight forwarding. М.: VINITI RAS, 2002. (In Russ.).
3. Alekseycheva E.Yu. The main ways and factors of increasing the competitiveness of industrial enterprises in Russia // Bulletin of TISBI. 2011. No. 2. (In Russ.).

4. *Anikin B.A.* Basic and supporting functional subsystems of logistics : textbook / Ed. by B.A. Anikin, T. A. Rodkina. M.: Prospekt, 2015. (In Russ.).
5. *Botnariuk M.V.* Partnership relations – imperative of logistics business // Society: politics, economics, law. 2011. No. 1. (In Russ.).
6. *Dybskaya V.V.* Logistics/ edited by V. I. Sergeev. M.: Eksmo, 2014. (In Russ.).
7. *Stadtler H.* Supply chain management and advanced planning – Fundamentals, overview and problems // European Journal of Operational Research. 2005. No. 163(3).
8. *Philip R.* Blockchain and smart contracts for entrepreneurial cooperation in maritime supply chains // Transport and Telecommunications. Vol. 20. No. 4.
9. *Prauz G.* Balanced system of indicators of the “Green Corridor” // Transport and telecommunications. No. 15 (4).
10. *Wehberg G.G.* Logistics 4.0: Integrated Management in theory and practice. Berlin: Springer Gabler, 2016.
11. *Mirotin L.B.* Cargo flow management in transport and logistics systems / Edited by L.B. Mirotin. M.: Hotline-Telecom, 2010. (In Russ.).
12. *Kulapat D., Boikov A.V.* Organization of multimodal transportation by international transport corridor and transport logistics system with sea and inland waters. M.: Scientific Horizons. No. 2(18). (In Russ.).
13. *Boikov A.V., Kulapat D., Rodionova.P.* Organization of multimodal transportation and modeling of a transport logistics system using sea and inland waterways of the European part of Russia // River transport (XXI century). 2021. No. 1(97). (In Russ.).
14. *Seroshtan M. V., Filatov A. Yu.* Management and risk assessment of agricultural enterprises in the context of economic security // Belgorod Economic Bulletin. 2020. No. 3. Pp. 21–26. (In Russ.).
15. *Afanasyeva I.I.* Logistics organization of grain production and distribution. Abstract of the dissertation for the degree of Doctor // RSEU (RINH): information portal. 2022. <http://rsue.ru/avtoref/AfanasyevaII/Avtoref.pdf>. (Publication date: 03/14/2022). (In Russ.).
16. *Delz S.V.* Development of the transport and logistics system of grain export transportation. Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Economic Sciences // MADI: information portal. 2022. <https://miit.ru/content/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82%20%20%D0%94%D1%8D%D0%BB%D1%8C%D0%B7.pdf> (accessed: 03/14/2022). (In Russ.).
17. *Berezhnaya O.V.; Martseva T.G.; Berezhnoy V.I.; Berezhnaya E.V.* Modern aspects of Russia’s foreign trade policy and its export potential in the grain market // Laplage Em Revista. 2021. July. Pp. 115–119.
18. *Martseva T.G.* The policy of protecting the economic security of the Countries of the Commonwealth of Independent States – law enforcement aspect // Mechanism of economic and legal national security: experience, problems and prospects. Materials of the scientific and practical conference. London, 2017. Pp. 187–194. (In Russ.).

Дата поступления рукописи: 30.03.2022 г.

ABOUT THE AUTHORS

Berezhnoy Vladimir Ivanovich – Dr. Sci. (Econ.), Professor, Professor at the Department of Economics and Management of Stavropol Institute of Cooperation, a branch of Belgorod Institute of Cooperation, Economics and Management, Stavropol, Russia
vl.bereg@mail.ru

Seroshtan Maria Vasilievna – Dr. Sci. (Econ.), Professor of Belgorod State Technological Institute named after V.G. Shukhov, Belgorod, Russia
seroshtan-m@yandex.ru

Martseva Tatiana Gennadiyevna – Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Associate Professor at the Department of Economics, Finance and Management of Novorossiysk Branch of Financial University at the Government of the Russian Federation, Novorossiysk, Russia
kalipso-dream@mail.ru

Berezhnaya Olga Vladimirovna – Dr. Sci. (Econ.), Professor, Professor at the Department of Management of North-Caucasus Federal University, Stavropol, Russia
ohvb@list.ru

Berezhnaya Elena Victorovna – Dr. Sci. (Econ.), Professor, Professor at the Department of Management of North-Caucasus Federal University, Stavropol, Russia
ohvb@list.ru

PROBLEMS OF THE RUSSIAN TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM UNDER CURRENT CONDITIONS (ON THE EXAMPLE OF GRAIN EXPORTS)

The article focuses on the urgency of development of transport and logistics capabilities of the country as an integral factor of competitiveness of the country with participation in the world distribution flows. On the example of the grain market, the existing capacity of large commercial ports and prospects of expansion of the volume and intensity of their activity are considered, which also implies a moderate price policy for both distribution operations in the seaport area and transport logistics terminals and routes of cargo on the road to Russian ports. The key result of the scientific research was: the functional and logistic relationship between two main types of transport for the transportation of grain through the territory of Russia was revealed; the technical potential and capacity of grain transshipment by key domestic export oriented ports were determined; the problems of functioning of the distribution complex of the port infrastructure were highlighted. The need to expand the export potential of ports and railways by increasing technical capacities and improving distribution logistics were pointed out, regardless of external threats that may currently hamper foreign trade relations. The unique geographical opportunities of Russia were underlined as the main competitive advantage of our country that should be used in modern politics and economy.

Keywords: *logistics opportunities, transport, port, cargo transshipment, transport and logistics terminal, block-chain technology.*

JEL: M160, L810, L980, R490.