

УДК 656.621.626

Гончарова Наталья Владимировна, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга,
e-mail: nataljagon25@rambler.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ В МТК «СЕВЕР-ЮГ»

Аннотация. Данная статья посвящена современным тенденциям организации перевозки минеральных удобрений в международных транспортных коридорах. Проведены исследования и анализ отечественных литературных и информационных источников в области международных и внутренних перевозок грузов. Рассмотрены альтернативные транспортно-логистические схемы доставки удобрений с участием водного транспорта в МТК «Северного морского пути» и «Север-Юг». Сделан вывод, что для организации эффективной перевозки российских минеральных удобрений необходим комплексный подход решения проблемы полноценного функционирования МТК «Север-Юг».

Ключевые слова: минеральные удобрения, водный транспорт, международный транспортный коридор «Север-Юг», морские порты, транспортно-логистические схемы.

Несмотря на сложный геополитический период, рынок минеральных удобрений по-прежнему востребован, так как имеет очень важное значение для химической промышленности и сельского хозяйства России и многих западных стран. Именно благодаря использованию минеральных удобрений в сельскохозяйственной деятельности можно рассчитывать на богатый урожай любого рода культуры [1].

Россия является одним из важнейших в мире экспортеров трех основных групп удобрений (азотных, фосфорных и калийных). По данным Федерального таможенного комитета, в 2021 году страна экспортировала в общей сложности 37,6 млн тонн удобрений, в том числе 14,5 млн азотных, 11,9 млн калийных, 11,2 млн сложных [2]. На данный момент объемы поставок удобрений на экспорт из-за введенных ограничений значительно снизились. По итогам I квартала 2022 года падение экспорта составило 17%, это на 1,6 млн тонн меньше прошлого года, а внутренние перевозки выросли на 1,2 млн тонн. Понятно, что дефицит удобрений осложняет уже начавшийся в мире продовольственный кризис. Поэтому выход из сложной ситуации зависит от взаимодействия стран и принятия взаимовыгодных решений через комплексный подход.

Исследованиями в направлении развития грузопотоков в МТК занимались ряд ученых, такие как Ивин Е.А., Горячева А.С., Курбацкий А.Н., Коршунов И.К., Карпов А.В., Шматков Р.Н., Бром А.Е., Моисеенко А.М., Козлов А.В. [1,3,6], но вопросы современных тенденции организации перевозки минеральных удобрений в МТК «Север-Юг» не рассматривались. В результате чего была определена актуальность данного исследования.

Российская Федерация по-прежнему занимает прочные позиции на мировом рынке по производству минеральных удобрений. Основными странами потребителями отечественного товара являются Бразилия, Китай, США, Индия, Эстония, Финляндия. Ежегодно на экспорт из Российской Федерации осуществлялась доставка более 70% грузов по международным транспортным коридорам (МТК) европейского и евроазиатского направлений [3]. МТК Северный морской путь (СМП) имеет важное

значение для российского экспорта, так как этот путь проходит между европейской частью России и Дальним Востоком, а также между Европой и Азией, имеет значительный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита.

По данным Администрации Северного морского пути в 2020 году общий объем перевозок в акватории Северного морского пути составил 30 млн тонн, в том числе транзитных грузов 1281 тыс. тонн. СМП имеет важное стратегическое значение, связанное с возможностью транспортировки из районов Крайнего Севера углеводородного и минерального сырья, а также снабжения этих районов техникой и продовольствием [4].

По СМП в 2019 году была осуществлена первая перевозка минеральных удобрений по мультимодальному маршруту Великий Новгород - Китай. Доставка была организована группой компании производителей минеральных удобрений «Акрон» и осуществлялась по транспортно-логистической схеме из Великого Новгорода железнодорожным транспортом до порта Усть-Луги, где минеральные удобрения объёмом 23 тыс. тонн погрузили на судно и после догрузки в порту Роттердам груз был доставлен в китайский порт Чжаньцзян. В результате по новому маршруту перевозка заняла 30 дней. По словам представителя группы Акрон, Михаила Киричека, этот маршрут упрощает доставку удобрений в азиатские страны, прежде доставка груза через Суэцкий канал, заняла бы 45 дней [5].

После введения ограничений «Акрон», осуществили поставку удобрений за пределами СНГ в Латинскую Америку, Китай и Индию. Груз отгружался, как из российских портов, так и через Балтию и Финляндию. Произошла переориентация поставок удобрений на сухопутные границы и частично на Дальний Восток, с Европы - на азиатское направление.

В связи с этим актуально рассматривать тенденцию развития Международного транспортного коридора «Север-Юг», который является альтернативным, коротким маршрутом соединяющих Европейские страны и Россию с Индией, Юго-Восточной Азией и странами ближнего Востока [6]. Весь маршрут, а это 7200 км от Северной Европы до Индии охватывает фактически всю Большую Евразию, представлено на Рисунке 1.



Рисунок 1 - Международный транспортный коридор «Север-Юг»

МТК «Север-Юг» — это перспективное направление, которое рассматривается в рамках международных проектов по созданию мультимодального транспортного коридора, позволяющего развивать перевозки между странами Евразии и Европы, а его обустройство повысит экономическую привлекательность Каспийского региона и улучшат международные торгово-экономические отношения в целом.

В отличие от МТК «Северного морского пути» МТК «Север-Юг» имеет преимущество, это круглогодичная навигация в Волго-Каспийском бассейне, которая возможна только из морского порта Астрахань. В рамках данного проекта определено задействование астраханской портовой инфраструктуры и коридора для поставок калийных удобрений в Индию, а также использование порта Астрахань, как базового для первичного накопления, хранения и перевалки на экспорт произведенной агропромышленным комплексом продукции для дальнейшей транспортировки в порты Ирана по МТК «Север – Юг».

Для эффективного использования коридора «Север-Юг» необходимо взаимодействие сторон и закреплённой в международном соглашении, но и этого недостаточно. Нужен комплексный подход решения проблемы полноценного функционирования МТК. Должна быть необходима инфраструктура для того, чтобы связать страны Азии и Европы через Каспийский регион. Выбор альтернативных транспортно-логистических схем доставки минеральных удобрений — это один из оптимальных вариантов в период нестабильности.

Список литературы:

1. Ивин Е.А., Горячева А.С., Курбацкий А.Н. Анализ состояния и перспективы развития грузопотоков через морские порты России // Проблемы развития территории. 2020. № 2 (106). С. 62–80.
2. Информационный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <https://customs.gov.ru/kontakty> (customs.gov.ru) (дата обращения 15.05.2022)
3. Коршунов И.К., Карпов А.В., Шматков Р.Н. Международные транспортные коридоры России: влияние на экономику страны // Сибирский государственный университет путей сообщения. - 2019. - №2. - С. 124-130.
4. Информационный сайт Администрации Северного морского пути. URL: <http://www.nsr.ru/> (дата обращения 15.05.2022)
5. Информационный сайт ПАО «Акрон». URL: <https://www.acron.ru/the-geography-of-business/akron/> (дата обращения 10.05.2022)
6. Бром А.Е., Моисеенко А.М., Козлов А.В. Тенденции и проблемы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Московский экономический журнал. - 2020. - № 12. URL: <https://cyberleninka.ru/>

MODERN TRENDS IN THE ORGANIZATION OF TRANSPORTATION OF MINERAL FERTILIZERS IN THE NORTH-SOUTH MTK

Natalia V. Goncharova

Annotation. This article is devoted to the current trends in the organization of transportation of mineral fertilizers in international transport corridors. Research and analysis of domestic literature and information sources in the field of international and domestic cargo transportation have been carried out. Alternative transport and logistics schemes for the delivery of fertilizers with the participation of water transport in the MTK "Northern Sea Route" and "North-South" are considered. It is concluded that in order to organize the efficient transportation of Russian mineral fertilizers, an integrated approach is needed to solve the problem of the full functioning of the North-South MTK.

Keywords: mineral fertilizers, water transport, international transport corridor "North-South", seaports, transport and logistics schemes.