

УДК 656.6

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОЕКТНАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛЬНО – ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Усов Тимур Сергеевич¹, аспирант

e-mail: timurusov@yandex.ru

Костров Владимир Николаевич¹, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой логистики и маркетинга

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Бутченко Виктор Викторович¹, аспирант

e-mail: Vvb1977@rambler.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Данная статья посвящена анализу современного состояния хранения и транспортировки зерновых грузов в Нижегородской области. На основании современного состояния авторами представляется проектная модель формирования зернового терминально-логистического комплекса. Создание технологичного специализированного зернового терминала планируется в рамках формирования особой экономической зоны в районе г.о. Бор.

Ключевые слова: зерно, хранение, транспортировка, экспорт, зерновой терминал, суда типа «река-море».

PROSPECTS AND DESIGN MODEL FOR THE FORMATION OF A GRAIN TERMINAL AND LOGISTICS COMPLEX IN THE NIZHNY NOVGOROD REGION

Usov Timur Sergeevich¹, Doctoral Student

e-mail: timurusov@yandex.ru

Kostrov Vladimir Nikolaevich¹, Doctor of Economics, Professor, Head of Department of Logistics and Marketing

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Butchenko Viktor Viktorovich¹, Doctoral Student

e-mail: Vvb1977@rambler.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article is devoted to the analysis of the current state of storage and transportation of grain cargoes in the Nizhny Novgorod region. Based on the current state, the authors present a design model for the formation of a grain terminal and logistics complex. The creation of a technologically specialized grain terminal is planned as part of the formation of a special economic zone in the area of the city of Bor.

Keywords: grain, storage, transportation, export, grain terminal, river-sea vessels.

На сегодняшний день из существующих современных проектов по вводу новых мощностей для хранения и транспортировки зернового сырья уделяется особое внимание анонсированному и запущенному в работу проекту по строительству современного портового комплекса и создания особой экономической зоны.

Основная цель проекта это включение данного комплекса в общую цепочку работы по транспортировке зерновых грузов, а так же повышение объемов сельхозпродукции на экспорт при минимальных транспортных затратах.

Развитие зернопроизводящей отрасли сельского хозяйства вынуждает аграриев повышать количество инфраструктурных объектов обеспечивающих хранение и перевалку зерна.

Огромную роль, в данном случае, имеет и современный уровень цен на зерновую продукцию. Сельскохозяйственные товарищества, в большинстве своем не имеют собственных элеваторных мощностей и вынуждены обращаться за услугами хранения, сушки и перевалки к сторонним компаниям. На сегодняшний день обзавестись своими элеваторными комплексами стараются как крупные агропромышленные холдинги, так и мелкие сельские хозяйства. Собственные элеваторы дают владельцам зерна возможность самостоятельно осуществлять хранение зерновых грузов до момента пика роста цен на сельхозпродукцию. В России элеваторная промышленность включает в себя зерновые хранилища, хлебоприемные пункты, производственные и портовые элеваторы.

Расположение элеваторных мощностей напрямую зависит от потенциала по производству зерна каждого отдельного региона или федерального округа [1].

На рисунке 1 представлена структура элеваторного комплекса России, сформировавшаяся с 2020 года.



Рисунок 1 – Структура покрытия элеваторного комплекса России по федеральным округам

Основной объем элеваторного комплекса сосредоточился в приволжском, южном и центральном федеральных округах, их общий объем составляет 71%.

Структура мощностей по хранению и перевалке зерна представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Структура мощностей для хранения и перевалки зерновых грузов в России, %

На сегодняшний день мы видим, что при планомерном развитии сельского хозяйства и ежесезонном увеличении урожаев зерна, возникает высокая необходимость в наращивании мощностей по хранению и перевалке зерна между смежными видами транспорта.

Так же, прекрасно видно, что объём специализированных элеваторов составляет порядка 30% от общего объема мощностей хранения зерна в нашей стране.

Остальные 70% это зерновые склады и предприятия, занимающиеся переработкой зерновых продуктов. Их суммарный объем на сегодняшний день составляет порядка 15 – 20 млн. т. [2].

В 2023 – 2024 сельхоз году Нижегородские аграрии добились определенных успехов, и по сравнению с прошлым годом собрали порядка 2 млн. т., что на 40% превысило ожидаемый план.

Огромной проблемой является то, что порядка 50% урожая являются излишними и должны быть проданы на экспорт. На сегодняшний день, вывезти такие объемы зерновых на экспорт из Нижегородской области можно только средствами железнодорожного транспорта, хотя самым экономически выгодным способом транспортировки является внутренний водный транспорт.

Доля мощностей по хранению и перевалке зерна Приволжского федерального округа, отвечающих современным требованиям с 2018 года и показателя в 57,1% , по стратегии развития должна возрасти до отметки 67% к 2025 году [3].

В последние годы важным аспектом в области хранения и транспортировки зерна Нижегородской области стал проект создания особой экономической зоны, а уже на ее территории строительство современного зернового терминала и других необходимых объектов портовой инфраструктуры для осуществления отправок Российского зерна зарубежным партнерам.

Нижегородская область территориально имеет выгодное географическое расположение и находится на пути международного транспортного коридора «Север – Юг». Данная транспортная артерия позволит региону выстроить взаимовыгодные транспортно-логистические отношения с зарубежными партнерами.

Регистрация Особой Экономической зоны (ОЭЗ) планируется на первый квартал 2025 года, а объем инвестиции уже превышает 8 млрд. рублей.

На территории ОЭЗ первоначально будет возведен контейнерный терминал, который позволит принимать, хранить и обрабатывать контейнерные грузы, с последующей отправкой конечному потребителю. Следующим этапом планируется площадка для приема не габаритных грузов.

На заключительном этапе планируется строительство современного специализированного зернового терминала, который будет включать в себя элеватор и хаб для отправки зерна.

Для расположения терминала рассматривалось множество территорий, но в конечном итоге выбор был сделан в пользу г. Бор.

Строительство порта требует большое количество условий. Самые важные это необходимый уровень глубин и наличие развитых автомобильных и железнодорожных подъездных путей.

Существенное влияние на выбор г. Бор для строительства ОЭЗ оказало наличие рядом железнодорожной станции Моховые горы, пропускную способность которой в ближайшем будущем планируется существенно увеличить.

К 2025 году расширение хаба с 50 га до 110 га поставит задачу удвоить показатель грузооборота. Для достижения этой цели требуется строительство новых путей и веток до станции «Моховые горы», а так же железнодорожной развязки перед кварталом Толоконцево. Необходимую инфраструктуру предлагается построить за счет инвесторов и финансирования Горьковской железной дороги.

Проектные характеристики будущего хаба следующие:

- длина причальных стенок – 2 800 м против 663 м в настоящее время;
- глубина акватории – 3,6 м
- 7 крановых установок [4].

Благодаря таким показателям портовый терминал сможет обеспечить приём и обработку ряда судов смешанного «река море» типа плавания, таких как сухогрузные суда «Волго-Дон макс» класса (проекты 507, 1565, 05074, 19610) – сегодня в работе порядка 223 единицы.

Из концептуально новых сухогрузных судов, которые смогут осуществлять транспортировку зерновых грузов через новый специализированный зерновой терминал, хотелось бы отметить судно проекта RSD 59 – первое сухогрузное судно со «сверхполными» обводами.

Для наращивания транспортируемого объема зерновых грузов по Волге и прибрежных перевозок в европейской части необходимо произвести до 2030 года около 80 – 100 новых сухогрузных судов «Волго-Дон макс» класса (проекты RSD49, RSD44, RSD59, RSD62, RSD79), 60 – 80 новых сухогрузных барж и порядка 20 – 30 буксиров-толкачей [5].

Выделим положительные стороны от строительства данных предприятий:

— Строительство терминала своевременно и окажет положительный эффект на работу речного транспорта, так как перевозка по реке в разы дешевле железнодорожного и автомобильного транспорта.

— На сегодняшний день – в Нижегородской области излишки зерна, экспорт своевременен и крайне необходим. Вывоз зерновых на железнодорожном и авто транспорте это серьёзная нагрузка на экспортеров.

— У данного терминала выгодная география: Азово – Волго-Донской канал – Каспий – и далее Иран и другие крупные зерновые рынки.

— По предварительным данным в 2024 году будет закончена реконструкция Городецкого гидроузла, что увеличит потенциал для прохода судов большей грузоподъемности [6].



По оценкам экспертов, благодаря созданию ОЭЗ в Нижегородской области, сроки доставки по международному транспортному коридору «Север – Юг» сократятся до 20 – 22 суток, а стоимость снизится на 20% [7].

Строительство в Нижегородской области крупного транспортно-логистического узла это огромный стимул для развития экономики и сельского хозяйства Нижегородской области и всей Российской Федерации в целом, особенно в рамках работы развивающегося международного транспортного коридора «Север-Юг».

Работа нового специализированного зернового терминала поможет России выйти на новый уровень экспорта сельскохозяйственных культур и увеличить роль внутреннего водного транспорта в перевозках зерновых грузов.

Список литературы:

1. Долгосрочная стратегия развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года. – URL: https://fsvps.gov.ru/sites/default/files/npa-files/2021/09/14/33_rasporyazhenie_pravitelstva_rf_ot_10_08_20_19_n_1796-r.pdf (дата обращения 10.04.2024)
2. Олейникова Е.Н., Янова М.А., Пыжикова Н.И. Современное состояние отрасли хранения зерна и развитие системы зерновых элеваторов // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. – 2023. – №1 (27). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-otrasli-hraneniya-zerna-i-razvitie-sistemy-zernovyh-elevatorov> (дата обращения: 11.04.2024)
3. Распоряжение Правительства РФ от 10.08.2019 N 1796-р (ред. от 13.10.2022) «Об утверждении Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/560974985> (дата обращения 12.04.2024)
4. В Нижегородской области планируют привлечь 16,82 млрд руб. на создание транспортно-логистического хаба. – URL: <https://morvesti.ru/news/1679/105522/> (дата обращения 13.04.2024)
5. Грузовой флот смешанного река-море плавания. – URL: <https://portnews.ru/magazine/a122/> (дата обращения 13.04.2024)
6. На Волге должны запустить крупный экспортный зернотерминал – URL: <https://agrotrend.ru/news/40392-na-volge-dolzheny-zapustit-krupnyy-eksportnyy-zernoterminal> (дата обращения 13.04.2024)
7. Инвесторов ставят на рельсы. [Электронный ресурс] // kommersant.ru, статья, газета «Коммерсантъ» №228 от 07.12.2023, стр. 8. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6381356> (дата обращения 15.04.2024)

