ISBN 978-5-901722-00-8

УДК 656.629

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКСПОРТА МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ С УЧАСТИЕМ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Рохова Татьяна Александровна[1], студент
e-mail: rohova.tatyana@yandex.ru

[1] Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Рассмотрено современное состояние рынка российских минеральных удобрений. Проанализированы литературные и информационные источники в сфере перевозок удобрений водным, автомобильным и железнодорожным видами транспорта на внутренний и внешние рынки. Проведена оценка объемов экспорта минеральных удобрений и изменений направлений доставки груза в период ограничений. Определены проблемы нехватки терминальных мощностей, слабой инфраструктуры речного транспорта для перевозки минеральных удобрений, что обосновывает необходимость комплексных подходов для развития транспортной инфраструктуры отрасли.

Ключевые слова: минеральные удобрения, экспорт, терминалы, внутренний водный транспорт.

CURRENT STATE AND PROSPECTS OF MINERAL FERTILIZERS EXPORTS INVOLVING INLAND WATERWAY TRANSPORT

Tatiana A. Rokhova[1], Student
e-mail: rohova.tatyana@yandex.ru

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

Abstarct. The current state of the Russian mineral fertilizers market is considered. The literature and information sources in the field of transportation of fertilizers by water, road and rail to domestic and foreign markets are analyzed. An assessment of the volume of exports of mineral fertilizers and changes in the directions of cargo delivery during the period of restrictions was carried out. The problems of a shortage of terminal capacities and a weak river transport infrastructure for the transportation of mineral fertilizers have been identified, which justifies the need for integrated approaches to the development of the transport infrastructure of the industry.

Keywords: mineral fertilizers, export, terminals, inland waterway transport.

Внутренний водный транспорт был широко распространён при перевозке минеральных удобрений до 1990 года. Его популярность обосновывалась экономическими расчётами и государственными планами перевозок. В настоящее время роль внутреннего водного транспорта значительно уменьшилась особенно при перевозках внутри страны, где его

вытесняют автомобильный и железнодорожный транспорт. При использовании судов в сообщении река-море водный транспорт занимает лидирующие позиции.

Спрос на минеральные удобрения продолжает расти, как на отечественном, так и на внешних рынках. На внутренний рынок России поставляется больше удобрений, чем на внешний [1].

Для многих отраслей производства 2020 и 2021 годы оказались не самыми лёгкими. 2020 год ассоциируется с COVID-19, а 2021 год стал этапом восстановления после пандемии, но несмотря на это по итогам 2020 года объём перевезённого минерального удобрения с помощью железнодорожного транспорта увеличился на 3,7% и составил 62,7 млн. тонн. По данным статистики в 2021 году показатель увеличился на 3,6 процента и достиг показателя в 65 млн. тонн [2]. Также увеличился показатель объёма перевозок минеральных удобрений в контейнерах. Так за 2020 год было перевезено 41,8 тыс. ДФЭ. Данный показатель увеличился на 9,4% по сравнению с предыдущем годом. В 2021 году перевозка с помощью ДФЭ увеличился на 27,7% и составил 53,3 тыс. Но несмотря на большие темпы роста основной объём перевозок приходится на хопперы. По результатам 2021 года ими было перевезено более 70% от общего количества перевезённого удобрения.

С 1 декабря 2021 года в РФ действуют ограничения (квоты) на экспорт удобрений. Введение квот означает, что основной объём произведённого минерального удобрения будет распределяться в первую очередь на внутреннем рынке.

В 2022 году российские компании столкнулись со большими сложностями в области экспорта удобрения за рубеж. Вопрос транспортировки минеральных удобрения оказался сложным и требующим серьёзных изменений. Из-за западных санкций российские производители лишились приблизительно 8 млн. тонн минерального удобрения, который мог быть предоставлен на экспорт в страны Прибалтики. Большой объём перевалки российского удобрения за 2022 году был в странах Балтии. На них приходилось 20% всего экспортируемого товара. В свою очередь российским производители планируют больше эксплуатировать Северный Морской путь и порт Мурманска, где планируется построить терминал для перевалки удобрения. Также большое значение возлагается на порт Владивостока, откуда идёт поставка минеральных удобрений в Китай.

Несколько крупных российских компаний до 2022 года поставляли значительные объёмы удобрений в страны Европы. Так компания «ФосАгро» зарабатывала на европейском рынке приблизительно 30% своей выручки. В связи с санкциями эксперты стали переоценивать значение поставки минеральных удобрений в страны, Азии, Африки и Латинской Америки.

В январе-феврале 2022 года произошло перераспределение объёмов минеральных удобрений в пользу внутреннего рынка. Объём поставок составил 5,1 млн. тонн. Данный показатель увеличился на 7 % по сравнению с предыдущем годом.

За девять месяцев (с января по октябрь) 2024 года Россия поставила Индии 3,4 млн. тонн удобрений, когда за 2022 год было поставлено 3,6 млн. тонн, и это уже стало рекордом по сравнению с 2021 годом. В процентном соотношении объём поставок вырос в два раза по сравнению с 2021 годом, в котором было поставлено в Индию 14% минеральных удобрений из общей доли экспорта удобрений. Индия являет одним из основных потребителей российского минерального удобрения [3].

В 2023 году производство минеральных удобрений выросло до 59,3 млн. тонн, примерный прирост составляет 9% по сравнению с предыдущем годом. Такое количество удобрений ещё никогда не производилось в нашей стране.

Предприятия РАПУ планируют увеличить объём выпускаемой продукции до рекордных 70 млн. тонн в ближайшие пять лет. Это будет возможно из-за больших объёмов инвестиции. Более 1,8 трлн. рублей было вложено в развитие предприятий, производящих

минеральные удобрения, за последние 10 лет. Благодаря этому производство выросло в 1,5 раза, что позволило России обогнать США, Индию и Канаду в производстве минеральных удобрений и занять второе место после Китая. В стадии проекта находятся ещё несколько проектов на сумму 1,7 трлн. рублей, что позволит укрепить позиции России на мировом рынке. За июль 2024 года Россия поставила Бразилии 1,14 млн. тонн, что стало историческим максимумом за всё время торговых отношений между странами [4]. В мае и июне этого же года объём поставок превышал 1 млн. тонн ежемесячно. В 2023 году экспорт удобрений в Бразилию составил 9,4 млн. тонн.

В основном поставки минеральных удобрений происходят из регионов-производителей, представлено на рис. 1.

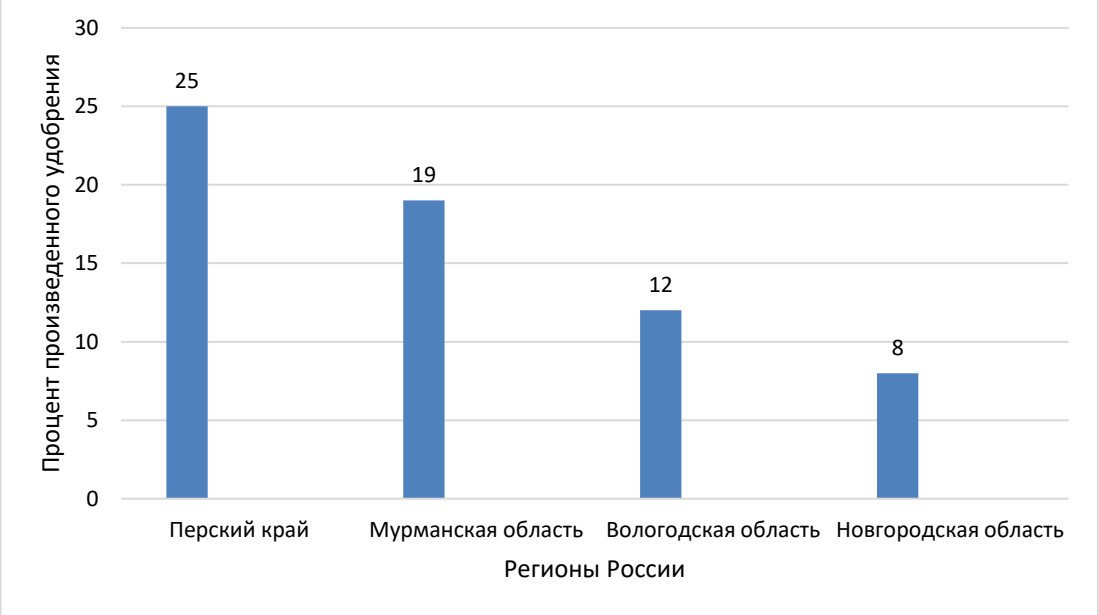

Рисунок 1 – Объем произведенных минеральных удобрений по регионам, %

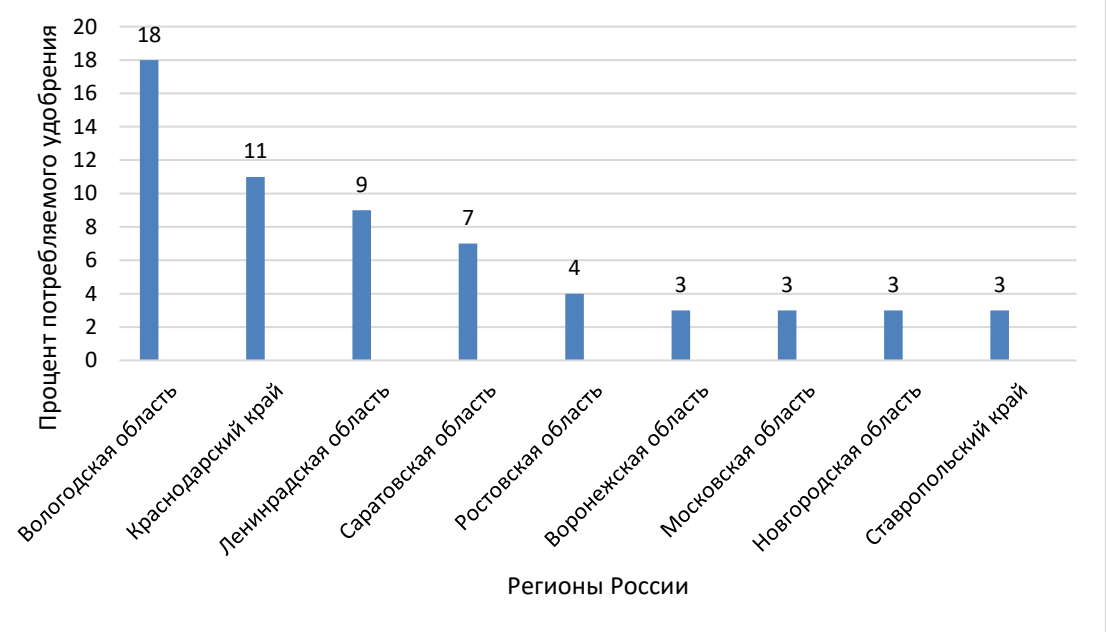

Рисунок 2 – Объемы потребляемых минеральных удобрений по регионам, %

На основе данных, представленных на рис. 2, можно сделать вывод о том, что лидирующие места занимают Пермский край (25%), Мурманская область (19%) и Вологодская область (12%). Среди основных потребителей лидерами можно выделить следующие регионы: Вологодская область (18%), Краснодарский край (11%), Ленинградская область (9%).

По словам замруководителя Росморречфлота Константина Анисимова, у речного транспорта хорошие перспективы по увеличению объёма перевозок нефтехимии, удобрений и этанола поставляемых на экспорт, но для установления данного тренда необходимо строительство специальной портовой инфраструктуры на ВВТ [5].

Основными производителями минеральных удобрений в России являются холдинги «Уралхим», «ФосАрго», «ЕвроХим», «Акрон», «Тольяттиазота» [6].

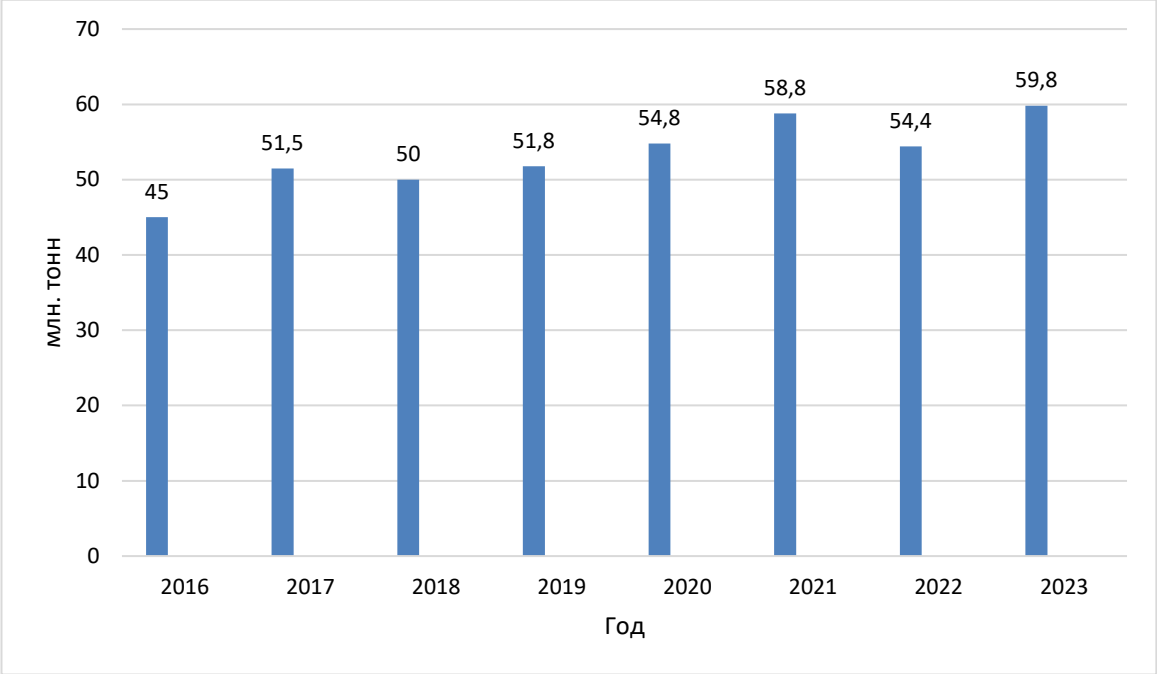

Рисунок 3 – Производство минеральных удобрений в России за 2016-2023 гг, млн. тонн

За 2023 год было произведено 60 млн тонн минеральных удобрений, на 9% больше, чем в 2022 году (рис. 3). Это связано с увеличением спроса на продукцию от сельхозпроизводителей, а также с модернизацией технологических процессов по производству удобрений [7].

Компания "ЕвроХим" входит в пятёрку крупнейших производителей удобрений в мире. Он является предприятием полного цикла (от добычи руды до фасовки продукции). В его состав включены филиалы расположенные в Ленинградской, Мурманская, Вологодской, Тульской областях и Пермской, Краснодарском, Ставропольском краях. Организация выпускает следующие виды удобрений: азотные, фосфорные, комплексное удобрение аммофос, сложные удобрения.

За период навигации 2024 года компания «Тольяттиазот» возобновила перевозки с помощью внутреннего водного транспорта после нескольких дет перерыва [8]. Это решение имеет ряд преимуществ, таких как снижение стоимости доставки и сокращение сроков доставки. За период навигации было отправлено по данному логистическому маршруту 30 тыс. тонн минеральных удобрений. Чтобы возобновить речные перевозки была проделана масштабная работа по усовершенствованию оборудования порта, а также было проведено дополнительное обучение персонала из-за изменения габаритов судов. Для загрузки судна

грузоподъемностью 5000 тонн необходимо было несколько дней. Сама загрузка осуществлялась поэтапно. За четыре месяца судно успело сделать шесть речных рейсов, отправившись в свой последний рейс в ноябре 2024.

Большой проблемой для России при доставке удобрений стала нехватка собственных судов или устаревший флот. на 2023 год 95% товара вывозилось иностранными судами. Сухогрузный флот России насчитывает всего 902 судна с дедвейтом 6,2 млн. тонн, который могут перевести 145 млн. тонн насыпного груза в год. Когда потребность в торговом флоте составляет 126 единиц, из которых 48 крупнотоннажные сухогрузы.

По данным Министерства транспорта РФ планируется обновление морского флота. В рамках государственной программы планируется построить внутри страны и закупить недостающее количество судов. На это понадобиться 10 лет и порядка 200 млрд. рублей инвестиций. До 2034 года Россия планирует выделить до 70 млрд. рублей для закупки 85 судов.

При перевозке минеральных удобрений внутренним водным транспортом основными портами являются следующие порты Тольятти, Астрахань, Кавказ. Порт Астрахани является одним из ключевых портов. Он может выступать базовым портом для доставки, хранения и перевалки грузов на экспорт по МТК «Север-Юг». Например, минеральные удобрения могут доставляться судном река-море плавания по схеме порт Тольятти - Астраханский морской порт - порт Ирана, за максимально короткий срок, от порта Астрахань до порта Энзели примерно 5 дней, это в 10 раз быстрее, чем через порт Санкт-Петербург [9].

Таким образом, внутренний водный транспорт является перспективным для развития направлений поставок минеральных удобрений на внешний рынок, а также для обеспечения безопасности и конкурентоспособности внутреннего рынка агропромышленного комплекса страны. Необходима государственная поддержка для развития инфраструктуры, флота, терминальных мощностей для экспорта и внутреннего рынка минеральных удобрений.

Список литературы:

1. Внутрироссийские перевозки: драйверы роста – минеральные и химические удобрения. – URL: https://gudok.ru/content/freighttrans/1597374/ (дата обращения 10.03.2025)
2. Федеральная служба государственной статистики. – URL: https://rosstat.gov.ru/ (дата обращения 10.03.2025)
3. Россия поставила Индии 3,4 млн тонн удобрений за девять месяцев 2024 года. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2024/11/12/1074526-rossiya-postavila-indii?from=copy_text (дата обращения 10.03.2025)
4. Перспективы российского экспорта минеральных удобрений в Бразилию. – URL: https://latamerica-journal.ru/s0044748x0026333-5-1/ (дата обращения 10.03.2025)
5. Константин Анисимов: Речные перевозки имеют перспективы в сегменте экспорта нефтехимии, удобрений и метанола. – URL: https://portnews.ru/news/365575/ (дата обращения 10.03.2025)
6. Рынок минеральных удобрений 2023 и перспективы на 2024. – URL: https://delprof.ru/press-center/open-analytics/rynok-mineralnykh-udobreniy-2023-i-perspektivy-na-2024/ (дата обращения 10.03.2025)
7. Спрос российских аграриев на удобрения на весь 2024 год закрыт уже на 65%. - URL: https://rg.ru/2024/06/13/spros-rossijskih-agrariev-na-udobreniia-na-ves-2024-god-zakryt-uzhe-na-65.html (дата обращения 10.03.2025)

8. Тольяттиазот отправил по новому логистическому пути 30 тыс. тонн удобрений. – URL: https://news.ati.su/news/2024/11/24/toljattiazot-otpravil-po-novomu-logisticheskomu-puti-30-tys-tonn-udobrenij-528265/ (дата обращения 10.03.2025)

9. Гончарова Н.В. Формирование транспортно-логистических систем доставки минеральных удобрений водным транспортом / Труды 2-го Международного научно-промышленного форума. - Нижний Новгород. - 2022. – URL: http://вф-река-море.рф/2022/PDF/1_6.pdf