



УДК 656.624.3

А.И. Телегин, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

В.Н. Шабров, аспирант, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.

ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОСТОЯННЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАРТИЙ АВТОМОБИЛЕЙ

Ключевые слова: перевозки автомобилей, речной транспорт.

Рассмотрено современное состояние перевозок автомобилей на речном транспорте, возможность переключения части грузопотоков автопроизводителей с других видов транспорта на внутренний водный. Дана оценка возможности организации таких перевозок судоходными компаниями и портами.

Опыт эксплуатации теплоходов-автомобилевозов в конце 80-х годов был успешным, но в перестроечное время в связи с отсутствием грузовой базы перевозки автомобилей на речном транспорте прекратились.

В настоящее время 100% новых грузовых и легковых автомобилей перевозятся на территории Российской Федерации от заводов-изготовителей до дилерских центров автомобильным и железнодорожным транспортом, водный транспорт, к сожалению, не задействован в доставках данного грузопотока в связи с портовыми и инфраструктурными ограничениями, отсутствием специализированных судов, а также с нежеланием многих фрахтователей и руководителей автоконцернов менять устоявшиеся и хорошо отработанные транспортного – логистические схемы перевозок партии автомобилей автомобильным и железнодорожным транспортом.

Однако следует отметить, что ряд автомобильных производств имеет расположение на берегах рек Единой глубоководной части России, с тем, чтобы осуществлять погрузку автомобилей непосредственно в речных портах, вблизи своих заводов. Так, на берегах реки Невы расположены такие крупные автоконцерны как Nissan, Hyundai, Ford Sollers, Toyota и General Motors (г. Санкт Петербург), на реке Москва находится автоконцерн Renault; на берегах Волги располагается достаточно много автомобильных заводов таких как ГАЗ (г.Нижний Новгород), УАЗ (г.Ульяновск); АвтоВАЗ, GM-АвтоВАЗ и Супер-Авто (г.Тольятти), на реке Кама – это предприятие Ford Sollers в (г.Елабуга и Набережные Челны).

Безусловно, весь объем выпускаемой продукции на этих автомобильных заводах не может быть перемещен для транспортирования речным транспортом. Попробуем определить предполагаемое количество автомобилей, которое свободно может быть передано речникам для перевозки. В таблице 1 приведем данные наиболее крупных городов по объему парка автомобилей, расположенных на Единой глубоководной системе России и рассчитаем долю зарегистрированных автомашин в каждом городе от общего объема по России.

В таблице 2 отражена статистическая доля зарегистрированных автомобилей в указанных городах, в соотношении к общему легковому автомобильному парку России.

Таблица 1

Объем парка легковых автомобилей крупных приречных городов

Город	Парк автомобилей, тыс.шт.	Доля в общем объеме
Москва	3841,0	9,4 %
Санкт Петербург	1648,8	4,0 %
Самара	400,7	0,98 %
Казань	365,2	0,89 %
Нижний Новгород	342,9	0,84 %
Ростов-на-Дону	321,8	0,79 %
Волгоград	251,1	0,61 %
Саратов	250,9	0,61 %
Пермь	239,8	0,59 %
Тольятти	200,0	0,49 %
Ижевск	174,0	0,42 %
Ульяновск	162,3	0,40 %
Набережные Челны	158,0	0,39 %
Ярославль	151,2	0,37 %
Астрахань	138,9	0,34 %
Тверь	133,0	0,32 %
ИТОГО	8779,6	21,44 %

Таблица 2

Возможные объемы автомобилей для перевозки водным транспортом

От места расположения автосада	Объем возможных отгрузок автомобилей в приречные города, шт				
	2011 г	2012 г	2013 г	2014 г	2015 г
Из Тольятти	131052	130444	109564	102936	8199 5
Из Москвы	17133	20239	23938	18145	8865
Из Нижнего Новгорода	1256	62	9914	15424	8588
Из Санкт Петербурга	34238	51598	78145	67650	5627 6
Из Ульяновска	6936	7680	6717	5891	5848
Из Елабуги	431	1512	4285	4139	2163
С Набережных Челнов	3466	--	--	517	2100
ИТОГО	194512	211535	232563	214702	1658 35

За последние 5 лет автомобильные заводы, имеющие открытый доступ к внутренним водным путям, выпускают в среднем по 1 млн. автомобилей в год, из которых порядка 200 тыс. автомобилей ежегодно доставляются автомобильным и железнодорожным транспортом в приречные крупные города такие как: Москва, Санкт-Петербург, Самара, Казань, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Волгоград, Саратов, Пермь, Тольятти, Ижевск, Ульяновск, Набережные Челны, Ярославль, Астрахань и Тверь.

Считаем, что именно этот объем т.е. порядка 200-220 тыс. автомобилей или в среднем ежегодно порядка 18-19% от общего количества производства автомобилей приречных российских автоконцернов должно перевозиться внутренним водным транспортом от заводов-изготовителей до крупных речных городов.

Однозначно, грузопоток тяготеющий к внутренним водным путям необходимо перевозить водным транспортом, объем перевозки в 200-220 тыс. автомобилей в навигацию неплохой задел для речников. И ведь совершенно абсурдно передавать перевозку продукции, выпущенной на приречном предприятии на автомобильный и железнодорожный транспорт для доставки ее в речные города, соединенные водной артерией с автомобильным заводом, исключая при этом участие в транспортном процессе речные суда.

Вопрос перемещения части грузопотока с автомобильного и железнодорожного на внутренний водный обозначен в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, где достаточно полно масштабно описаны существующие проблемы внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта, а также спрогнозированы поэтапные механизмы по решению этих задач. Так в Стратегии прописана одна из главных задач по увеличению объемов перевозок: «Консолидированный рост грузовой базы внутреннего водного транспорта при реализации инновационного сценария развития экономики может достичь 242 млн. тонн к 2030г» [1].

В условиях рыночной экономики, и особенно в кризисное время каждый вид транспорта усиленно борется за перевозку различных видов груза, активное участие в этом направлении необходимо принимать и речникам, с тем, чтобы расширять свою грузовую базу и составлять полноценную конкуренцию автомобильному и железнодорожному транспорту по номенклатуре перевозимых грузов, тем более, что очевидных преимуществ у речного транспорта предостаточно.

В Российской Федерации существует ограниченное количество специализированных судов, способных совершать перевозки партий автомобилей внутренним водным транспортом. В настоящее время осуществлять массовую доставку автомобилей в речных судах способны только 2 проекта судна, это – комбинированное судно площадка / танкер проекта RST-54 (на данный момент 5 теплоходов это серии уже эксплуатируются на внутренних водных путях Европейской части Российской Федерации, и 2 теплохода находятся в стадии строительства), а также судно-автомобилевоз проекта P19.

В Европе вот уже на протяжении 10-12 лет успешно эксплуатируются 3-4 специализированных судна (река-море плавания) для перевозки автомобилей (типа «Waterways»).

В случае острой необходимости одна из российских судоходных компаний может взять в аренду (или выкупить) данный теплоход для работы на внутренних водных путях Российской Федерации, для обеспечения устойчивых перевозок партий автомобилей.

Относительно готовности морских и речных портов к обработке грузопотоков автомобилей можно отметить, что ряд из них уже имеет необходимую и достаточную техническую оснащенность, либо соответствующие мероприятия заложены в перспективных планах развития портов.

Например, ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» уже введен в действие терминал накатных грузов, один из крупнейших в России, который пользуется все большим спросом со стороны грузовых автоперевозчиков в силу ограниченности пропускной способности сухопутных погранпереходов на границах с Финляндией и Эстонией, а также реализации концепции переноса таможенного оформления на границы Российской Федерации. Московский северный порт в настоящее время не имеет такого же современного и специализированного автомобильного терминала, как в Санкт-Петербурге, но в случае устойчивых грузопотоков автомобилей реализует программу

строительства подобного комплекса на принадлежащих ему территориях. По другим портам ситуация аналогичная.

Список литературы:

[1] Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ №327-р от 29.02.2016. – М.: Правительство РФ, 2016. – 76 с.

Assessment of a possibility of shipping companies and river ports for the organization of fixed transportations of lots of cars

A.I. Telegin, V.N. Shabrov

The current state of car shippings on river transport, a possibility of switching of part of cargo flows of car makers from other transport modes on internal water is considered. The assessment of a possibility of the organization of such transportations by shipping companies and ports is given.

Keywords: car shippings, river transport.