



УДК:656.75

Е.С. Наседкина, студентка, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
Д.А. Коршунов, доцент, к.э.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
603951, Нижний Новгород, ул.Нестерова, 5

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация: В статье приводятся результаты исследования возможности использования портовой инфраструктуры Нижегородской области в современных транспортно-логистических схемах доставки грузов

Ключевые слова: инфраструктура, речные порты, терминалы

В настоящее время снизилось значение внутреннего водного транспорта в сфере грузоперевозок как страны в целом и отдельных ее регионов. Между тем эффективность использования речных маршрутов неоднократно доказывалось учеными в своих трудах [1,2,3,4,5]. Условиями возобновления речных перевозок являются: развития портовой инфраструктуры; повышения эффективности и обновления флота, а также правильной тарифной политики портов и судоходных компаний; интенсификация деятельности воднотранспортных предприятий по работе с клиентурой; улучшение взаимодействия со смежными видами транспорта в целях минимизации влияния сезонности на перевозки с участием ВВТ.

Так, на примере Нижегородской области, авторами статьи предлагается рассмотреть вопрос перспектив использования речных портов в современных транспортно-логистических схемах. Проведенный нами анализ статистических данных подтверждает наличие грузовой базы, данные представлены в табл. 1-3.

Таблица 1

Объем отправления грузов из Нижегородской области

Регион	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Пермский край	40117	38871	38976	42173	41174
Республика Башкортостан	29373	30531	30121	31465	28428
Ленинградская область	36869	37615	35540	31538	27772
Республика Карелия	23742	26725	26922	28271	27347
Липецкая область	22122	26028	25893	25347	25870
Самарская область	23234	23026	23678	23942	23610
Курская область	19007	20038	19023	19197	18879
Вологодская область	18911	18241	19258	18948	18407
Ростовская область	24982	26128	24062	20738	18360
Волгоградская область	15980	16980	15671	15981	17132
Астраханская область	25904	27128	26112	18696	16842
Республика Татарстан	11740	16329	15691	15717	15544

Нижегородская область	18548	16944	16586	17008	15524
Рязанская область	14468	14519	15023	14486	14131
Ярославская область	14014	14642	14063	13594	13199
Саратовская область	13874	14632	13683	14485	11969
Тульская область	11154	11603	11119	11325	11442
Московская область	12208	12217	11943	11657	11277
г. Санкт-Петербург	7517	7563	7061	6708	6055
г. Москва	6106	5344	4837	4663	4088

Таблица 2

Объем прибытия грузов в Нижегородскую область

Регион	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Ленинградская область	70893	80880	89506	102276	103495
г. Санкт-Петербург	43843	44521	42937	46834	42399
Московская область	45269	50633	51249	50283	41596
Липецкая область	30540	34552	33630	34856	36795
Вологодская область	33392	31001	32026	31525	31890
Ростовская область	39643	38800	33068	25241	20226
г. Москва	22231	26276	26314	24946	19586
Пермский край	18184	17916	17070	17967	16964
Республика Татарстан	17670	20449	17727	18270	16364
Республика Башкортостан	14228	14375	13822	13742	13975
Тульская область	13619	13797	13619	14042	12526
Самарская область	11885	12408	14086	14206	11650
Саратовская область	11441	12459	11960	11901	11387
Нижегородская область	12423	12170	11819	10967	10703
Волгоградская область	10252	11679	10360	10868	10683
Астраханская область	11319	11527	10099	8715	7753
Республика Карелия	8141	7362	7956	8820	7495
Рязанская область	6858	6440	6113	6883	5890
Курская область	4139	4329	3855	3997	3616
Ярославская область	3174	3158	3578	3486	2887
Ульяновская область	2762	2883	3073	3098	2764
Чувашская Республика	2393	2708	2710	2490	1841
Костромская область	2640	2681	2534	2115	1806

Таблица 3

Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования (тысяч тонн)

Вид транспорта	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Железнодорожный	18548	16944	16586	17008	15524
Автомобильным (все виды экономической деятельности), млн тонн	30,0	27,1	29,4	31,8	43,6
Внутренний водный	11761,8	13223	13630,2	-	-

Представим диаграмму, перегружаемых грузов в портах Нижегородской области (рис.1).

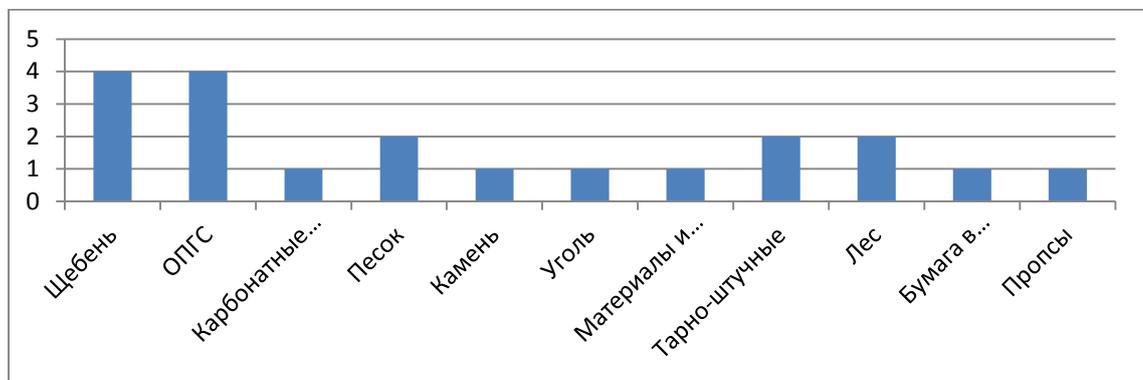


Рис. 1. Диаграмма перегружаемых грузов в портах Нижегородской области

Таким образом, авторами отмечается наличие потенциала интенсификации использования портовой инфраструктуры Нижегородской области. Тем более, что на отдельных направлениях (Нижний Новгород – Москва – С.Петербург), по оценке экспертов, возможна организация судоходных линий при доставке грузов в комбинированном сообщении и прежде всего в контейнерах, т.к. имеются соответствующие грузопотоки как в прямом, так и в обратном направлениях.

Таким образом можно сделать вывод, что в Нижегородской области имеются факторы, способные дать речным терминалам возможность развития, являясь стыкующими звеньями в единой транспортной цепи при совершенствовании корреспонденции грузопотоков области. К таким инфраструктурным звеньям можно отнести терминалы основных производственных центров Н.Новгорода, Дзержинска, Бора, Кстово:

1. Кстовский речной порт (КРП) - расположен на правом берегу реки Волги в районе города Кстово. Порт имеет три причала общей длиной 300 м, из них два причала – это вертикальные стенки из стального шпунта. Автомобильная дорога связывает порт с автомагистралью Кстово – Н.Новгород. КРП используется для обработки, хранения и погрузки на автотранспорт, взвешивания на автомобильных весах минерально-строительных материалов (щебня, опгс, песка, дробного щебня, карбонатных пород).

2. Автозаводский речной порт (АРП) - расположен на левом берегу реки Оки в 13 км вверх от ее устья. Порт имеет шесть причалов, из них четыре причала общей длиной 725 м с вертикальной железобетонной стенкой. Разветвленная сеть железнодорожных путей примыкает к станции Горький-Автозавод. Для точного учета отгружаемых материалов применяются автомобильные и железнодорожные весы. Причалы и складские площади предназначены для перегрузки и хранения минерально-строительных материалов.

3. Окский речной порт (ОРП) - расположен на левом берегу реки Оки в 28,5 км от устья в районе Бабинского затона (промзона г.Дзержинска). Причалным сооружением служит вертикальная железобетонная стенка длиной 140 м. Автодорога связывает ОРП с городской сетью дорог Дзержинска. ОРП предназначен для обработки флота, хранения и погрузки на автотранспорт и взвешивания на автомобильных весах минерально – строительных материалов (щебня, обогащённой песочно – гравийной смеси (ОПГС), песка, карбонатных пород).

4. Нижегородский порт - Окский грузовой район – расположен г. Нижний Новгород, ул. Правдинская, д, 2 . Расположен на левом берегу р. Ока в 7 км от ее устья и специализирован на переработке минерально-строительных грузов. Длина причала 120 м. Окский грузовой район расположен в черте города в районе Молитовка. Земельный участок – пл. - 45115 кв.м. Имущество ОАО «РЖД» - подъездные железнодорожные пути, протяженность подъездных путей 280 м.

5. Нижегородский порт - Волжский грузовой район – расположен г. Бор, на левом берегу р. Волга и в 7 км от «Стрелки» вниз по реке . Имеет 4 причала общей протяженностью 560 м. Причалы специализированы на перегрузке тарно-штучных грузов,

круглого леса, каменного угля, других навалочных грузов. Район связан с железной дорогой, протяженность подъездных путей 2028 м. Земельный участок - 51542,6 м². Государственное имущество – причальные сооружения, протяженность 560 м. Имущество ОАО «РЖД» - подъездные железнодорожные пути, позволяющие работать по варианту судно - вагон.

Сводные данные об оборудовании, складских площадях и грузах в портах представлены в табл. 4.

Таблица 4

Информация о портах

Порт	Перегрузочное оборудоване	Складские площади	Грузы	Примечание
КРП Кстовский речной порт	2 плавучих крана г/п по 5 т; 3 экскаватора; 3 бульдозера.	Открытого типа 7800 м ²	МСМ: щебень, ОПГС, песок, дробный щебень, кардинальные породы	
АРП Автозаводский речной порт	3 плавучих крана г/п по 16 т; ленточные транспортера на эстакаде длиной 300 м; экскаваторы; бульдозеры.	Открытого типа 52800 м ²	МСМ	
ОРП Окский речной порт	2 порталльных крана г/п по 10; 1 порталный кран г/п по 16 т; экскаваторы; бульдозеры.	Открытого типа 12000 м ²	МСМ: щебень, ОПГС, песок, карбонатные породы	
ОГР Окский грузовой район	3 порталльных крана "Альбатрос" г/п 10 т; 1 плавучий кран.	Производственные 30000 м ²	МСГ	
ВГР Волжский грузовой район	1 кран "Ганц"; 6 кранов "Альбатрос" г/п 10-27 т.	Производственные 30000 м ²	Тарно-штучные грузы, круглый лес, каменный уголь, др.навалочные грузы	
Городецкй СРЗ	Краны г/п 5 и 6 т; Портальные краны г/п 16-27 т; удлинены пути под кран "Абус".	нет данных	крупно-габаритные, тарно-штучне, комплектующие изделия, лес	Производят грузы для собственного производства
ООО Волга в Балахне	2 порт.крана г/п 5-10 т; мостовые краны .	нет данных	бумага в рулонах, пропсы	

Для успешного привлечения грузопотоков на ВВТ необходима координация и взаимодействие с железнодорожным транспортом и такие возможности в Нижегородской области имеются, рассмотрим их подробнее:

1. Дзержинск - осуществляются повагонные отправки грузов с хранением на открытых площадках; мелкие отправки, загружаемых целыми вагонами на подъездных путях и местах необщего пользования; прием и отправка среднетоннажных и крупнотоннажных 20-футовых контейнеров; мелкие отправки грузов с открытым хранением.

2. Арзамас 2 - осуществляются мелкие отправки грузов, требующих закрытого хранения; повагонные отправки грузов открытого хранения; повагонные и мелкие отправки с загрузкой целыми вагонами на подъездных путях и местах необщего

пользования; прием и отправка среднетоннажных и крупнотоннажных 20-футовых контейнеров массой брутто 20 и 24 тонны на станциях; мелкие отправки грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций.

3. Кстово - осуществляются повагонные отправки грузов открытого хранения; повагонные и мелкие отправки с загрузкой целыми вагонами на подъездных путях и местах необщего пользования.

4. Нижний Новгород-Сортировочный – осуществляются прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправками, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования.

5. Нижний Новгород-Автозавод – осуществляются прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправками, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования; грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 3 и 5 т на подъездных путях; грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 20 т на подъездных путях.

6. Логопром-Сормово - интермодальный логистический комплекс с подразделениями складской, железнодорожной, контейнерной и автомобильной логистики. Находится в северо-западной части Нижнего Новгорода, в 5 км от федеральной трассы М7 «Волга». Железнодорожные подъездные пути от ст. Починки ГЖД. На территории комплекса расположен крупнейший в Приволжском федеральном округе контейнерный терминал, а также осуществляет свою деятельность отдел таможенного оформления и таможенного контроля №5 Дзержинского таможенного поста Нижегородской таможни.

7. Логопром – Кстово. Площадка проекта тримодального авто-водно-железнодорожного логистического комплекса в районе г. Кстово Нижегородской области, на правом берегу реки Волги, на 933 км судового хода. В 1 км от федеральной трассы М7 «Волга». Железнодорожные подъездные пути от ст. Зеленино ГЖД.

Анализ характеристик портовых терминалов и ж.д. станций Нижегородской области показывает возможность эффективного взаимодействия в рамках транспортно-логистических схем доставки отдельных грузов. Таким образом, авторы статьи предлагают использовать все имеющиеся возможности для возобновления развития как портовой инфраструктуры области, так и всей ее транспортной системы.

Список литературы:

- [1]. Булганина, С.В. Совершенствование работы предприятий внутреннего водного транспорта по привлечению грузов. Дисс. канд. техн. Наук. – Н.Новгород, 2004. – 170 с.
- [2]. Гончарова, Н.В. Обеспечение качественных и эффективных перевозок на внутреннем водном транспорте / Н.В. Гончарова // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. Выпуск 33. –Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО ВГАВТ, 2012.–С. 107–114
- [3]. Ничипорук, А.О. Оптимизация взаимодействия речных портов с другими участниками логистической цепи доставки грузов / А.О. Ничипорук, Н.В. Гончарова // Проблемы развития транспортной инфраструктуры территорий (регионов): сборник статей участников Шестых Прохоровских чтений. –Н. Новгород: Изд-во «Автор», 2010. –С. 255–259.
- [4]. Коршунов, Д.А. [Актуальные вопросы оформления внешнеторговой перевозки грузов судами смешанного «река-море» плавания /Коршунов Д.А., Ничипорук А.О.// Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2015. № 44. С. 282-289.](#)
- [5]. Федоров, Л.Н. Эффективность организации речных грузовых перевозок :на примере Енисейского бассейна. Дисс. канд. техн. Наук. – Новосибирск, 2009. – 117 с.

CURRENT STATE AND PROSPECTS OF USING THE PORT INFRASTRUCTURE OF THE NIZHNIY NOVGOROD REGION

E.S.Nasedkina, D.A.Korshunov

Abstract: The article presents the results of a study of the possibility of using the port infrastructure of the Nizhny Novgorod region in modern transport and logistics schemes for the delivery of goods.

Keywords: infrastructure, river ports, terminals.