



УДК 656.62

Н.В. Гончарова, к.т.н., ст. преподаватель, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ОБЗОР СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ РЕЧНЫХ ТЕРМИНАЛОВ РОССИИ

Ключевые слова: техническое оснащение, речные порты, внутренний водный транспорт

Рассмотрено современное техническое состояние речных российских терминалов, проблемы снижения объемов перевалки грузов. Сформулированы общие предложения по улучшению функционирования и развитию речных портов.

Внутренние водные пути имеют развитую инфраструктуру для организации и транспортного обслуживания 60-ти субъектов Российской Федерации в сфере судоходства.

На сегодняшний момент в России функционирует 117 речных терминалов [1]. Основные речные порты имеют подъездные железнодорожные пути, где осуществляется перевалка грузов с речного на альтернативные (железнодорожный и автомобильный) виды транспорта и наоборот.

По данным Росморречфлота с 2013 года объем перевалки грузов в речных портах начал значительно снижаться, а в 2017 году всего было переработано 62,8 млн. тонн, более чем в 2 раза ниже предыдущего (рис.1).

Такое уменьшение объемов произошло по ряду причин, одной из которых стала приватизация. В результате речные порты были оторваны от деятельности судоходных компаний, а новые собственники не занимались их развитием, что повлияло на объемы перевозок и переработку грузов в речных терминалах, за период с 2011 по 2017гг. они снизились в 3 раза.

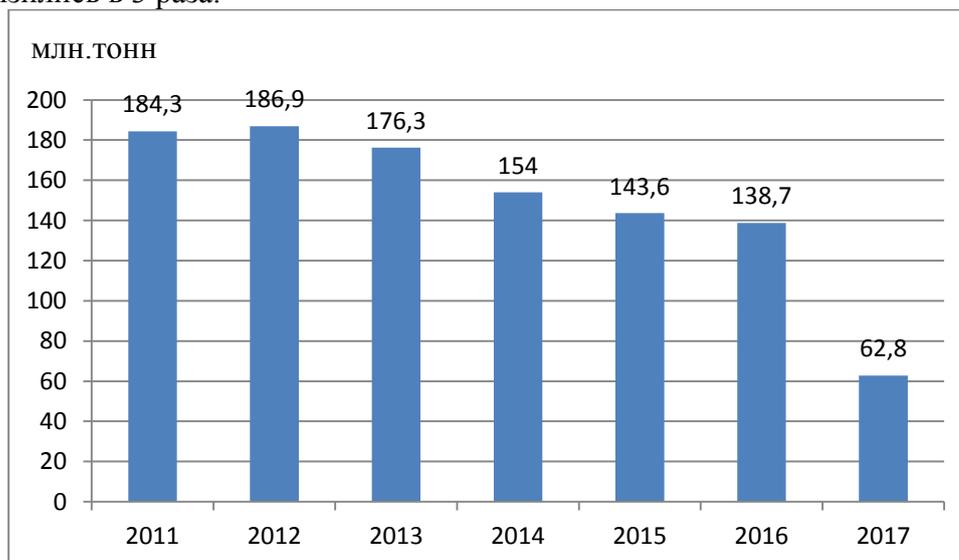


Рис. 1. Динамика объемов перегрузки грузов в речных портах РФ

Тем не менее, предприятиями внутреннего водного транспорта осуществляются погрузо-разгрузочные и другие виды услуг, связанных с перевозкой грузов и пассажиров. Функциональность речных терминалов имеет важное социально-экономическое значение в транспортном комплексе России [2].

В структуру речных портов кроме грузовых и пассажирских причалов входят: транспортный флот, который перевозит минерально-строительные грузы, а также суда комплексного обслуживания флота.

Что касается технического оснащения речных терминалов, то в них имеется 630 грузовых причалов, оборудованных 1200 портальными кранами грузоподъемностью от 5 до 40 тонн, в том числе 18 терминалов имеет крановое оборудование, которое может перегружать грузы массой от 100 до 160 тонн.

Такие порты, как Осетровский и Красноярский имеют контейнерные терминалы, а Усть-Донецкий, Котлас и порт Медвежьегорск оборудованы комплексами для перегрузки навалочных грузов. Инфраструктура портов включает в себя железнодорожные подъездные пути, где производится перевалка грузов, а также имеют свой флот [3] (табл.1).

Сводная таблица технического оснащения речных терминалов России

Таблица 1

№ п/п	Наименование речных терминалов (портов)	Количество причалов, ед.	Мощности: краны, ед. (г/п в тоннах)		Склады, кв.м		Подъездные пути, км	Флот (наименование, проекты, ед. и т.д.)	
			портальные	плавающие	открытые	закрытые		самоходный	несамоходный
1.	ОАО «Архангельский речной порт»	3	12 (5-10)	3 (5-16)	23000	5946	2	20	45
2.	ОАО «Волгоградский речной порт»	6	17 (5-27)	2 (16)	27600	2000	2,2	10	12
3.	АО «Красноярский речной порт»	7	38 (5-40)	6 (5-30)	191099	19425	6	8	2
4.	ОАО «Осетровский речной порт»	19	28 (5-40)	4 (16)	281862	73857	9	8	13
5.	ОАО «Порт Тольятти»	7	11 (5-32)	2 (16)	60000	3000	5	7	9
6.	АО Усть-Донецкий порт	10	19 (10-27)		41265	6000	10	4	6
7.	ОАО «Ульяновский речной порт»	4	10 (10-16)	2 (16)	36390	4770	2	10	15
8.	ОАО «Череповецкий порт»	7	12 (5-40)	2 (16)	45000	2000	3	7	5
9.	ОАО «Южный речной порт»	17	28 (5-40)	1 (16)	80000	35000	1,5	2	3
10.	ОАО «Ярославский речной порт»	5	12	7	57377	77400	2,2	6	8

В данный момент многие порты недозагружены, в результате чего вынуждены создавать малые предприятия по выполнению ремонтных работ и т.д., для поддержания финансового положения и обеспечения рабочих мест.

В результате бюджетного недофинансирования речных терминалов сложилась сложная ситуация по состоянию причальных сооружений, некоторые построены 50 и более лет тому назад, моральным и физическим износом перегрузочного оборудования, которое давно превысило нормативный срок службы.

Необходимо формирование технического оснащения, отвечающего перспективным потребностям отечественных пользователей, имеющих экспортный потенциал. Это потребует несколько лет с момента проектирования, что означает необходимость ускорения процесса обновления парка порталных кранов и другого портового оборудования для увеличения объемов перевозок и обработки грузов в речных терминалах.

Речные терминалы России являются составной частью внутреннего водного транспорта. Они основаны на 28-ми реках страны, крупнейшими среди которых являются Лена, Нева, Волга, Амур (рис.2). Помимо транспортировки промышленных материалов речными терминалами совершается перевозка пассажиров.



Рис. 2. Внутренние водные пути Российской Федерации

Европейскую часть России обеспечивает Северная Двина. По ней осуществляются перевозки леса в крупных промышленных масштабах. Направляется такой груз в Архангельск и Котлас, где расположены деревообрабатывающие заводы и склады, в которых товар заготавливается на экспорт.

Одним из крупных речных терминалов России является Архангельский порт.

Его деятельность непосредственно направлена на добычу песка. Благодаря работе порта по Северной Двине ходят речные теплоходы, что обеспечивает связь островов областного центра с самим центром [4]. В советские годы порт добывал около 10 млн тонн песка в год под строительство города. Но всего два года назад предприятие находилось на грани выживания из-за неэффективного управления и незагруженности мощности терминала. Благодаря местным судовладельцам был выкуплен контрольный пакет акций, что спасло порт. Спустя два года Архангельский речной порт вышел на новый уровень и востребован у предприятий ЖБИ. Сегодня речной терминал производит

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

впечатление развивающегося предприятия. На причалах порта стоят суда, портовые склады загружены строительными материалами и техническим оборудованием, земснаряды производят добычу песка (ежегодно добывается около 2 млн тонн песка), осуществляется непрерывная перевозка пассажиров.

В перспективе речной терминал планирует увеличение объемов добычи песка до 3 млн тонн в год. Для этого был построен новый земснаряд и планируется обновление технического оснащения порта (спецтехника, суда и др.).

Основной проблемой порта остается недостаточно развитая инфраструктура, так как порт долгий период находился в запустении.

Якутский речной порт обеспечивает Якутию и близлежащие районы народнохозяйственной продукцией и осуществляет пассажирские перевозки [5]. Не менее важную часть его работы составляет и доставка автомобилей, металлических изделий, каменного угля, строительных материалов в северную часть Красноярского края. Порт предоставляет услуги и по переработке поступающих грузов, имея ряд предприятий, работающих на него.

Еще один из крупных речной терминалов России, это АО «Красноярский порт». Он является важнейшим звеном транспортного узла Сибири и выполняет роль самого крупного грузоперерабатывающего предприятия Енисейского бассейна [6].

В настоящее время Красноярский порт осуществляет перевалку прибываемых с Севера грузов, с речного на альтернативные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный) и наоборот. В состав предприятия входят четыре грузовых района: [Злобинский грузовой район](#), [Енисейский грузовой район](#), [Участок «Песчанка»](#).

Речной терминал оснащен причалами общей протяженностью 1958,7 погонных метров, площадками и складами, 38 порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 40т, мостовым причальным (до 130т) и 6 плавучими кранами грузоподъемностью от 5 т. мощным контейнерным парком крупнотоннажных и среднетоннажных типоразмеров. Его пропускная способность составляет 1280 тыс. тонн. На территории порта расположены ремонтно-механические мастерские, которые осуществляют ремонт и обслуживание несамоходного флота, погрузочно-разгрузочной техники, механизмов и контейнеров разного типа, автотранспортный и железнодорожный цеха.

Осетровский речной порт является крупным предприятием и объектом Ленского бассейна, имеющий подъездные железнодорожные пути [7]. Северный грузовой район включает в себя 13 причалов, 11 крытых складов и Западный перегрузочный комплекс с 6 причалами и грузовыми площадками. Техническое оснащение порта включает в себя: портовые краны грузоподъемностью от 6 до 40 тонн, контейнерный перегружатель грузоподъемностью 30 тонн, плавкраны, козловые краны, автопогрузчики от 1,5 до 45 тонн и мачтовый жестконогий кран «Деррик» грузоподъемностью от 6 до 40 тонн. Как сообщает пресс-служба группы Осетровский речной порт в 2017 году переработал 1,307 млн тонн грузов.

Одним из самых крупных речных терминалов Волго-Балтийского водного пути и Северо-Западного бассейна, обеспечивающий потребности в перевозках грузов более 15 крупных областей России, является ОАО «Череповецкий порт» [8]. Его суда выполняют работу на линиях от Санкт-Петербурга (включая Ладожское, Онежское озёра), Москвы и верхней Камы до Астрахани и портов Азовского моря.

Череповецкий порт осуществляет перевозку насыпных и генеральных грузов водным транспортом, буксировку и комплексное обслуживание флота, перевалку и хранение грузов, предоставляет аренду площадок, ремонт судов и обширные сервисные услуги. Для выполнения перевозок порт использует собственный самоходный и несамоходный флот общим тоннажем более 61 тысячи тонн, располагает порталными краны различной грузоподъемности от 5 до 40 тонн, плавучими кранами и вспомогательным флотом.

Проблемой порта остается его недозагруженность, поскольку современное состояние внутренних водных путей не позволяет максимально использовать транспортный флот.

Это говорит о недостаточном бюджетном финансировании для поддержания развития порта и его инфраструктуры.

Такая ситуация существует во многих российских речных терминалах, она требует поддержки и кардинальных изменений, так как длительная эксплуатация без бюджетного финансирования привела к износу и старению технического оснащения и к слабому функционированию речных портов.

Тесная интеграция порта с железнодорожной сетью России позволяет отправлять грузы во все безводные регионы. А действующий флот порта, способен обеспечить доставку всех видов материалов в любой порт Европейской части России.

Речные терминалы являются основным звеном в обеспечении перегрузочного и перевозочного процесса в транспортном комплексе России. Это означает, что необходимо развитие инфраструктуры портов, так как потенциал перегрузочных мощностей портов позволяет повысить объемы перегружаемых грузов. Вопрос развития портов и их инфраструктуры рассмотрен в Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года [9]. В ней предусмотрены меры, которые должны повлиять на дальнейшее функционирование речных терминалов. Это привлечение контейнерных перевозок, увеличение мощностей перегрузочных комплексов портов, строительство контейнерных линий. В результате этого последует переключение грузопотока с альтернативных видов транспорта на речной транспорт. Усиление функционирования речных портов и взаимодействия их с альтернативными видами транспорта позволит ему быть более конкурентоспособным, а крупные речные терминалы могут стать центрами для малых портов и пристаней, а также для предприятий смежных видов транспорта.

В связи с этим можно сделать вывод, что внутренний водный транспорт является самым экологичным и безопасным видом транспорта и это очень важно для системы обеспечения безопасности страны. Главным преимуществом речного транспорта является низкая себестоимость перевозок, поэтому государство непосредственно заинтересовано в развитии и модернизации речных терминалов, это позволит увеличить объемы перевозок и переработки грузо- и пассажиропотоков на реке и снять часть с альтернативных видов транспорта, что должно положительно отразиться на государственном бюджете.

Список литературы:

- [1]. Официальный сайт Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Режим доступа: <http://www.morflot.ru>.
- [2]. Знатнов, С.С. Перспективы инновационного развития речных портов России // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 3. Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2016/03/65722>.
- [3]. Речные порты и внутренние водные пути России : федеральный справочник. - 4-е изд. - М. : Магистраль, 2017. – 232 с.
- [1]. Журнал "Транспортная стратегия XXI век", №27, 2014 г. Режим доступа: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans27-4.html>.
- [4]. Электронный журнал «FB.ru». Порты России. Крупные речные и морские порты России. Режим доступа: <http://fb.ru/article/161058/portyi-rossii-krupnyie-rechnyie-i-morskie-portyi-rossii>.
- [5]. Информационный сайт АО «Красноярский речной порт». Режим доступа: <http://krasrp.ru/>.
- [6]. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс». Режим доступа: <http://portnews.ru/news/252452/>.
- [7]. Информационный сайт ОАО «Череповецкий порт». Режим доступа: www.cherport.ru/.
- [8]. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 327-р от 29.02.2016 г.) / М.: Правительство РФ, 2016. – 77 с. Режим доступа: <http://mintrans.ru>.

OVERVIEW OF THE CURRENT STATE OF TECHNICAL EQUIPMENT OF RIVER TERMINALS IN RUSSIA

N.V. Goncharova

Keywords: technical equipment, river ports, inland water transport

The modern technical condition of the Russian river terminals, the problems of reducing the volume of cargo handling are considered. General proposals for improving the functioning and development of river ports are formulated.