



УДК 656.6

**Задровский Павел Владимирович**, аспирант кафедры логистики и маркетинга  
Волжский государственный университет водного транспорта  
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### **ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ И НАПРАВЛЕНИЯ НАУЧНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ РЕЧНЫЕ ПОРТОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПЕРМСКОГО КРАЯ**

*Аннотация. В статье дана общая оценка современного состояния внутреннего водного транспорта Российской Федерации и его портовых терминалов. На примере Пермского края проведен анализ существующих грузопотоков. Выявлены грузопотоки, тяготеющие к портовым терминалам. Сделаны предложения по научному обеспечению целей и задач, поставленных в Стратегии развития транспорта Пермского края, а также развития комбинированных перевозок через порты региона.*

*Ключевые слова: комбинированные перевозки, речные портовые терминалы, научное обеспечение.*

Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (далее Стратегия) [1, 2] осуществлена оценка портов и портовой инфраструктуры, а также состояния привлечения высокотарифицированных грузов с железнодорожного и автомобильного транспорта на комбинированные перевозки с участием речного транспорта.

Общее количество причалов речных портовых перегрузочных комплексов составляет более шестисот единиц. При этом отмечается, что большинство портовых сооружений было введено в эксплуатацию более сорока лет назад.

Причальные сооружения многих портов построены в 1937-1940 гг. (около 20%) и полностью выработали нормативный срок службы, еще 20% построены до 1960 г. и приближаются к пределу нормативного срока.

В настоящее время многие из них имеют значительную степень износа, усугубляющуюся хроническим недофинансированием их восстановительных работ, и требуют капитального ремонта. Износ основных фондов внутреннего водного транспорта превышает 30%, по грузовому транспорту – 55% (в зарубежной практике критическим износом считается уровень в 30%) [1, 3, 4]. Состояние причальных стенок, погрузочно-разгрузочного и складского оборудования во многих портах остается в пределах 70-ти процентной изношенности. Основное портовое перегрузочное оборудование (краны) имеет средний возраст, превышающий 40-50 лет. Доля такого оборудования, срок службы которого превышает нормативный – 70-80 процентов парка. Большинство кранов, использующихся сейчас в речных портах, были приобретены в доперестроечный период и являются перегрузочной техникой 1970-х годов постройки. Оборудование для перегрузки 20-футовых контейнеров имеется лишь в 14 речных портах европейской части России, 40-футовых – в Череповецком речном порту, Северном и Южном портах г. Москвы [5].

Указанное состояние инфраструктуры и оборудование речных портовых терминалов определяет степень их использования и возможности по переработке

различных грузов, в том числе контейнеризированных. Как следствие, речной транспорт страны имеет ограничения по участию в перевозках грузов внутренним водным транспортом или с его участием, а также по использованию речных перегрузочных комплексов в таких перевозках. В целом по стране и по крупным округам можно наблюдать отрицательную динамику в объемах грузопереработки на внутреннем водном транспорте.

В настоящее время в комбинированном сообщении перевозится порядка 6 млн. тонн грузов, перегружаемых через речные порты. Перевозки осуществляются в смешанном железнодорожно-водном сообщении. Следует отметить, что доля этих перевозок измеряется одним-двумя процентами, что в десять раз меньше уровня доперестроечного периода (тогда доля грузов, перевозимым в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, составляла около 25% от общего количества перевозимых железнодорожным транспортом грузов). Таким образом, можно констатировать, что мультимодальные перевозки с участием внутреннего водного транспорта после перехода нашей страны к рыночным механизмам хозяйствования не получили должного развития.

Все это противоречит целевым установкам «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», а также разработанной в её обеспечение применительно к речному транспорту «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Переключение грузовых потоков с сухопутных видов транспорта на речной транспорт в целях обеспечения рациональных пропорций между видами транспорта и сбалансированного развития транспортной системы в целом может быть достигнуто за счет решения ряда задач, к основным из которых следует отнести: развитие портовой инфраструктуры; разработку и реализацию мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом; обоснование и поддержку конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов в рамках транспортно-логистических схем с участием речного транспорта; привлечение дополнительных объемов, новых грузопотоков на водный транспорт; совершенствование системы документального и информационного обеспечения функционирования транспортно-логистических систем перевозок грузов речным транспортом и в смешанных сообщениях с его привлечением [2, 5, 6]. Развитие портовой инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, представленных рисунке 1 [5].

С учетом перспектив модернизации и развития портовых перегрузочных комплексов, превращения ряда речных портов в комбинированные тримодальные терминалы рассмотрим возможность переключения части грузопотоков сухопутных видов транспорта на внутренний водный и перевалки грузов на новых и модернизированных терминалах. Сделаем это на примере Пермского края.

Для начала следует отметить, что объемы перевозок по Пермскому краю за последние годы снижаются, причем наибольшие темпы отрицательного роста показывают автомобильный и внутренний водный транспорт, снижение по железнодорожному транспорту имеет минимальные значения. При этом в целом по транспорту Пермского края можно наблюдать увеличение грузооборота. Однако происходит это за счет одного железнодорожного транспорта, на автомобильном и внутреннем водном транспорте наблюдается спад по данному показателю.

Объемы грузопереработки в портах Пермского края до 2018 года падали, однако с 2019 года произошел незначительный рост данного показателя. Тем не менее, в масштабах страны Пермский край по переработке грузов осваивает чуть более 3 млн. тонн, что составляет менее 10% от всего объема грузопереработки по Приволжскому федеральному округу. Следует отметить, что это не соответствует целевым показателям Транспортной стратегии Пермского края. Современное состояние и динамика объемов перевозок и грузооборота, достигнутые на железнодорожном, автомобильном и речном транспорте, существенно отстают от запланированных в Транспортной стратегии.



Рис. 1. Мероприятия по государственной поддержке развития портов и портовой инфраструктуры

Также следует отметить, что степень износа основных фондов организаций транспорта Пермского края в Приволжском федеральном округе одна из наибольших и составляет более 55%.

Несмотря на указанные негативные тенденции, речные портовые терминалы Пермского края даже сейчас находятся в незагруженном состоянии. На рисунках 2 и 3 показаны количество причалов и мощность перегрузочных комплексов Пермского края, а также степень их использования за ряд последних лет. В настоящее время в Пермском крае используется лишь 80% причалов перегрузочных комплексов (82,4% в среднем за четыре года), а их загрузка составляет менее трети (28,9% в среднем за четыре года).



Рис. 2. Количество причалов перегрузочных комплексов и их фактическое использование



Рис. 3. Мощность причалов перегрузочных комплексов и её фактическое использование

Соответственно, разумно предполагать, что даже с имеющейся материально-технической базой и перегрузочным оборудованием, либо с определенным (минимальным) развитием инфраструктуры для освоения перспективных высокотарифицированных грузопотоков, речные порты Пермского края могут быть вовлечены в освоение дополнительных грузопотоков, переключенных с железнодорожного и автомобильного транспорта, либо перевозящихся в смешанном сообщении. Однако сейчас наблюдается снижение объемов перевозок, что нами было показано выше. Относится это не только ко внутренним грузам, но и грузам экспортного направления. На примере перевозок пило-, лесоматериалов и бумаги из Пермского края в направлении Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов нами это показано на рисунке 4. Основные направления перевозок: Соликамск, Березники – Астрахань, Ростов-на-Дону.

Тем не менее, Пермский край располагает значительной грузовой базой, которая может обеспечить рациональную загрузку всех видов транспорта и повышение значения речного транспорта и портовых терминалов в перевозках грузов. Районы с наибольшей грузовой базой тяготеют к местам расположения речных портов, таких как Пермь, Левшино (грузовая база более 800 тыс. т), Чайковский, Березники (200-800 тыс. т), промышленный порт ОАО «Сильвинит» (грузовая база более 800 тыс. т).

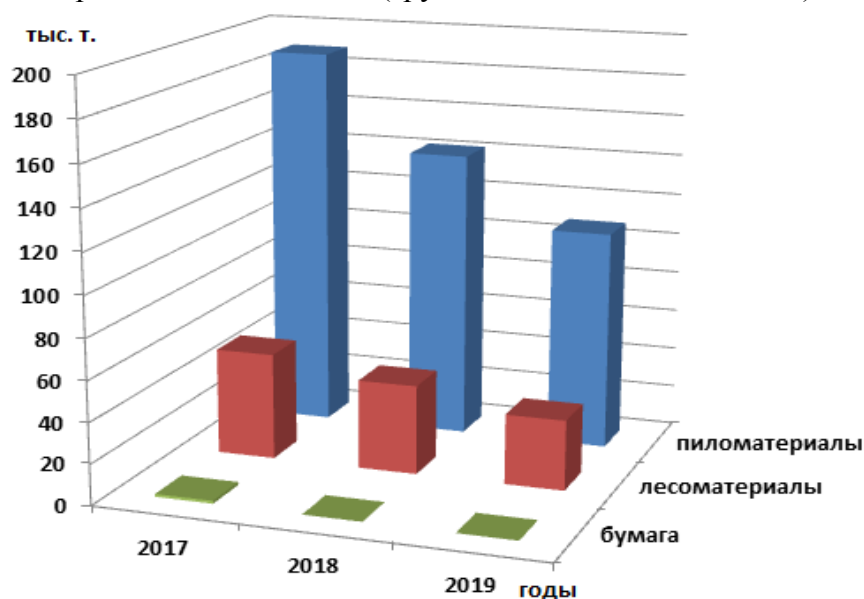


Рис. 4. Объемы перевозок грузов водным транспортом из Пермского края в направлении Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов

Наиболее вероятными новыми и дополнительными грузопотоками для перегрузки в речных портах Камского бассейна, в частности, через порт Пермь следует рассматривать (в порядке убывания потенциального объема перевалки) [7-9]: химические и минеральные удобрения; промышленное сырье и формовочные материалы – навалом; строительные грузы – навалом; химикаты и сода – навалом; транзитные железнодорожные перевозки угля (навалом) из Кузбасса, которые частично можно переключать на комбинированные сообщения с участием речного транспорта, соответственно с перевалкой в порту Пермь; контейнеры универсальные и специализированные (по международным стандартам); цемент – в таре и навалом; лесные материалы (пиломатериалы, фанера, тарная дощечка – в пакетированном виде); металлы, лом черных и цветных металлов – в пакетированном виде; руда цветных металлов с Южного Урала – навалом.

Вопросы привлечения на речной транспорт и организации комбинированных перевозок сухих и других грузов с перевалкой на портовых терминалах требуют дополнительной проработки в организационном, технологическом и методическом аспектах, являясь актуальной научной задачей, направленной на разработку обеспечения и сопровождение Стратегии.

По мнению автора, основными направлениями проведения исследований и разработок в данной области должны быть:

- анализ существующего состояния портовой инфраструктуры речных портов, расположенных в Пермском крае, оценка общего состояния инфраструктуры портов и их готовности к обслуживанию различных грузопотоков (существующих и перспективных для переключения на схемы доставки с участием речного транспорта);

- анализ существующего состояния перевозок грузов в Пермском крае: общая оценка их современного состояния, а также перспектив их развития;

- оценка прогнозной возможности переключения части грузопотоков на речной транспорт через рассматриваемые речные порты: оценка возможности переключения части грузов на речной транспорт; прогнозная оценка потенциальных грузопотоков и их размеров; разработка предложений по улучшению существующего состояния, инфраструктурного обеспечения и создания условий роста объемов перевозок грузов через речные порты;

- оценка эффективности для заинтересованных сторон (воднотранспортных предприятий, грузовладельцев, государства) переключения грузопотоков и использования транспортно-логистических схем доставки грузов с участием речного транспорта и перевалки грузов на портовых терминалах, сравнение получаемого эффекта с используемыми в настоящее время схемами доставки (автомобильным и железнодорожным транспортом);

- разработка рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования и нормативно-правового обеспечения перевозок грузов в комбинированных сообщениях с участием речного транспорта и портовых терминалов (с использованием мер законодательного, финансового, налогового регулирования и др.).

Каждое из указанных направлений требует проведения серьезной и масштабной научно-исследовательской и методической работы, учитывающей специфику конкретных грузопотоков, инфраструктурные особенности, техническое и технологическое обеспечение портовых терминалов Пермского края, и направленной на выработку рекомендаций и предложений (на уровне конкретных предприятий, а также отрасли и государственных институтов) по повышению эффективности их работы, развитию комбинированных перевозок с участием речного транспорта и портов, что, в свою очередь, позволит добиться достижения целевых показателей Транспортной стратегии Российской Федерации и Пермского края.

### Список литературы:

1. Россия в цифрах. 2019 : Крат. стат. сб. / Росстат. – М.: ООО «Буки Веди», 2019. – 549 с.
2. Телегин, А.И. Проблема совершенствования нормативно-правового обеспечения и методов государственного регулирования транспортирования грузов / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук // Речной транспорт (XXI век). – 2012. – №4. – С. 82–87.
3. Российский статистический ежегодник. 2018 : стат. сб. / Росстат. – М.: ООО «Буки Веди», 2018. – 694 с.
4. Телегин, А.И. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете Транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5. – С. 14–21.
5. Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года (утв. Постановлением Правительства РФ от 29.02.2016 г. №327-п) / М.: Правительство РФ, 2016. – 77 с. Режим доступа: <http://mintrans.ru>.
6. Ничипорук, А.О. Опыт и проблемы построения транспортно-логистических систем доставки грузов / А.О. Ничипорук // Вестник ВГАВТ. – 2017. – №50. – С. 212–218.
7. Задровский, П.В. Анализ перспектив развития транспортного комплекса Пермского края / П.В. Задровский, В.К. Калачев, И.К. Кузьмичев // Экономика и предпринимательство. – 2015. – №10-2. – С. 420–424.
8. Задровский, П.В. Методологический аспект анализа тенденций развития транспортного комплекса региона (на примере Пермского края) / П.В. Задровский, О.Н. Фролова // Вестник ВГАВТ. – 2018. – №55. – С. 133–141.
9. Никитин, А.А. Методические подходы к оценке и прогнозу грузопотоков, тяготеющих к внутреннему водному транспорту / А.А. Никитин, В.Н. Костров, А.П. Матвеев, С.И. Нюркин // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. – 2018. – №7. Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2018/PDF/92.pdf>.

### ASSESSMENT OF POSSIBILITIES AND DIRECTIONS OF SCIENTIFIC SUPPORT FOR DEVELOPMENT OF COMBINED TRANSPORT THROUGH RIVER PORT TERMINALS OF PERM REGION

Pavel V. Zadrovsky

*The article gives a general assessment of the current state of inland water transport of the Russian Federation and its port terminals. On the example of Perm region the analysis of existing cargo flows was carried out. Cargo flows gravitating to port terminals have been identified. Proposals were made on scientific support of the goals and objectives set in the Strategy for Transport Development of Perm Region, as well as development of combined transport through ports of the region.*

*Keywords: combined transport, river port terminals, scientific support.*