



УДК 656.621/.626

Евдокимова Мария Андреевна, студент 3 курса группы оТТП(б)-17
Пермский филиал Волжского государственного университета водного транспорта
614060, г. Пермь, б-р Гагарина, 33.

Чабанова Евгения Владимировна, доцент, к.п.н., заведующий кафедрой специальностей
водного транспорта и управления на транспорте
Пермский филиал Волжского государственного университета водного транспорта
614060, г. Пермь, б-р Гагарина, 33

ПРОБЛЕМЫ РЕЧНЫХ ПОРТОВ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Аннотация. В данной статье приводится обзор речных портов – АО «Порт Пермь», АО «Салехардский речной порт» и ОАО «Осетровский речной порт» и проблем, с которыми сталкиваются данные предприятия. Объекты исследования расположены на крупнейших реках России (р. Кама, р. Обь, р. Лена), а также являются основными транспортными узлами Пермского края, Ямало-ненецкого автономного округа и Иркутской области соответственно. В данной работе предложены некоторые меры, способствующие решению основных проблем речных портов Российской Федерации.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, речной порт, гидросооружение, инфраструктура внутренних водных путей

Согласно данным официального сайта Федерального агентства морского и речного транспорта, на внутренних водных путях Российской Федерации насчитывается 117 больших и малых речных портов [1]. В навигацию 2019 года объем перевозок грузов составил 107 млн. тонн грузов [2]. Безусловно, на объемах перевозки грузов сказалось, в том числе и состояние портов и портовых сооружений.

Последние 25 лет государство почти не финансировало содержание портов, что привело к значительному износу и старению инфраструктуры. Износ составляет от 50 до 70%, причем многие из портов уже отработали нормативные сроки. Отсутствие инвестиций в течение длительного времени приводит к тому, что ежегодно в Российской Федерации теряется 2-3 речных порта [3].

С целью повышения эффективности работы портов в Кодекс внутреннего водного транспорта была внесена поправка (статья 53) которая предусматривает возможность отчуждения в собственность физических и юридических лиц государственного имущества речных портов и сдачу его в аренду.

Однако без создания приемлемых экономических условий в виде налоговых льгот на имущество и землю, невозможно заинтересовать инвесторов в приобретении фондоемкой недвижимости с длительным сроком полезного использования.

Возможность получения прибыли отсутствует, в том числе и в связи с низкой рентабельностью процессов погрузки и разгрузки, достаточной для замены оборудования (кранов, перегрузочных устройств и т.п.). Краны, работающие в портах, исчерпали свой ресурс много лет назад, однако стоимость нового оборудования очень высокая. Поэтому без помощи государства данную проблему не решить.

О плачевном состоянии инфраструктуры, служащей для перевозок внутренним водным транспортом, говорят как отраслевые эксперты, так и сами речники. Объяснить ситуацию можно наличием как субъективных, так и объективных причин, одна из которых – отсутствие финансирования.

В 2019 году объем перевозки грузов составил на 8% меньше, чем в 2018 году. Значительное уменьшение объемов перевозок наблюдается во всех бассейнах Единой глубоководной системы, что указано на рисунке (рис.1), за исключением Беломорско-Онежского и в бассейнах Сибири и Дальнего Востока [3]. В целом за период 2010-2019 гг. объем перевалки речных портов сократился на 11,6% со 143,1 млн. тонн до 126,5 млн. тонн. В отчетном 2019 году данный показатель сохранился на уровне 2018 года (-42,4 тыс. тонн).

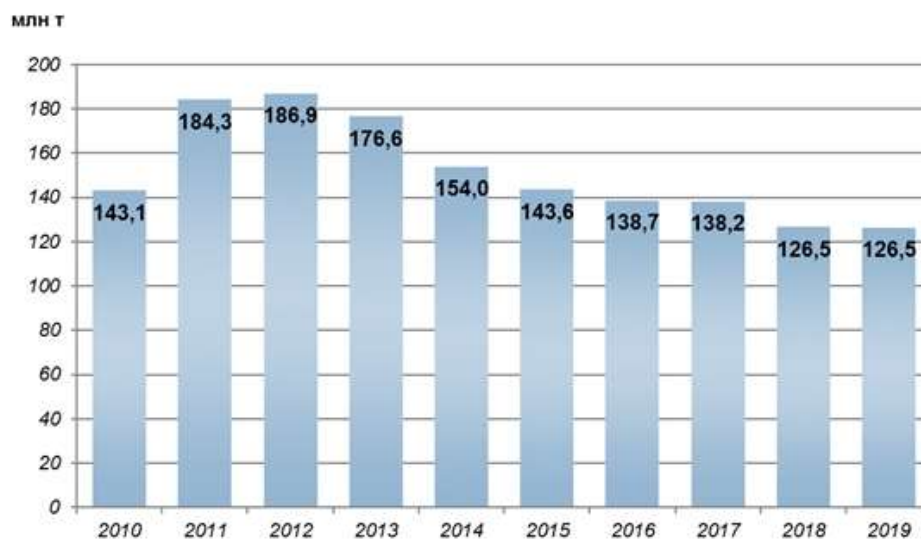


Рис. 1. Динамика объема перевалки грузов речными портами за период 2010-2019 гг. [4].

В целях обеспечения надлежащего технического состояния судоходных гидротехнических сооружений администрациями бассейнов внутренних водных путей проводится ряд мероприятий по развитию причальной инфраструктуры, поскольку одним из факторов, которые могли бы повлиять на повышение объема грузовых перевозок, является именно ремонт портовой инфраструктуры.

Акционерное общество «Порт Пермь» является как самым крупным грузовым портом Западного Урала, так и самым восточным европейским портом Единой глубоководной системы (ЕГС) Российской Федерации.

В район эксплуатационной деятельности порта входит участок реки Кама от Пермских шлюзов (2273 км) до пристани Таборы (2156 км). Акватория – 336 тыс. кв. м [5].

АО «Порт Пермь» является важным транспортным узлом. В настоящее время в составе порта действуют 1 грузовой район: Заостровский перевалочный район. Осуществляет перевозку: сыпучих материалов; тарно-штучных, негабаритных и тяжеловесных грузов.

Порт располагает персоналом и необходимой инфраструктурой для организации погрузочно-разгрузочных работ на речных судах, железнодорожных вагонах, автотранспорте (благоустроенные причальные стенки, порталные краны, железнодорожные пути, складское хозяйство и т.д.). У порта есть собственный грузовой флот (буксиры-толкачи и баржи), который обеспечивает перевозку грузов.

Основные проблемы порта:

1. Устаревшее личное имущество порта;
2. Отсутствие руководства, заинтересованного в развитии;

3. Отсутствие контрактов с логистическими компаниями;
4. Отсутствия финансовых вложений в производственные ресурсы;
5. Низкий грузооборот или простой производственных ресурсов.

Акционерное общество «Салехардский речной порт» является основой транспортной сети западного транспортного района Ямало-Ненецкого автономного округа. АО «Салехардский речной порт» - это промышленно-транспортный узел, где происходит перевалка больших объёмов грузов с водного транспорта на железнодорожный и обратно. За период навигации порт может переработать до 700 тыс. тонн грузов [6].

На балансе предприятия имеются 6 единиц порталных кранов, 5 единиц плавучих кранов. Собственный самоходный и несамоходный флот порта насчитывает около 20 судов. Быстрой перевалке грузов способствует наличие железнодорожных подъездных путей в городе Лабытнанги [7]. С помощью плавучей крановой механизации порт имеет возможность осуществлять выгрузку судов в любом населенном пункте Ямало-Ненецкого автономного округа, независимо от наличия в этих пунктах оборудованных причалов.

Порт осуществляет наиболее значимые для развития Ямало-Ненецкого автономного округа работы: перевозку нефтепродуктов, перевозку грузов буксирным флотом в несамоходных судах, погрузочно-разгрузочные работы, комплексное обслуживание флота, перегрузка тяжеловесных и сверхгабаритных грузов.

Техническая оснащённость порта позволяет решать множество задач, стоящих перед ним. Для осуществления своей деятельности ОАО «Салехардский речной порт» имеет буксирные, нефтеналивные, пассажирские суда, самоходный и несамоходный грузовой флот, порталные и плавучие краны, а также служебно-вспомогательный флот, необходимый для комплексного обслуживания собственных и транзитных судов других судовладельцев.

Основными проблемами порта являются:

1. Нехватка высококвалифицированных кадров;
2. Недостаточное финансирование инфраструктуры.

Открытое акционерное общество «Осетровский речной порт», важный транспортный узел, который является стратегическим для севера Иркутской области, республики Саха Якутия и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы.

Сегодня производственные мощности ОАО «Осетровский речной порт» увеличены до 339 тыс. тонн по переработке контейнеров в навигацию, тыловые мощности – до 238,5 тыс. тонн. В навигацию 2018 года ОАО «Осетровский речной порт» нарастил объем отправки грузов в контейнерах на 34% до 101 тыс. тонн [8].

В район эксплуатационной деятельности порта входит участок реки Лена от г. Усть-Кут до г. Якутск, протяженностью 1980 км.

Для осуществления своей деятельности ОАО «Осетровский речной порт» имеет 11 крытых складов общей площадью 70000 кв. м.; открытые складские площади – 391000 кв. м. Однако порт не имеет собственных складов и площадей для хранения и разгрузки тяжелых грузов.

Порт оказывает услуги по обработке и хранению грузов, в том числе грузов классов опасности 2, 3, 4, 5, 6, 8. Порт готов круглогодично принимать различные сухогрузы массой до 160 тонн и контейнеры 3,5-тонные 20 и 40 футовые. Для загрузки груза и дальнейшей его перевозки ОАО «Осетровский речной порт» располагает большим парком контейнеров 3, 5, 20 тонн.

Для повышения эффективности грузоперевозок ОАО «Осетровский речной порт» создал обособленное подразделение «Осетровская судоходная компания». В него вошли 25 судов и 4 плавкрана. В перспективе парк будет расширен. Грузоподъемность судов проектов 942, P56, 16800, СК-2000 – от 1000 до 2800 тонн. Общая грузоподъемность судов – 17 000 тонн.

Основными проблемами порта являются:

1. Снижение объема перевозок в связи с уменьшением объема грузов по проекту «Сила Сибири»;
2. Недостаточное финансирование инфраструктуры.

Однако в силу своих возможностей ОАО «Осетровский речной порт», к примеру, запланировал ряд мероприятий, включающих не только подготовку флота и портовых мощностей, но и структурные изменения внутри предприятия, подготовку регламентов взаимодействия с грузоотправителями и судовладельцами. На территории порта была усовершенствована система освещения автомобильного и железнодорожного грузовых фронтов, что позволило стабилизировать погрузочно-разгрузочные работы в круглосуточном режиме. Кроме того, предприятие планомерно продолжает привлекать высококвалифицированные кадры для работы на грузовых складах и на флоте [9].

Таким образом, можем выделить проблемы, общие для вышеуказанных портов:

1. Необходимость в крупных капиталовложениях в строительство и обслуживание портов;
2. Низкая пропускная способность;
3. Устаревающее либо уже устаревшее оборудование;
4. Низкая квалификация кадров;
5. Недостаточно эффективная логистика (связано с пунктом 4);

В связи с вышеуказанными проблемами необходимо отметить, что только изменение политики государства в отношении портов способно улучшить ситуацию. Как собственник, так и государство должны планомерно подходить к возникающим проблемам. Взвешенная государственная политика должна включать определенные мероприятия, способные повысить эффективность работы портов [10].

К таким мероприятиям можно отнести:

1. Субсидирование производителей и заказчиков, использующих внутренний водный транспорт для перевозки материально-технических ресурсов;
2. Субсидирование перевозчиков внутреннего водного транспорта;
3. Реконструкция и совершенствование портового хозяйства;
4. Увеличение пропускной способности внутренних водных путей;
5. Особая топливная политика по отношению к внутреннему водному транспорту и т.д.

Список литературы:

1. Перечень речных портов [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.morflot.ru/portyi_rf/perechen_rechnyih_portov.html (дата обращения: 16.05.2020).
2. Итоги навигации 2019 года [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.cruiseinform.ru/news/places/itogi_navigatsii_2019_goda/ (дата обращения: 17.05.2020).
3. Проблемы речных портов [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://dortransport.com/d/problemy_rechportov.pdf (дата обращения: 13.05.2020).
4. Анализ объемов погрузо-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте за период 2010-2019 гг. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://cniimf.ru/press-tsentr/news/989/?month=08&year=2020> (дата обращения: 16.05.2020).
5. ОАО Порт Пермь [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.archive.perm.ru/projects/weeklyphoto/jsc-port-perm/> (дата обращения: 18.05.2020).
6. ЯНОА. Вопросы системного транспортного обеспечения [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://morproekt.ru/attachments/article/63/8-9п.pdf> (дата обращения: 15.05.2020).
7. В грузовой порт Лабытнанги вдохнули новую жизнь [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://sdelanounas.ru/blogs/36384/> (дата обращения: 13.05.2020).

8. Осетровский речной порт намерен значительно увеличить перевозку грузов в контейнерах в навигацию-2019 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://news.ati.su/news/2019/05/06/osetrovskiy-rechnoy-port-nameren-znachitelno-uvelichit-perevozk-gruzov-v-konteynerah-v-navigaciyu-2019-172600/> (дата обращения: 17.05.2020).
9. Развитие транспортных технологий и судоходства Северного морского пути / А.И. Жгулев // XIII Прохоровские чтения «Водный транспорт: проблемы возрождения». Изд. ФГБОУ ВО «ВГУВТ», Н. Новгород, 2017. – С. 48-53.
10. Анализ работы портов по перевалке грузов / М.С. Кремнева, К.М. Ларионова, Л.С. Скорюпина // Пятая международная научно-практическая конференция. «Имитационное и комплексное моделирование морской техники и морских транспортных систем» (ИКМ МТМТС-2019). Труды конференции. — М. Издательство Перо, 2019. — С. 87-91.

PROBLEMS OF RIVER PORTS AND WAYS TO SOLVE THEM

Maria A. Evdokimova, Evgenia V. Chabanova

This article provides an overview of the main problems of river ports on the example of JSC "Port of Perm", JSC "Salekhard river port " and JSC "Osetrovsky river port". The research objects are located on the largest rivers of Russia (Kama, Ob, Lena), and are also the main transport hubs of the Perm territory, Yamalo-Nenets Autonomous district, and Irkutsk region, respectively. In this paper, we propose a set of measures that contribute to solving the main problems of efficient operation of river ports in the Russian Federation.

Keywords: inland transport, river port, hydraulic engineering, infrastructure of inland waterways