

УДК 656.6

Костров Владимир Николаевич¹, д.э.н., профессор, заведующий кафедрой логистики и маркетинга, e-mail: kaf_lm@vsuwt.ru

Крайнов Родион Сергеевич¹, аспирант, e-mail: rs.krainov@yandex.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК КРУПНОГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье проведен анализ современного состояния перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Описаны характерные особенности различных видов транспорта при перевозке негабаритных грузов. Рассмотрены перспективы развития перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов на водном транспорте.

Ключевые слова: крупногабаритные и тяжеловесные грузы, негабаритные грузы, внутренний водный транспорт, морской транспорт, суда.

Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов (далее - КТГ) является специфическим видом транспортной деятельности. Востребованность услуг по перевозке КТГ зависит, прежде всего, от активности инвестиций в промышленность, добывающие отрасли, строительство, на развитие перевозок так же оказывает влияние реализация масштабных национальных проектов, а так же динамика внешней торговли товарами инвестиционного назначения.

Практика показывает, что ресурсы внутреннего водного транспорта недостаточно используются для перевозок КТГ. Между тем, основная миссия внутреннего водного транспорта, сформулированная министром транспорта на заседании Президиума Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей еще в 2016 году – «это обеспечение экономичной, безопасной, энергоэффективной и экологичной перевозки массовых и тяжеловесных грузов на большие расстояния, а также перевозка пассажиров труднодоступных районов и туристов» [1].

В профессиональной логистической сфере в качестве синонима КТГ часто используется понятие «негабаритный груз». Но нам необходимо определиться с официальной формулировкой понятия «крупногабаритные тяжеловесные грузы». Так, в соответствии с "РД 31.11.21.24-96. Правила безопасности морской перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов" (утв. Приказом Росморфлота от 29.11.1996 N 44) к крупногабаритным грузам относятся - грузовые места, один из размеров которых превышает льготный габарит погрузки подвижного состава железных дорог РФ по длине - 14 м; ширине (или диаметру) - 3,4 м; высоте - 3,4 м., к тяжеловесным - грузовые места массой более 35 т, размеры которых менее указанных параметров крупногабаритных грузов, а к крупногабаритным тяжеловесным грузы - грузовые места массой более 35 т с размерами крупногабаритного груза. Для перевозок внутренним водным транспортом понятие КТГ не определено.

По составу КТГ достаточно разнообразны, к ним относят, например: нестандартные и тяжелые металлические конструкции; оборудование для энергетической промышленности (котлы, трансформаторы, турбо- и гидрогенераторы, парогенераторы, конденсаторы и др.); оборудование для нефтедобывающей промышленности, буровые вышки, газотурбинные двигатели; транспортные средства и строительное оборудование, используемое во время строительства дорог (бульдозеры, экскаваторы, скреперы, катки, трубоукладчики и др.); танки, автоматические линии; листовые металлы, металлический профиль; горнодобывающая техника; строительные изделия и конструкции для промышленного и гражданского строительства и др.

Основным видом транспорта, который используется сегодня для перевозок КТГ внутри страны, является автомобильный транспорт, он обеспечивает порядка 90% тоннажа и 65% общего объема рынка негабаритных и тяжеловесных грузов»[2]. Преимуществом автомобильных перевозок является возможность доставки грузов «от двери к двери». А к основным недостаткам следует отнести относительно высокую стоимость перевозки, низкий уровень безопасности, негативное влияние на экологию, существующие инфраструктурные ограничения (мосты, эстакады, малые радиусы поворота и др.).

Железнодорожный транспорт также используется для перевозок КТГ. Преимуществом его являются относительно недорогая стоимость транспортировки, безопасность, возможность перевозить грузы массой до 500 тонн на большие расстояния. Но география перевозок ограничена, например, в Сибири и на Дальнем Востоке железнодорожная сеть развита пока недостаточно. При использовании железнодорожного транспорта для доставки конечному потребителю необходимо иметь свои подъездные железнодорожные пути.

Авиационный транспорт при доставке КТГ используется ограниченно вследствие высокой стоимости перевозки, хотя современные транспортные самолеты способны перевозить в десятки и сотни тонн (АН-124, Boeing 747)

Морской транспорт активно используется при транспортировке особенно экспортно-импортных КТГ. Вес особо тяжелых грузов составляет сотни и десятки тысяч тонн, а их габариты по длине. Ширине и высоте - десятки и сотни метров. Транспортировка проходит на дальние расстояния через моря и океаны. Для перевозок таких грузов используются специальные суда и плавучие средства: грузовые суда (карабли-лифты), транспортные плавучие доки, баржи и понтоны (паллеты), суда, снабженные собственными кранами, лихтеровозы и суда типа Ро-Ро [3].

Предпочтительным видом транспорта при перевозке КТГ во многих случаях является внутренний водный транспорт, роль его в перевозке КТГ недооценивается. Поэтому важнейшей стратегической задачей в области перевозок грузов является переориентация КТГ с автомобильного на внутренний водный.

Основными преимуществами перевозки КТГ внутренним водным транспортом являются [4]:

1. Низкая энергоемкость и стоимость перевозок;
2. Современные суда обладают большой грузоподъемностью;
3. Обширное грузовое пространство судов позволяет осуществлять перевозку негабаритных грузов;
4. Высокая надежность перевозки;
5. Экологически чистый способ перевозки;
6. Способность доставлять КТГ в районы, которые недоступны другим видам транспорта.

К недостаткам следует отнести малую скорость и отсутствие водных путей в некоторых регионах нашей страны.



Для анализа объемов перевозок КТГ внутренним водным транспортом обратимся к данным официальной статистики [5] (табл.1).

Таблица 1 - Структура перевозок грузов внутренним водным транспортом за 2017-2019 гг., %

Виды грузов	2017	2018	2019
Отправление грузов – всего	100	100	100
в том числе:			
каменный уголь и кокс	2,4	2,8	2,8
нефть и нефтепродукты наливом	14,4	14,2	17,7
руда	0,1	0,3	0,3
черные металлы	2,3	2,3	2,4
химические и минеральные удобрения	1,0	0,7	0,8
строительные грузы	51,9	50,3	51,3
цемент	0,3	0,2	0,3
лесные грузы	4,7	4,9	5,4
зерно и продукты перемола	8,6	11,6	6,1
комбикорма	0,1	0,1	0,1
прочие грузы	14,2	12,6	12,8

Официальная статистика по перевозкам КТГ, к сожалению, не ведется. Основной причиной этого, считаем, является различное в определении понятия «крупногабаритные и тяжеловесные грузы» для разных видов транспорта, и в частности, отсутствие четкого отнесения грузов к категории КТГ на внутреннем водном транспорте. Крупногабаритные и тяжеловесные грузы могут быть в составе таких видов грузов, как черные металлы, строительные грузы, прочие грузы.

Каждая перевозка КТГ уникальна. Это всегда разовые заказы, при организации таких перевозок используется проектный подход [6]. Транспортировка КТГ водным транспортом чаще всего является мультимодальной. Здесь предпочтение следует отдать водно-автомобильному сообщению в связи с тем, что водные виды транспорта имеют широкий арсенал перегрузочных средств большой грузоподъемности.

Сейчас перевозки КТГ водным транспортом осуществляются судами и несамоходными баржами-коастерами ограниченного морского и смешанного река-море плавания из морских портов Европы, Турции, Персидского залива, Китая, России, а так же с рейдовых морских перевалок к пунктам назначения на внутренние водные пути и порты, расположенные на Северном морском пути.

С 2003 по 2019 гг. для транзитной перевозки КТГ было построено 64 единицы судов морского ограниченного и смешанного река-море плавания. Это морские коастров проекта DCV36 СЗП, комбинированные танкеры-площадки проекта RST54 типа «Балт-Флот», многоцелевые однотрюмные суда типа «Каспиан Экспресс» проекта 003RSD04, многоцелевые суда проекта RSD49 «Нева-Лидер» с вторым длинным трюмом, суда проекта Vard 921 и проекта Vard 928, представлявшие специализированные суда-площадки под перевозку КТГ, многоцелевые суда RSD59, имеющими практически 80-метровый второй трюм. Так же с 2004 по 2019 гг. было построено 53 баржи, специально оборудованных для транзитной перевозки КТГ несамоходных судов смешанного река-море плавания. До сих пор для перевозки КТГ активно применяются «советские» баржи-площадки проекта 16801, проекта 942 и модификации, проекта 16800. Есть флот, который не используется для перевозки КТГ, но может его перевозить, например, танкера-площадки проекта RST54, суда проекта DCV 36, так называемые «камни» [7].



В настоящее время Министерство транспорта РФ и Росморречфлот разрабатывают концепцию национального проекта «Внутренний водный транспорт», поручение о подготовке этого документа дал президент РФ Владимир Путин по итогам состоявшегося расширенного заседания президиума Госсовета 28 сентября 2020 года. Важнейшей стратегической задачей нацпроекта является восстановление транспортного баланса и переориентация грузов, в том числе КТГ с автомобильных и железных дорог на внутренние водные пути.

Перевозки КТГ с использованием водного транспорта имеют большие перспективы и требуют более детального изучения в дальнейших научных работах.

Список литературы:

1. Доклад Министра транспорта РФ на заседании Президиума Государственного Совета по вопросу развития внутренних водных путей, опубликовано 15.08.2016 [Электронный ресурс]- Режим доступа :<https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/390>

2. Симонова Л. Рынок перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов: тенденции и перспективы // материалы конференции BREAKBULK RUSSIA, М, 17 апреля 2018.- М.: Retail.ru 2019 Режим доступа: <https://www.retail.ru/rbc/pressreleases/m-a-research-rynok-perevozok-negabaritnykh-i-tyazhelovesnykh-gruzov-tendentsii-i-perspektivy/>

3. Подобед В.А. Транспортировка крупногабаритных особо тяжелых грузов морем/ В.А. Подобед, Р.В. Подобед, А.Н. Папуша, Б.А. Вульфович//Вестник МГТУ.-2014.- том 17, №1.- С.87-91.

4. Костров В.Н. Внутренний водный транспорт: место в транспортном комплексе России и использование в логистических системах / В.Н. Костров, Р.С. Крайнов// Сборник статей участников XIV Прохоровских чтений "Транспорт как фактор организации экономического пространства. 2019. С. 66-69.

5. Статистический сборник «Транспорт в России 2020» [Электронный ресурс]- Режим доступа: http://gks.ru/bgd/regl/B20_55/Main.htm

6. Буров В.И. Основные проблемы пути их решения, возникающие при мультимодальной перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов из стан ближнего и дальнего зарубежья в регионы Российской Федерации//Транспорт.-2017.-№4.- С.106-108.

7. Егоров Г. Самоходные и несамоходные суда для перевозки КТГ по внутренним водным путям. Доклад на XI международной конференции HEAVY RUSSIA 2019 [Электронный ресурс]- Режим доступа: <http://www.meb.com.ua/news/news.html?1557>

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF LARGE AND HEAVY CARGO TRANSPORTATION BY WATER TRANSPORT

Vladimir N. Kostrov, Rodion S. Krainov

Abstract. The article analyzes the current state of transportation of oversized and heavy cargo. The characteristic features of various types of transport for the transportation of oversized cargo are described. Prospects for the development of transportation of large-sized and heavy cargo by inland waterway transport are considered.

Keywords: bulky and heavy cargo, oversized cargo, inland water transport, sea transport, ships.

