

УДК 656.614.33

Почекаев Дмитрий Александрович¹, аспирант кафедры управления транспортом
e-mail: dima344@bk.ru

Почекаева Ольга Вадимовна¹, кандидат экономических наук, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов
e-mail: pochekaeva.ov@vsuwt.ru

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

АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СМЕШАННОМ «РЕКА-МОРЕ» СООБЩЕНИИ В ВОЛЖСКОМ БАССЕЙНЕ

Аннотация. В статье проанализировано современное состояние перевозок грузов в Волжском бассейне по видам сообщения, технологиям доставки и родам грузов; показано участие толкаемых составов, освещены проблемы экспортных перевозок серы в толкаемых составах и возможные причины их редкого использования.

Ключевые слова: анализ, перевозка грузов, толкаемые составы, экспорт

Анализ отчета ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» по рейсам флота за 2019 г¹ в границах Волжского бассейна [1] показал, что всего в навигацию 2019 г перевезено около 40 млн т грузов, выполнено 15,3 тыс. рейсов со средней нагрузкой 2700 т на одно судно. В толкаемых составах перевезено 24,5 млн т грузов (60%), в самоходных судах – 15 млн т (40%) с примерно одинаковой средней нагрузкой на судно 2500 – 2700 тонн. Наибольшую долю занимают перевозки нерудных строительных материалов - 54%, затем идут наливные грузы - 23%, сера-6%, соль-5%, зерновые-4% (рис.1).



Рисунок 1 - Структура перевозок, %

Перевозки нерудных материалов и соли практически полностью выполняются толкаемыми составами, около трети наливных грузов и серы также перевозится в составах. Очевидно, что флот толкаемых составов Волжском бассейне играет существенную роль, доставляя более половины предъявленного к перевозке объема грузов [2].

¹ Данный период выбран неслучайно, так как в 2020-2021 годах объем перевозок снизился из-за пандемии коронавируса и связанных с ней ограничений, в 2022 году ограничения наложены в связи с проведением специальной военной операции

В таблице 1 приведены экспортно-импортные перевозки, выполняемые в смешанном «река-море» сообщении, также показано их распределение по видам сообщения и технологиям доставки.

Таблица 1

Распределение смешанных «река-море» перевозок по видам сообщения и технологиям доставки в 2019 году

Показатели перевозок	Назначением в морские порты РФ и иностранные порты (экспорт и транзит)	в том числе:		
		Транзит (в основном назначение на Каспий)	Смешанное река-море сообщение с перевалкой в морских портах РФ	Прямое река-море сообщение без перевалки в морских портах РФ
Количество грузовых рейсов, всего	2237	276	1566	395
Объем перевозок, всего, тыс. т	8368	748	6408	1212
в том числе:				
Количество грузовых рейсов в самоходных судах, ед.	2070	272	1403	395
Объем перевозок в самоходных судах, тыс. т	7827	745	5870	1212
Количество грузовых рейсов в толкаемых составах, ед.	167	4	163	0
Объем перевозок в толкаемых составах, тыс. т	541	3	538	0

К прямому река-море сообщению отнесены перевозки, выполняемые речным флотом между российскими и иностранными портами; к смешанному «река-море» сообщению отнесены перевозки, выполняемые речным флотом из речных портов в морские российские порты для последующей перевалки в морские суда; к транзитным отнесены перевозки российскими судами смешанного плавания между иностранными портами с заходом во внутренние водные пути РФ.

Из всех видов сообщений наиболее развито смешанное «река-море» сообщение с перевалкой грузов в морских портах - 77%, в прямом «река-море» сообщении без перевалки в морских портах перевозится 14% грузов, транзитные перевозки составляют 9% от общего объема экспортно-импортных перевозок. Из общего количества перевозок в смешанном «река-море» сообщении лишь 6% (541 тыс. т) были перевезены в толкаемых составах, большая часть (94%) была перевезена в самоходных судах. Без перевалки грузов в морских портах толкаемые составы совершили 4 транзитных рейса из стран западной Европы в прикаспийские страны, остальные 163 рейса - с перевалкой в порту Кавказ. Основная часть перевозок в толкаемых составах - 90% — это нефтеналивные грузы, около 10% занимают перевозки серы. Оба груза переваливаются с речного транспорта на морской на рейдовых перевалочных комплексах порта Кавказ.

К причинам нечастого использования толкаемых составов при перевозках в смешанном «река-море» сообщении можно отнести следующие.

Как правило, при таких перевозках в основном используются баржи грузоподъемностью 4300 т с буксирами проектов 758 (ОТА) и 428 (ОТ 2000) [3]. Баржи

постройки 2005–2015 г, буксиры имеют возраст свыше 40 лет, многие прошли «ремоторизацию» - замену главных двигателей. Практически все толкаемые составы в смешанном «река-море» сообщении эксплуатируются с закреплением тоннажа за тягой (баржа закреплена за толкачом на всю навигацию), т.е. составы работают, как обычные самоходные суда. Таким образом, главное преимущество толкаемых составов - освобождение магистральных толкачей от стоянок в портах под грузовыми операциями и в очередях - не используется.

Реализация преимуществ толкаемых составов при работе с незакрепленной тягой (когда на один буксир приходится несколько сменных барж) сдерживается отсутствием сервиса в начально-конечных пунктах и на лимитирующих участках (плотины, каналы), разделяющих маршрут на «плечи», по формированию/расформированию, подводу/отводу барж и их безопасной стоянки. Из-за наличия длинного логистического плеча, из-за отсутствия удобного и простого пути транспортировки снижается конкурентоспособность грузов, в частности, серы, перевозимой из речного порта Бузан в морской порт Кавказ.

Для прохождения шлюзованных участков пути требуется расформирование большегрузных составов, что значительно усложняет технологию и снижает эффективность перевозок.

В настоящее время в практику работы внедряются толкаемые составы, способные заходить в открытое море, но вопросы смены речной тяги на морскую, соотношения количества барж и буксиров, организации сервиса для барж в морских портах также не решены.

Рекомендации по оптимальному соотношению количества барж и буксиров, организации «плеч» и сервиса в начальных и конечных пунктах при организации перевозок в река-море сообщении не разработаны.

Таким образом, организация и управление работой толкаемых составов является актуальной задачей, решение которой возможно с применением имитационного моделирования.

Список литературы:

1. Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» [электронный ресурс]. – Режим доступа: https://xn--80adbch2buek4ak3i.xn--plai/raskryitie_informatsii/.
2. Транспорт во внешнеторговой деятельности / Г. В. Деружинский, В. Е. Деружинский, А. П. Шрамко [и др.]. – Новороссийск: Государственный морской университет им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2018. – 152 с. – ISBN 978-5-89426-143-0. – EDN YWSHEQ.
3. Гусев, Д. Е. Совершенствование организации пропуска судов по шлюзованным системам (на примере ВДСК): специальность 05.22.19 "Эксплуатация водного транспорта, судовождение" : диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук / Гусев Дмитрий Евгеньевич. – Нижний Новгород, 2008. – 190 с.

CURRENT ISSUES IN EXPORT TRANSPORTATION OF SULFUR

Dmitry A. Pochekaev, Olga V. Pochekaeva

Abstract. The article analyzes the current state of cargo transportation in the Volga basin by types of communication, delivery technologies and types of cargo; shows the participation of pushed trains, highlights the problems of export transportation of sulfur in pushed trains and possible reasons for their rare use.

Keywords: analysis, cargo transportation, pushed trains, export

