

УДК 656.624.3

Смирнов Михаил Андреевич¹, директор по управлению поставками
e-mail: kafedra-lim@yandex.ru

¹ ООО «ЛАССЕЛСБЕРГЕР», г. Уфа, Россия.

О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ РОССИИ ТЕРМИНАЛОВ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ МАССОВЫХ ПОТОКОВ АВТОМОБИЛЕЙ, ДОСТАВЛЯЕМЫХ В КОМБИНИРОВАННЫХ СООБЩЕНИЯХ

Аннотация. В статье подчеркивается необходимость создания тримодальных перевалочных терминалов для обеспечения переключения перспективных грузопотоков с наземных видов транспорта на речной транспорт. Показаны потенциальные объемы поступления грузопотока автомобилей с приречных автозаводов. Сформулированы направления и задачи научных исследований и разработок в области развития воднотранспортных перевозок автомобилей в комбинированных сообщениях.

Ключевые слова: речной транспорт, грузовые перевозки, автомобили, комбинированные сообщения.

На речном транспорте России, в социалистической системе хозяйствования, в 1960-1980 годах, функционировало 80 портов, где осуществлялась перевалка различных сухогрузов с железнодорожного и автомобильного транспорта на речной транспорт и обратно. Так, к концу 80-х годов при ежегодном объеме перевозок грузов, доходившем до 600 млн., 25 % или 150 млн.т перевозилось в прямом смешанном железнодорожно-внутренневодном или автомобильно-внутреннем водном сообщениях [1].

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 29 февраля 2016 года № 327-Р, отмечается, что в настоящее время в речных портах страны ежегодно осуществляется перевалка на железнодорожный и автомобильный транспорт и обратно лишь 6 млн. т, железнодорожные пути в большинстве перевалочных портов заросли травой, практически не эксплуатируются.

В данной Стратегии, идущей в развитие и обеспечение целевых установок и плановых показателей Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с прогнозом развития на период до 2035 года, в комплексе запланированных организационно-технических мероприятий поставлена задача создания в ряде речных портов перевалочных терминалов [2]. Отмечается, что для оптимального перераспределения грузопотоков между наземными и речным видами транспорта необходимо создание тримодальных логистических центров, что станет новым этапом в развитии смешанных перевозок, а также упростит формирование новых логистических цепочек доставки грузов с участием воднотранспортных предприятий.

В качестве одного из запланированных индикаторов в Стратегии принято «количество тримодальных терминалов, ед.» соответственно с их созданием: в 2018 г. – 1, 2024 г. – 6, 2030 г. – 9. Это весьма скромное количество для возрождения терминалов в речных портах страны, в настоящее время согласно Стратегии их должно быть создано три, но фактически этого нет.

Исследованиями Шаброва В.Н. показано, что если из одного миллиона производимых легковых автомобилей в России 180-200 тыс. ед. перевозить в

навигационный период в комбинированных сообщениях с участием речного транспорта, то будет получаться экономия провозной платы в 500 млн. руб., что благоприятно скажется на цене отечественных автомобилей [3, 4].

Возможные объемы поступления автомобилей с автозаводов, тяготеющих к перевозке с участием речного транспорта, показаны в таблице 1.

Таблица 1

Возможные объемы поступления автомобилей с автозаводов, тяготеющих к перевозке с участием речного транспорта

Заводы-производители автомобилей (автоконтсерны)	Место расположения (город)	Марка автомобиля	Примерный объем поступления на речной терминал, тыс. ед. за год
1. АвтоВАЗ СМ АвтоВАЗ СУПЕР Авто	Тольятти	Лада, Nissan Datsun, Chevrolet	100
2. Renault	Москва	Renault, Nissan	20
3. Hyundai Nissan Toyota GM Ford Soller 5	Санкт-Петербург	Hyundai, Kia, Nissan, Opel Chevrolet, Toyota, Ford	50
4. ГАЗ	Нижний Новгород	Volkswagen, Skoda, Chevrolet	20
5. УАЗ	Ульяновск	УАЗ	5,0
6. Ford Sollers 5	Елабуга	Ford	4,0
7. Ford Sollers 5	Набережные Челны	Ford	1,0
Итого			200

Заводы-производителей автомобилей, приведенные в таблице, расположены в пределах 30-50 км от речных причалов указанных городов. Следовательно, речные терминалы для погрузки автомобилей в суда, должны строиться на базе имеющихся и работающих раньше перевалочных причалов, где имеются подъездные железнодорожные пути и автодороги. Очевидно, в Тольятти, Москве, Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде целесообразно создавать специализированные терминалы по перевалке автомобилей с погрузкой их на суда и выгрузкой прибывающих из других пунктов, поскольку объемы таких грузоперевозок весьма солидные. В Ульяновске, Елабуге и Набережных Челнах необходимо создавать объединенные автомобильно-контейнерные терминалы, так как объемы грузопотоков будут значительно меньше.

Порты назначения автомобилей нужно возводить по результатам исследования и разработки региональных проектов развития перевозок грузов по внутренним водным путям и строительства терминалов, что является актуальной задачей для приречных регионов и обозначено в Стратегии развития внутреннего водного транспорта, но совершенно ясно, что терминалы выгрузки автомобилей должны быть созданы в таких городах, как Москва, Нижний Новгород, Казань, Пермь, Волгоград, Астрахань, Ростов-на-Дону. В ряде региональных речных портов, куда потоки автомобилей поступают сравнительно незначительные автомобильным и железнодорожным транспортом, при подключении к комбинированным схемам их доставки речного транспорта, следует строить автомобильно-контейнерные терминалы.

С точки зрения конкретных параметров таких автомобильных терминалов в речных портах страны, следует проводить системные научно-исследовательские и проектные работы. Очевидно, в сегодняшних условиях, они должны осуществляться не только по линии Министерства транспорта России, в том числе для выполнения индикаторов Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до



2030 года, но и по разработанным стратегиям развития транспортных систем регионов, где по приречным регионам должны более интенсивно развиваться перевозки по внутренним водным путям. По данным стратегиях развитие речных портов и соответственно строительство терминалов должно входить в транспортную политику приречных регионов. Поэтому исследования ученых речной отрасли и аспирантов в этой области являются актуальными, имеющими как теоретический, так и практический интерес.

Список литературы:

1. 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 (29). – С. 14–21.
2. Телегин, А.И. Перспективы развития внутреннего водного транспорта согласно проекта Транспортной стратегии на период до 2035 года / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, Д.А. Коршунов // Транспорт: проблемы, цели, перспективы (ТРАНСПОРТ 2021): материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием. – Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2021. – С. 663–666.
3. Обеспечение качества и эффективности перевозок сухих грузов речным транспортом в современных условиях : монография / А.И. Телегин [и др.] ; под ред. А.И. Телегина. Нижний Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2020. – 132 с.
4. Телегин, А.И. Состояние и перспективы производства автомобильной техники в России и возможности её перевозки с использованием речного транспорта / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, В.Н. Шабров // Вестник ВГАВТ. – 2015. – №43. – С. 258–265.

THE NEED TO CREATE TERMINALS IN RIVER PORTS OF RUSSIA FOR TRANSSHIPMENT OF MASS FLOWS OF VEHICLES DELIVERED IN COMBINED MESSAGES

Mikhail A. Smirnov

Abstract. The article emphasizes the need to create trimodal transshipment terminals to ensure the switching of promising cargo flows from ground modes of transport to river transport. The potential volumes of freight traffic of cars from river automobile plants are shown. The directions and objectives of scientific research and development in the field of development of water transport transport of cars in combined communications are formulated.

Keywords: river transport, freight transportation, cars, combined messages.

