

УДК 656.62

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНЫХ ТЕРМИНАЛОВ, КАК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В СИСТЕМЕ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

Гончарова Наталья Владимировна¹, доцент, кандидат технических наук
e-mail: nataljagon25@rambler.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Рассмотрено современное состояние речных портовых терминалов. Проведен анализ нормативно-правовых, научно-исследовательских источников и статистических данных инфраструктуры внутреннего водного транспорта (ВВТ). Выявлены основные проблемы портовой инфраструктуры и факторы, влияющие на снижение грузооборота речных портов. Определено значение и потенциал речных терминалов, как транспортно-логистических центров в системе международного транспортного коридора «Север – Юг». Сформированы предложения по развитию инфраструктуры ВВТ, модернизации и строительства логистических узлов, речных портов, как социально-важных объектов для эффективного функционирования транспортно-логистической системы страны.

Ключевые слова: речные терминалы, инфраструктура внутреннего водного транспорта, транспортно-логистическая система, международный транспортный коридор.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RIVER TERMINALS AS TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS IN THE NORTH-SOUTH MTK SYSTEM

Goncharova Natalia Vladimirovna¹, Associate Professor, Candidate of Technical Sciences
e-mail: nataljagon25@rambler.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The current state of river port terminals is considered. The analysis of regulatory, scientific and research sources and statistical data on the infrastructure of inland waterway transport (IWT) has been carried out. The main problems of the port infrastructure and factors affecting the decrease in cargo turnover of river ports are identified. The importance and potential of river terminals as transport and logistics centers in the system of the international transport corridor "North-South" has been determined. Proposals have been formed for the development of the infrastructure of the IWT, modernization and construction of logistics hubs, river ports, as socially important facilities for the effective functioning of the country's transport and logistics system.

Keywords: river terminals, inland waterway infrastructure, transport and logistics system, international transport corridor.

Развитие портовой инфраструктуры речных терминалов по-прежнему представляет интерес у государства и является одной из основных задач Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 год, определяя потенциал речных портов, как транспортно-логистических центров в системе международных транспортных коридоров [1].

В настоящий момент инфраструктура ВВТ требует кардинальных изменений, так как за последние 30 лет она не модернизировалась. С момента приватизации на многих речных терминалах значительно снизился грузооборот, прежде всего из-за критического состояния портового оборудования и причальных стенок, восстановление которых требует больших вложений. Не смотря на множественные проблемы, речные терминалы имеют важное социально-экономическое значение для эффективного функционирования транспортного комплекса страны. Поэтому необходима модернизация и строительство речных терминалов, что определено проектом концепции по развитию внутренней водной инфраструктуры, в том числе в качестве составляющей международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» [2].

Изучением вопросов современного состояния и развития портовой и внутренней водной инфраструктуры занимались многие ученые, например такие, как Знатнов С.С., Цверов В.В., Коршунов Д.А. В данных исследованиях проведена оценка состояния инфраструктуры ВВТ и грузовых терминалов, возможности их участия в системе международных перевозок, даны предложения по их обновлению и развитию [3 – 5]. Соответственно, чтобы оценить потенциал речных портов, как транспортно-логистических центров в системе МТК «Север – Юг», необходимо проанализировать их инфраструктурное состояние, что и определяет цель данного исследования.

Для анализа современного состояния речных терминалов и рассмотрения их, как транспортно-логистических центров в системе международных перевозок дадим оценку текущему положению портовой инфраструктуры внутренних водных путей Европейской части РФ.

По данным Росморречфлота грузооборот речных терминалов в 2021 году составил общим объёмом перевалки грузов 126,3 (млн т), показано на рисунке 1 [6].

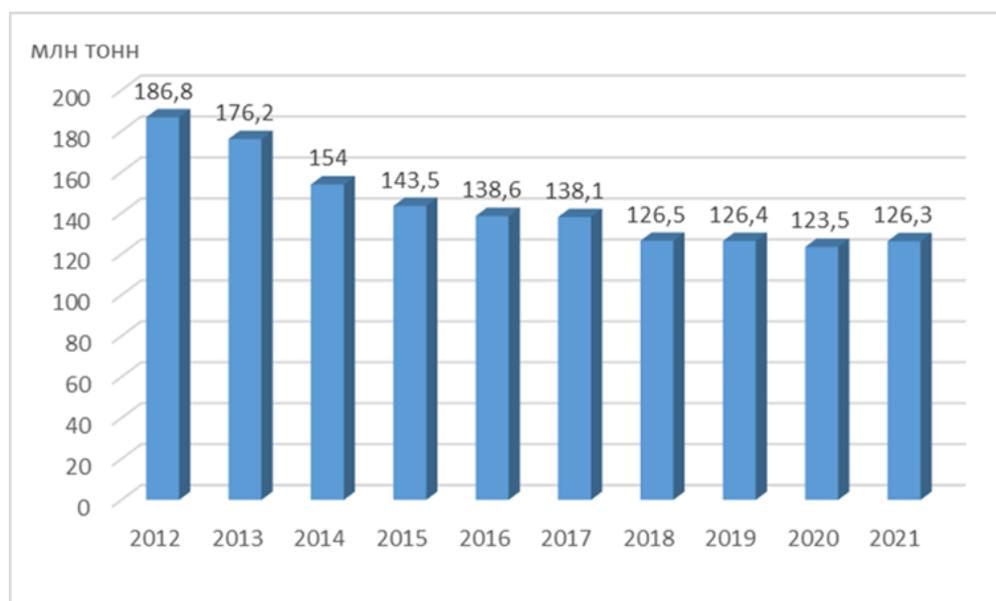


Рисунок 1 – Грузооборот речных портов за период 2012 – 2021 гг.

Как видно на рисунке 1 за последнее десятилетие грузооборот речных портов значительно уменьшился. Это связано с множеством проблем, одна из них, это износ и старение причалов и сооружений, которое произошло из-за отсутствия финансирования и поддержания в эксплуатационном состоянии. Износ составляет до 70%, при этом многие из них выработали нормативные сроки. Также отсутствие инвестиций в течение длительного времени привело к тому, что внутренний водный транспорт постепенно теряет речные порты. При всех инфраструктурных проблемах речные порты играют важную роль в развитии экономики страны, обеспечивая связь между внутренними регионами и морскими портами, позволяя транспортировать грузы по внутренним водным путям. Поэтому для успешного развития речных терминалов необходимо принимать меры по улучшению инфраструктуры, привлечению инвестиций для поддержания и модернизации функционирующих речных портов.

Сегодня на территории России функционирует 117 речных портов, в состав которых входит 521 грузовых причалов. Для захода иностранных судов открыты 14 устьевых и речных портов, среди них Ростовский, Астраханский, порт Архангельск, Санкт-Петербургский, порт Светлый в Калининградской области и другие, в число которых входят 8 портов европейской части России.

Одними из крупнейших речных терминалов европейской части России являются порты Самара, Коломна, Череповец, Казани, Нижнего Новгорода, Тольятти и другие. Крупнейшие по грузообороту речные порты Европейской части России представлены на Рисунке 2 [7].

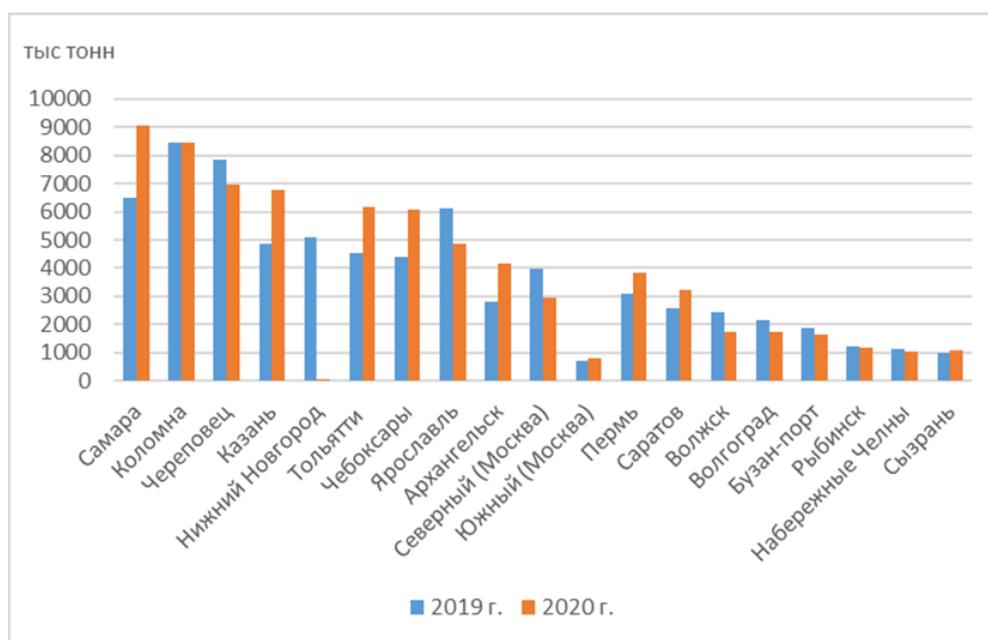


Рисунок 2 – Крупнейшие по грузообороту речные порты России

Большее количество грузов в 2020 году было переработано в Самарском речном порту. АО «Самарский речной порт» имеет развитую инфраструктуру, где производится обработка контейнеров, крупногабаритных грузов с отгрузкой на железнодорожный и автомобильный транспорт. Грузы поступают в речной порт из разных стран мира Греции, Испании, Италии, Турции, Германии и отправляются в Иран, Турцию, Болгарию и в разные Европейские, Азиатские страны.

Однако, в настоящее время потенциал российских речных портов недоиспользуется, перегрузочные мощности задействованы менее чем наполовину. При этом планируется

увеличение объемов перевалки экспортно-импортных и транзитных грузов по Волжскому пути. Особое внимание будет уделено наращиванию перевалки зерна, удобрений, контейнеров. Также предусмотрена модернизация имеющихся и строительство новых специализированных терминалов. Планируется расширение парка грузоподъемной техники, увеличение складских площадей речных портов.

Для развития речных терминалов, как транспортно-логистических центров в системе международных перевозок следует рассматривать проекты строительства логистических хабов на пересечении направлений «Север – Юг» и «Восток-Запад», где есть развитая инфраструктура, подъездные железнодорожные и автомобильные пути, которые позволяют перерабатывать грузы комбинированного сообщения при взаимодействии смежных видов транспорта. Таким из возможных логистических хабов может стать Казань, где планируется строительство мультимодального логистического комплекса для обработки грузов с дальнейшей доставкой в сторону Ирана [8]. Казань располагает обширной портовой инфраструктурой, включающей ряд современных грузовых терминалов. Грузооборот порта ежегодно растет, осуществляется перевалка экспортно-импортных и транзитных грузов, следующих по Волжскому пути.

Еще один из примеров по созданию транспортно-логистического хаба в Самарской области, который включит в себя действующие и новые транспортно-логистические центры, а также речные порты [9]. Самарская область обладает выгодным географическим расположением находясь на стыке международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад-Восток», имеет развитую транспортную инфраструктуру, позволяющую осуществлять доставку грузов в системе комбинированных и мультимодальных перевозок. В регионе имеется 3 речных порта с подъездными автомобильными и железнодорожными путями. При этом пропускные способности портов ОАО «Самарский речной порт», ОАО «Порт Тольятти» и Сызранский речной порт-филиал ОАО «Самарский речной порт» используются только на 25 – 30%. В настоящий момент правительство Самарской области занимается развитием проекта строительства в регионе федерального портово-логистического хаба в рамках развития МТК «Север – Юг».

Нижегородская область находится на территории международного транспортного коридора «Север – Юг» и является альтернативной транспортной магистралью, которая позволит обеспечить транспортную связанность региона с зарубежными рынками сбыта. Создание транспортно-логистического хаба в Нижнем Новгороде могло бы сократить логистические цепочки доставки грузов по МТК «Север – Юг». На данный момент строительство крупных транспортно-логистических комплексов в Нижнем Новгороде является задачей неопределенного будущего. Это связано с отсутствием в регионе речного порта, имеющего необходимые причальные мощности, подходные глубины и интегрированного с железнодорожным и автомобильным транспортом, что серьезно ограничивает транзитные возможности [10]. В отличии от Самары, где реализуется проект крупного речного порта Нижнему Новгороду в ближайшей перспективе такое строительство не предвидится, так как для строительства современных речных терминалов требуется большие вложения в инфраструктуру.

Таким образом, создание логистических хабов с развитой инфраструктурой, наличием транспортно-логистических центров, современных речных терминалов с интеграцией железнодорожного и автомобильного видов транспорта способствует развитию и эффективному функционированию МТК «Север – Юг». Для этого необходимо решить ряд инфраструктурных проблем, во-первых, это обеспечение необходимых для судоходства глубин на протяжении всей Единой глубоководной системы, а также строительство и модернизация береговой инфраструктуры для обработки грузопотоков. Требуется системный подход в направлении развития мультимодальных транспортных услуг и



строительства современных речных терминалов в волжских городах. Чтобы построить транспортно-логистический комплекс со всей необходимой инфраструктурой, нужны большие инвестиционные вложения, без поддержки государства решить эти вопросы невозможно. Поэтому необходим комплексный, системный подход и план развития международного транспортного коридора на дальнейшую перспективу, который учитывал бы не только макроэкономические тенденции, но и тенденции научно-технического развития.

Список литературы:

1. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910?type=0> (дата обращения 20.03.2024)
2. Проект «Концепции развития внутренних водных путей Российской Федерации на период до 2024 года». – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9910?type=0> (дата обращения: 20.03.2024)
3. Знатнов С.С. Глобализация транспортных связей как фактор модернизации речных портов России и их интеграции в систему транспортных коммуникаций // Вестник университета № 4. – 2016. – С. 61 – 65.
4. Цверов В.В. Анализ условий расширения участия речного транспорта в перевозках зерновых культур по МТК «Север – Юг» // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – №76(3). – С. 192 – 209. URL: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi76.389> (дата обращения: 20.03.2024)
5. Коршунов Д.А. Формирование инфраструктурного комплекса внутреннего водного транспорта // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. - №72(3). – С.111-120. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi72.289> (дата обращения 20.03.2024)
6. Федеральное агентство морского и речного транспорта. – URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/ (дата обращения: 20.03.2024)
7. Тархов С.А. Внутренний водный транспорт России // Большая российская энциклопедия: научно-образовательный портал. – URL: <https://bigenc.ru/c/rossiia-geografiia-transporta-vnutrennii-vodnyi-transport-a2140f?v=8750494> (дата обращения: 20.03.2024).
8. Газета «Гудок». – URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1635825> (дата обращения: 20.03.2024)
9. Сайт «Интерфакс». – URL: <https://www.interfax-russia.ru/volga/main/portovo-logisticheskiiy-hab-v-samarskoy-oblasti-pozvolit-razgruzit-transsib-gubernator> (дата обращения: 20.03.2024)
10. Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета «Транспорт России». – URL: <https://transportrussia.ru/razdely/logistika/10289-rechnaya-derzhavnost-rossii.html?ysclid=lu70qwmh1542335988> (дата обращения: 20.03.2024)

