

УДК 656.624.3

КОНЦЕПЦИЯ НЕОБХОДИМЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ОБОСНОВАНИЮ СОЗДАНИЯ ТИПОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ ПО ПЕРЕГРУЗКЕ СУДОВЫХ ПАРТИЙ АВТОМОБИЛЕЙ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ РОССИИ

Смирнов Михаил Андреевич¹, аспирант
e-mail: spykerm@list.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье предложена концепция необходимых исследований по обоснованию создания типовых терминалов по переключению и перевозке судовых партий автомобилей с использованием речного транспорта и речных портовых терминалов. Создание таких терминалов позволит переключить часть грузопотоков автопроизводителей с других видов транспорта на внутренний водный.

Ключевые слова: перевозка автомобилей, речной транспорт, речные терминалы, суда-автомобилевозы.

THE CONCEPT OF NECESSARY RESEARCH TO SUBSTANTIATE THE CREATION OF STANDARD TERMINALS FOR TRANSHIPMENT OF SHIP SHIPMENTS OF VEHICLES IN RUSSIAN RIVER PORTS

Mikhail A. Smirnov¹, Doctoral Student
e-mail: spykerm@list.ru

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

Abstract. The article proposes the concept of necessary studies to justify the creation of standard terminals for switching and transporting ship consignments of cars using river transport and river port terminals. The creation of such terminals will make it possible to switch part of the cargo flows of automakers from other types of transport to inland water transport.

Keywords: car transportation, river transport, river terminals, car carriers.

В настоящее время производство автомобилей и автомобильной техники в России сосредоточено географически на автомобильных заводах в Северо-Западном, Центральном и Приволжском федеральных округах. Сборочные производства осуществляются в Калининградской области, в Таганроге, Екатеринбурге, Новосибирской области и в Дальневосточном регионе. Причем основная часть производства находится в Европейской части России в приречных регионах с развитыми внутренними водными путями. В рыночном сегменте производителей автомобилей в России присутствуют четыре основных типа предприятий:

1. Традиционные отечественные производители (ПАО «АвтоВаз», предприятия «Группа ГАЗ», ПАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ» и др.).

2. Российские сборочные предприятия (ООО «ЛАДА Ижевск», ООО «ТагАЗ», ПАО «СОЛЛЕРС» и др.).

3. Иностранные производители (ООО «АГР», ООО «Автомобильные технологии», АО «АМО» и другие, которые созданы относительно недавно, поэтому имеют малые объёмы выпуска автотранспортных средств иностранных марок).

4. Прямые импортеры, которые присутствуют на рынке во всех категориях автотранспортных средств, зависят в определенной степени от мер государственного регулирования, в том числе размеров применяемых госпошлин [1].

Ежегодно производится в стране легковых, грузовых автомобилей и автобусов более 2 миллионов единиц. Все они доставляются с места производства до пунктов продажи (дилерских центров) железнодорожным и (или) автомобильным транспортом [2].

В социалистической экономике в 1970-80 годы, по решению правительства с участием ученых отрасли был обоснован комплекс организационно-технических мероприятий по освоению части объемов перевозок автомобилей с Горьковского и Тольяттинского заводов («Группа ГАЗ» и «АвтоВаз») в навигационный период с участием речного транспорта, для чего, в частности:

- переоборудовались универсальные суда для перевозки судовых партий автомобилей;
- разрабатывались правила перевозки автомобилей в речных судах;
- обосновывались судо-часовые нормы загрузки-разгрузки автомобилевозов в речных портах.

В основном перевозки автомобилей в судах осуществлялись как в опытных случаях, так и на постоянной основе Волжским объединенным речным пароходством [3–5].

В результате приватизации в экономике и на транспорте в 1990-е годы была разрушена государственная административная система управления, соответственно система планирования и организации грузопотоков. В основе стала лежать не эффективная государственная и общенародная целесообразность в той или иной деятельности, а рыночная экономика, соответственно, получение прибыли [6].

Шабров В.Н. в своих исследованиях доказал [7], что с семи приречных автомобильных заводов, располагающихся от внутренних судоходных путей на расстоянии до 50 км, можно в навигационный период отправлять в речных судах по 200 тысяч автомобилей и экономить только на провозной плате примерно 500 млн. рублей.

Однако для решения этой проблемы согласия одной судоходной компании и даже речной отрасли недостаточно, поскольку необходимо организовывать новые транспортно-логистические схемы доставки автомобилей «от двери до двери» с обоснованием и воплощением в жизнь целого комплекса организационно-технических мероприятий.

Для речного транспорта первоочередными из них будут следующие:

- строительство специализированных судов-автомобилевозов, способных всю навигацию работать на перевозках судовых партий автомобилей (между семи речными портами отправления и речными, морскими портами назначения);
- отработка транспортных схем доставки судовых партий автомобилей от заводов производителей до речных портов отправления (Нижний Новгород, Тольятти, Набережные Челны и др.) и от портов назначения (Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону и др.) или дилерских центров, осуществляющих их продажу. В основном здесь будет применяться автомобильный транспорт, но в ряде пунктов может применяться и железнодорожный транспорт;



– разработка и принятие нормативно-правовых документов, регламентирующих перевозки партии автомобилей в комбинированных сообщениях с участием автомобильного, железнодорожного и речного транспорта;

– согласование стоимости перевозки партии автомобилей в комбинированных сообщениях, в том числе на каждом участвующем в таких схемах виде транспорта, причем на уровне, обеспечивающем рентабельную работу каждого из них;

– создание в каждом порту перегрузки (перевалки) партий автомобилей транспортно-логистического центра планирования и организации их доставки «от двери до двери», выполняющих традиционные функции транспортно-экспедиционных предприятий и операторов доставки груза.

Особым образом, как в теоретическом, так и в практическом аспектах стоит проблема обоснования и строительства типовых терминалов для речных портов отправления и назначения, которые должны быть одними из основных участников транспортно-логистических систем доставки автомобилей с участием речного транспорта. Здесь необходимо исследовать и решить следующие актуальные в этой области задачи:

1. Определить конкретные речные порты отправления для различных видов автомобилей (легковых, грузовых и др.) с близлежащих заводов-производителей, размеры судовых партий и сроки, в которые они могут быть доставлены на речной терминал соответственно автомобильным, железнодорожным транспортом (или своим ходом).

2. Обосновать технические и технологические схемы накопления и перегрузки партии автомобилей в каждом речном порту с применением конкретных технических средств их погрузки-выгрузки или загрузки-разгрузки судов-автомобилевозов по системам «фр-ро» (без применения технических средств перегрузки, то есть «своим ходом»).

3. Рассчитать размеры и схемы рабочих площадей речных терминалов, необходимых для предварительного накопления судовых партий и, соответственно, ускорения обработки судов, снижение времени доставки таких грузов.

4. Разработать типовые технологические процессы перегрузки автомобилей на речных терминалах с возможностью применения современных экономико-математических методов и моделей, а также компьютерной техники, дающих возможность:

а) определять оптимальные схемы перегрузки судовых партий автомобилей в каждом речном терминале на основе имеющихся ресурсов технических средств, площадей, размеров судопотоков, наличия профессиональных рабочих и др.;

б) рассчитывать оптимальные грузовые планы погрузки судовых партий в суда-автомобилевозы и выгрузки из них с учетом рационального размещения, соблюдения требований по безопасной перевозке и сохранной доставке грузов, а также экологической безопасности;

в) рассчитывать время и стоимость перегрузки судовых партий автомобилей на речных терминалах по различным транспортно-логистическим схемам и вариантам, находить наилучшие решения в общей системе их доставки «от двери до двери».

Как видим, проблема переключения части потоков автомобилей в навигационный период на комбинированные перевозки по транспортно-логистическим схемам «от двери до двери» с участием «речников» весьма сложная, поэтому требует комплексного подхода с решением целого ряда вопросов на уровне Министерства транспорта России, в том числе государственного бюджетного финансирования научных и проектных работ.

Отдельные учёные-транспортники и аспиранты могут участвовать в предпроектных исследованиях, решая лишь те или иные отдельные научные задачи в данном направлении.



Список литературы:

1. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года». URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения: 07.04.2025).
2. Телегин А.Н., Ничипорук А.О., Шабров В.Н. Состояние и перспективы производства автомобильной техники в России и возможности её перевозки с использованием речного транспорта // Научные проблемы водного транспорта. 2015. №43. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-proizvodstva-avtomobilnoy-tehniki-v-rossii-i-vozmozhnosti-eyo-perevozki-s-ispolzovaniem-rechnogo> (дата обращения: 17.04.2025).
3. Белодворцев, А.А., Бояринов, А.Н., Ларин, Ю.А. (ВОРП). Новое судно-катамаран для перевозки автомобилей: Экспресс-информация. ЦБНТНиП (раздел «Речной транспорт»). Выпуск №39 (1154). М.:, 1987.
4. Беляев, В. (ВОРП), Букин, Б. (ГЦКБ). Экспериментальные рейсы катамарана // Журнал Речной транспорт, 1987, №12.
5. Телегин А.Н., Ничипорук А.О., Шабров В.Н. Опыт эксплуатации судов для перевозки автомобилей на внутреннем водном транспорте Российской Федерации// Экономические проблемы управления транспортно-логистическими комплексами: Сборник статей участников Десятых юбилейных прохоровских чтений. – Н. Новгород: типография «Автор», 2014.
6. Телегин, А.И. Оценка возможности судоходных компаний и речных портов по организации постоянных перевозок партий автомобилей / А. И. Телегин, В. Н. Шабров // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек: Труды международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 17–20 мая 2016 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2016. – С. 77.
7. Шабров В.Н. Обоснование эффективности комбинированных перевозок автомобилей с участием речного транспорта. Дисс. на соискание уч. ст. к.т.н. по специальности 05.22.19. – Н. Новгород, ВГУВТ, 2017. – 181 с.

