

УДК 656.624.3

ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗОК И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ В КАМСКОМ БАССЕЙНЕ

Задровский Павел Владимирович¹, аспирант

e-mail: pvz07@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Представлены результаты анализа статистических данных по перевозкам грузов внутренним водным транспортом в Камском бассейне, а также сухопутными видами транспорта в Пермском крае. Выделены наиболее перспективные грузопотоки, имеющие положительную динамику. Указаны грузы, перевозки которых целесообразно увеличивать через порты региона, а также грузопотоки, тяготеющие к прохождению через речные порты Камского бассейна. Обращено внимание на необходимость обоснования, формирования и стимулирования новых транспортно-логистических схем доставки и систем перевозки обусловленных грузов, а также вопросы и проблемы модернизации портовой инфраструктуры с целью освоения отдельных категорий грузов (контейнерных).

Ключевые слова: перевозки грузов, Камский бассейн, переключение грузопотоков, внутренний водный транспорт.

DYNAMICS OF TRANSPORTATION AND PROSPECTS FOR ATTRACTING ADDITIONAL CARGO FLOWS IN THE KAMA BASIN

Pavel V. Zadrovsky¹, Doctoral Student

e-mail: pvz07@mail.ru

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

Abstract. The results of the analysis of statistical data on the transportation of goods by inland waterway transport in the Kama basin, as well as by land modes of transport in the Perm Territory are presented. The most promising cargo flows with positive dynamics are highlighted. Indicated are goods, the transportation of which is advisable to increase through the ports of the region, as well as cargo flows that gravitate towards passing through the river ports of the Kama basin. Attention was drawn to the need to justify, form and stimulate new transport and logistics delivery schemes and systems for transporting conditioned goods, as well as issues and problems of modernizing the port infrastructure in order to develop certain categories of goods (container).

Keywords: cargo transportation, Kama basin, switching cargo flows, inland water transport.

Современные данные по перевозкам грузов внутренним водным транспортом в Камском бассейне показывают, что сейчас основная осваиваемая номенклатура (грузовая

база) следующая (в порядке убывания объемов перевозок): строительные грузы (13 млн. т), химикаты и сода (1 млн. т), нефтегрузы (0,7 млн. т), лесные грузы (0,33 млн. т), зерновые грузы (0,12 млн. т).

При этом большая часть из указанных и прочих грузов отправляется вниз по реке (в направлении Волжского бассейна).

Статистика экспорта из Пермского края также позволяет выделить основные категории грузопотоков, перспективные для освоения и в настоящее время перевозимые сухопутными видами транспорта (также указаны в порядке убывания объемов и суммарной стоимости грузовой массы): продукция химической промышленности, древесина и целлюлозно-бумажные изделия, минеральные продукты, металлы, машины и оборудование.

За период 2022-2024 гг. наблюдается положительная динамика объемов перевозок, как по внутренним водным путям, так и сухопутными видами транспорта.

С учетом этого, можно предположить, что при определенных условиях возможным представляется переключение части грузопотоков с альтернативных транспортно-логистических схем на схемы с использованием речного транспорта.

По мнению автора, такими дополнительными грузопотоками могут стать:

- металлы, лом черных и цветных металлов – в пакетированном виде;
- лесные материалы (пиломатериалы, фанера, тарная доска) – в пакетированном виде;
- контейнеры универсальные и специализированные (по международным стандартам);
- транзитные железнодорожные перевозки угля (навалом) из Кузбасса, которые частично можно переключать на комбинированные сообщения с участием речного транспорта, соответственно с перевалкой в порту Пермь;
- руда цветных металлов с Южного Урала – навалом.

Также перспективным следует считать вариант увеличения существующих объемов перевозок таких грузов, как кокс, химические и минеральные удобрения, химикаты и сода, строительные грузы, промышленное сырье, цемент.

Однако для реализации указанных замыслов необходимо оценить прогнозные значения грузопотоков, их степень тяготения к речным портам бассейна, а также экономическую целесообразность передачи части грузов на водный транспорт. При этом следует учитывать, что экономически такая передача должна быть выгодна не только грузовладельцам, но и конкурирующим видам транспорта (автомобильному и железнодорожному) [1, 2]. С одной стороны, этого можно достичь путем выстраивания более эффективных схем доставки грузов, вовлечения в их работу автомобильного и железнодорожного видов транспорта (в качестве перевозчиков «последней мили»). С другой, в первоначальный период выстраивания новых маршрутов и транспортно-логистических схем доставки возможно дополнительное стимулирование переключения части грузопотока (как пример, можно рассматривать программы стимулирования воднотранспортных перевозок, действовавшие в Европейском Союзе) [3].

Еще одним важным моментом является развитость и наличие соответствующей транспортно-логистической и портовой инфраструктуры в бассейне [4-6]. Часть грузов, следующих навалом и в пакетированном виде, возможно перегружать в портах в настоящее время. Однако грузы, тяготеющие и перевозимые в контейнерах стандарта ISO (20- и 40-футовые), в большинстве речных портов Волжского и Камского бассейна очень сложно перегрузить в кратчайшие сроки и с выполнением высоких норм времени и качества грузовых работ. В связи с этим необходимо дополнительно оценить существующую портовую инфраструктуру и потребность в её развитии для освоения перспективных контейнеропотоков. При этом вложения в модернизацию и развитие инфраструктуры должны в ближайшей перспективе существенно перекрываться прибылью портов и



судоходных компаний от привлечения и переключения дополнительных грузопотоков и контейнеров. В противном случае подобные вложения будут нецелесообразными, а схемы с использованием новой инфраструктуры – неинтересными как для грузовладельцев, так и портов, и судовладельцев.

Список литературы:

1. Железнов С.В. Оценка потенциала переключения части автомобильных контейнерных перевозок из морских портов на внутренний водный транспорт / С.В. Железнов, А.А. Лисин, Ю.Н. Уртминцев // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – №72(3). – С. 180-188. DOI: 10.37890/jwt.vi72.280.
2. Совершенствование с помощью логистических принципов параметров взаимодействия внутреннего водного и наземных видов транспорта при передаче грузов / Е.С. Жендарева, Е.С. Кадникова, А.В. Гюнтер, В.Н. Попов, А.А. Новаков // Речной транспорт (XXI век). – 2022. – № 2(102). – С. 37-40.
3. Towards "NAIADES II": Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area : commission staff working document. – Brussel: European Comission, 2012. – 14 p.
4. Анализ состояния и путей развития внутреннего водного транспорта России / Г.В. Егоров, Ю.И. Матвеев, Г.Н. Чуплыгин, В.Н. Шабров // Речной транспорт (XXI век). – 2021. – № 3(99). – С. 39-44.
5. Комплексное обоснование проектов развития воднотранспортных систем местного значения / Сергеев С.Н., Уртминцев Ю.Н., Железнов С.В., Ситнов А.Н. // Речной транспорт (XXI век). – 2019. – № 3(91). – С. 32-37.
6. Кузнецов А.Л. Синергетика как методологическая основа развития базовой инфраструктуры портоориентированной логистики / А.Л. Кузнецов, А.В. Галин, А.В. Кириченко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №6(40). – С. 19–34. DOI: 10.21821/2309-5180-2016-8-6-19-34.

