

УДК 656.624.3

СОВРЕМЕННАЯ ГРУЗОВАЯ БАЗА КАМСКОГО БАССЕЙНА, НОМЕНКЛАТУРА И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ НА РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Задровский Павел Владимирович¹, заместитель генерального директора
e-mail: pvz07@mail.ru

¹ ПАО «Судоходная компания «Камское речное пароходство», Пермь, Россия

Аннотация. В статье представлены результаты анализа современной грузовой базы Камского бассейна, структуры грузопотоков, перевозимых речным транспортом. Произведено сравнение номенклатуры и структуры грузопотоков Камского и Волжского бассейнов, выявлены общие тенденции. Также рассмотрены перспективы привлечения на речной транспорт ряда грузопотоков, в настоящее время перевозимых преимущественно сухопутными видами транспорта.

Ключевые слова: речной транспорт, грузовые перевозки, структура грузопотоков.

MODERN CARGO BASE OF KAMA BASIN, NOMENCLATURE AND PROSPECTS FOR ATTRACTING ADDITIONAL CARGO FLOWS TO RIVER TRANSPORT

Pavel V. Zadrovsky¹, Deputy General Director
e-mail: pvz07@mail.ru

¹ PJSC «Shipping Company «Kama River Shipping Company», Perm, Russia

Abstract. The article presents the results of the analysis of the modern cargo base of the Kama basin, the structure of cargo flows transported by river transport. The nomenclature and structure of cargo flows of the Kama and Volga basins were compared, general trends were revealed. The prospects for attracting a number of cargo flows to river transport, currently transported mainly by land modes of transport, were also considered.

Keywords: river transport, freight transportation, structure of cargo flows.

Основная задача, поставленная «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» применительно к развитию национальных грузовых перевозок, состоит в создании условий для роста и повышения конкурентоспособности экономики страны, в том числе благодаря опережающему развитию транспортно-логистической инфраструктуры [1]. Все это предполагает сбалансированное развитие всех видов транспорта, увеличение доли и эффективности

мультимодальных перевозок, общее повышение количества перевозимых грузов и грузооборота.

Тем не менее, развитие речного транспорта, после значительного сокращения объемов перевозок и грузооборота в период перехода к рыночной системе хозяйствования (1990-е годы), установилось примерно на одном уровне, в 3-5 раз меньшем по сравнению с советским периодом (рисунок 1) [2, 3].

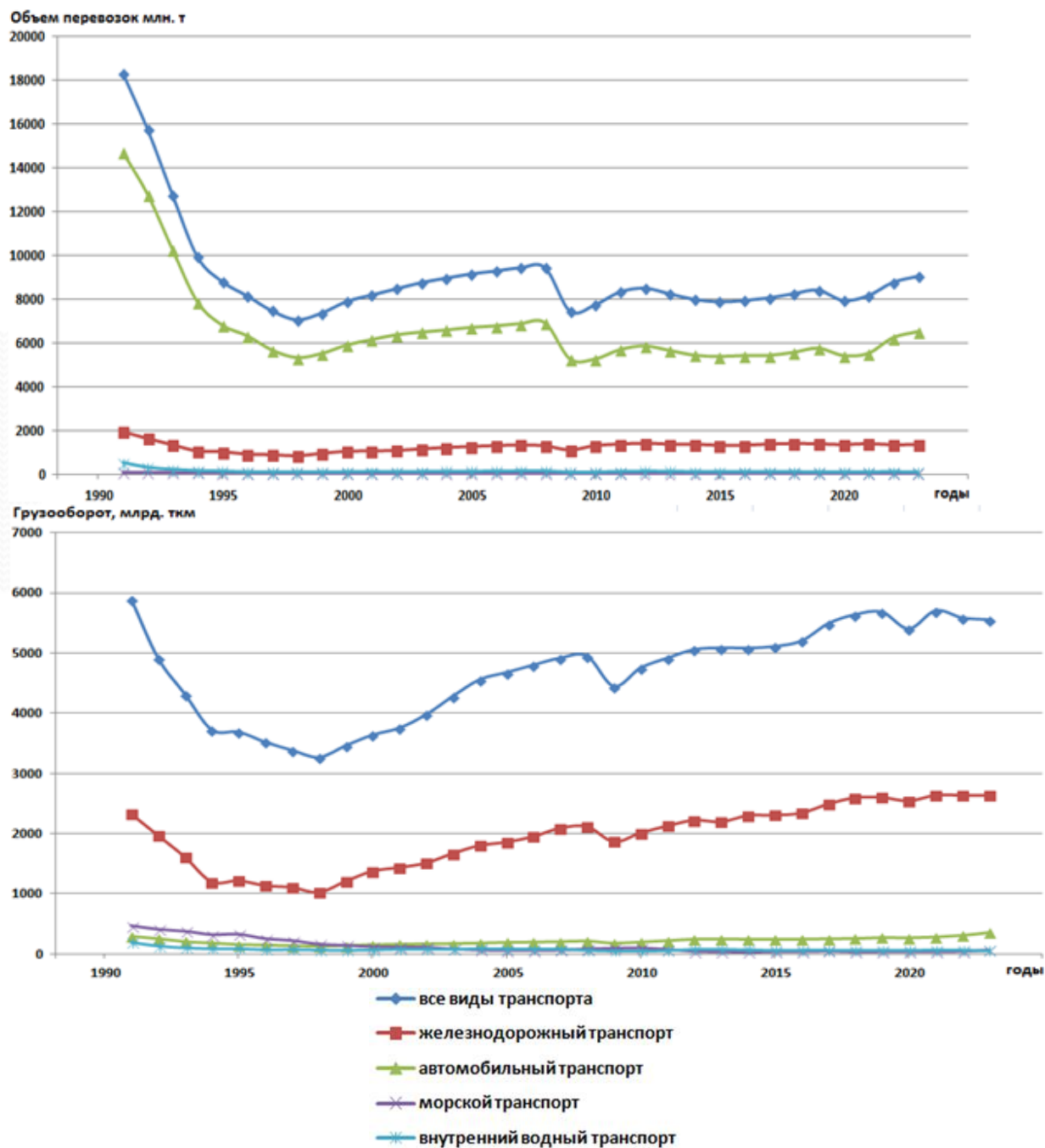


Рисунок 1 – Изменение объемов перевозок и грузооборота на различных видах транспорта

Аналогичным образом развивается ситуация с грузопереработкой на речном транспорте. Количество перегрузочных комплексов и эксплуатируемых причалов также постепенно снижается. Причем сокращается не только количество эксплуатируемых причалов, но и их наличие.

Однако, есть и положительные тенденции. В частности, на примере Камского бассейна можно констатировать, что объем перевозок грузов водным транспортом в бассейне стабилизировался и показывает положительный тренд [4]. При этом межбассейновые перевозки составляют примерно половину от общего количества грузов.

В структуре перевозок и осваиваемых грузопотоков преобладают минеральные строительные грузы – 84%, нефтегрузы (4%), соль (7%), лесные и зерновые (рисунк 2).

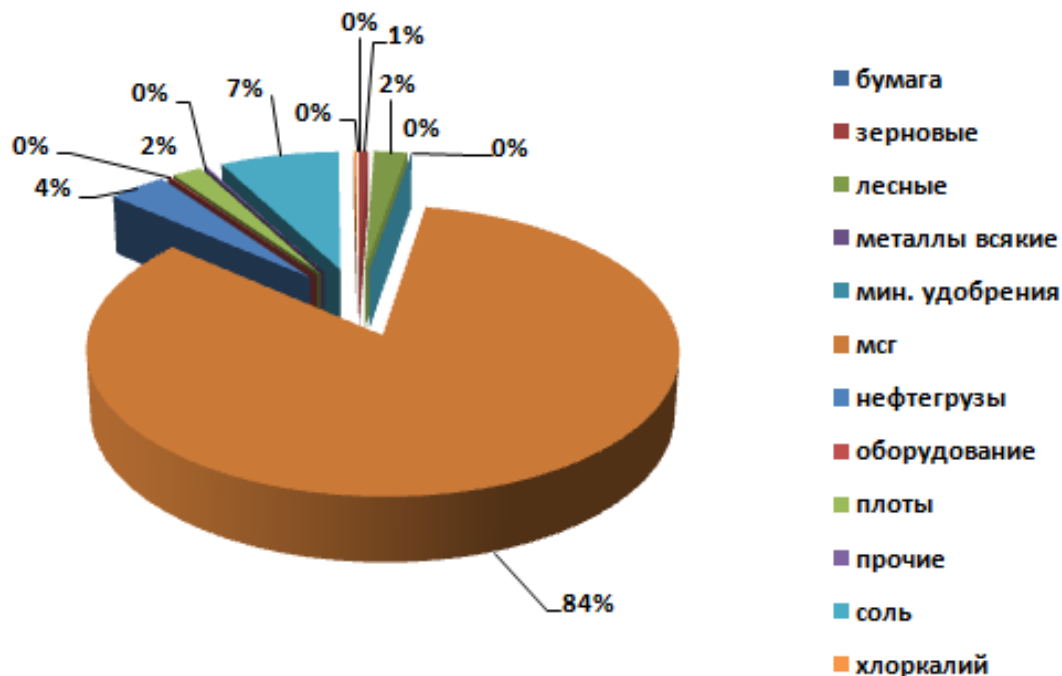


Рисунок 2 – Структура перевозок грузов в Камском бассейне (2025 г.)

Следует отметить, что данная структура коррелирует со сложившейся ситуацией в целом на внутреннем водном транспорте и в других бассейнах. В частности, аналогичная структура перевозок грузов наблюдается по Волжскому бассейну. Строительные грузы здесь также составляют большинство, хотя и несколько меньше (68%) по сравнению с Камским бассейном.

Несмотря на это, даже с имеющимся инфраструктурным обеспечением, речные порты Камского бассейна могут быть привлечены к выполнению перегрузочных работ в системе доставки высокотарифицированных грузов (которые в настоящее время перевозятся преимущественно автомобильным и железнодорожным транспортом, хотя ранее, в советский период, следовали в смешанном железнодорожно-водном и автомобильно-водном сообщении) [5, 6].

Наиболее вероятные варианты переключения экспортно-импортных и внутренних грузопотоков с автомобильного и железнодорожного транспорта на внутренний водный с перегрузкой в речных портах Пермского края: каменный уголь, руда цветных металлов, лесоматериалы в пакетах, металлы и лом, грузы в стандартных контейнерах универсальных и специализированных международного образца, автотранспортные средства (автомобили легковые и грузовые, автобусы, фургоны, контейнеры), соль поваренная (навалом), минеральные удобрения (в транспортных пакетах).

Список литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р (ред. от 06.11.2024). Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (дата обращения: 10.05.2026)
2. Российский статистический ежегодник. 2024 : стат. сб. / Росстат. – М., 2024. – 630 с.
3. Транспорт в России. 2024 : стат. сб. / Росстат. – М., 2024. – 100 с.
4. Задровский П.В. Динамика перевозок и перспективы привлечения дополнительных грузопотоков в Камском бассейне // Транспорт. Горизонты развития. 2025: материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2025. – URL: http://вф-река-море.рф/2025/7_9.pdf (дата обращения: 10.05.2026)
5. Железнов С.В., Лисин А.А., Уртминцев Ю.Н. Оценка потенциала переключения части автомобильных контейнерных перевозок из морских портов на внутренний водный транспорт // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – №72(3). – С. 180-188. DOI: 10.37890/jwt.vi72.280.
6. 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.

