

УДК 656.61

*Калиниченко Анна Витальевна, студентка
Лазарева Дарья Вячеславовна, студентка
Дурова Алина Максимовна, студентка
Российский Университет Транспорта (РУТ(МИИТ))
Россия, г. Москва
Зарецкая Екатерина Владимировна, доцент, к. э. н.
Российский Университет Транспорта (РУТ(МИИТ))
Россия, г. Москва*

ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В ВОЛГО-БАЛТИЙСКОМ БАССЕЙНЕ ЗА ПЕРИОД С 2019 ПО 2023 ГОДА

В статье анализируется современное состояние Волго-Балтийского водного пути, выявляются ключевые проблемы. Рассмотрены ключевые направления развития: техническое перевооружение, создание мультимодальных логистических центров, диверсификация грузопотоков и освоение новых рынков.

Ключевые слова: порт, перевалка, груз, НСМ, металл, лес, пиломатериалы, Волго-Балтийский бассейн, Санкт-Петербург, Вытегра, Шексна, Череповец, Ленинградский-речной порт.

The article analyzes the current state of the Volga-Baltic waterway, identifies key problems. Considered key areas of development: technical re-equipment, creation of multimodal logistics centers, diversification of cargo flows and development of new markets.

Keywords: port, transshipment, cargo, NSM, metal, wood, lumber, Volga-Baltic basin, St. Petersburg, Vytegra, Sheksna, Cherepovets, Leningrad river port.

ВВЕДЕНИЕ

Волго-Балтийский водный путь, являющийся важнейшей транспортной артерией России, сегодня стоит перед необходимостью глубокой системной трансформации. Этот водно-транспортный коридор протяженностью 1100 километров, включающий 5 судоходных каналов, 11

шлюзов и 7 крупных водохранилищ, исторически играл ключевую роль в обеспечении транспортной связности между промышленными центрами Северо-Запада, Центральной России и Поволжья с международными рынками.

Однако в современных условиях, характеризующихся глобальными экономическими вызовами и трансформацией традиционных торговых маршрутов, требуется принципиально новый подход к развитию этого стратегически важного транспортного узла.

В период с 2019 по 2023 год, Волго-Балтийский бассейн столкнулся с рядом вызовов, которые существенно повлияли на объемы и структуру перевалки грузов. Представленные данные охватывают деятельность пяти портов в бассейне: Ленинградский-речной, Санкт-Петербургский пассажирский речной, Вытегра, Шексна и Череповец. Анализ динамики перевалки в этот период демонстрирует как уязвимости существующей системы, так и ее потенциал для адаптации к новым условиям.

Таблица 1 - Перевалка грузов в Волго-Балтийском бассейне за период с 2019 по 2023 год, тыс. т

Порт	год	сухогрузы	НСМ	Лес и пиломатериалы	Уголь и кокс	металлы	зерно	Удобрения	всего
ПОРТ ЛЕНИНГРАДСКИЙ-РЕЧНОЙ	2019	3209,2	3209,2						3209,2
	2020	858	773,3	11,2		73,5			858
	2021	958,4	899,2			59,2			958,4
	2022	1878,2	1878,2						1878,2
	2023	2160,7	2160,7						2160,7
ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПАСС.РЕЧНОЙ	2019	133,2							133,2
	2020	121,2							121,2
	2021	129,4							129,4
	2022	140,7							140,7
	2023	121,2							121,2

ПОРТ ВЫТЕГРА	2019	366,2	61,7	304,5					366,2
	2020	332,2	66,1	266,1					332,2
	2021	342,6	4	338,6					342,6
	2022	258,4	131,3	127,1					258,4
	2023	164,8	36	121,1					164,8
ПОРТ ШЕКСНА	2019	84,7		54,8			29,9		84,7
	2020	132,1		111,9			20,2		132,1
	2021	136,9		124,2			12,7		136,9
	2022	89,3		63,3			26		89,3
	2023	56,3		33,4			22,9		56,3
ПОРТ ЧЕРЕПОВЕЦ	2019	7850,4			33,2	5020		633,9	7850,4
	2020	6980,8			10,5	4839,2		284,3	6980,8
	2021	6722,7			23,5	4981,1		89,1	6722,7
	2022	6475,4	271		15	3871,9		519,3	6475,4
	2023	5556,2	197,5		5	3372,4		340,6	5556,2
Весь бассейн	2019	11771,6	3400	359,3	33,2	5020	29,9	633,9	11771,6
	2020	8424,3	839,4	389,2	10,5	4912,7	20,2	284,3	8424,3
	2021	8302	903,2	462,8	23,5	5040,3	12,7	89,1	8302
	2022	8842	2280,5	190,4	15	3871,9	26	519,3	8842
	2023	8059,2	2394,2	154,5	5	3372,4	22,9	340,6	8059,2

Рисунок 1 - Объемы перевалки сухогрузов в Волго-Балтийском бассейне

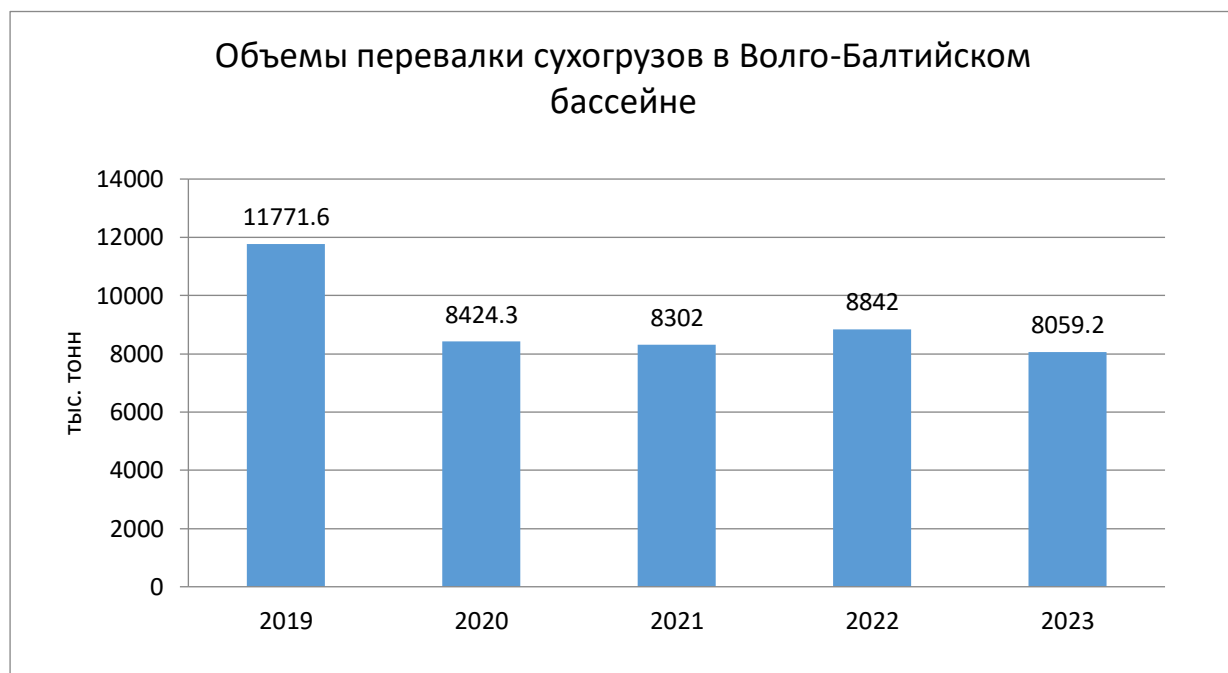
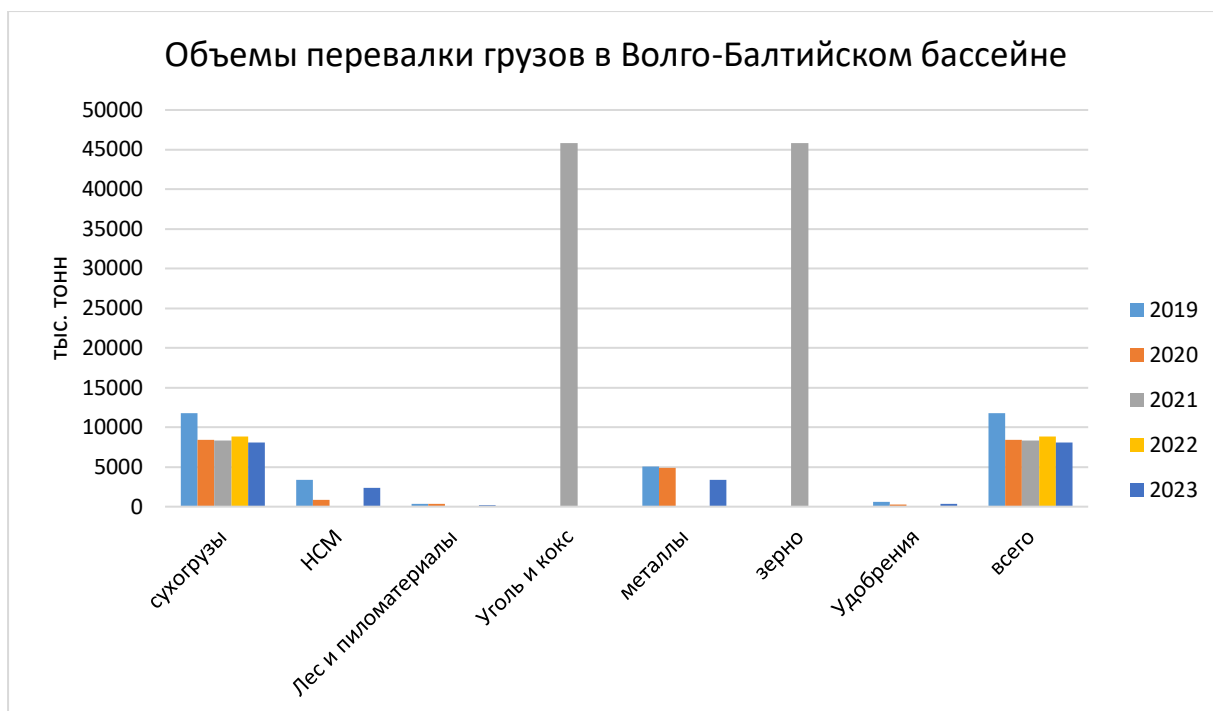


Рисунок 2 - Объемы перевалки грузов в Волго-Балтийском бассейне

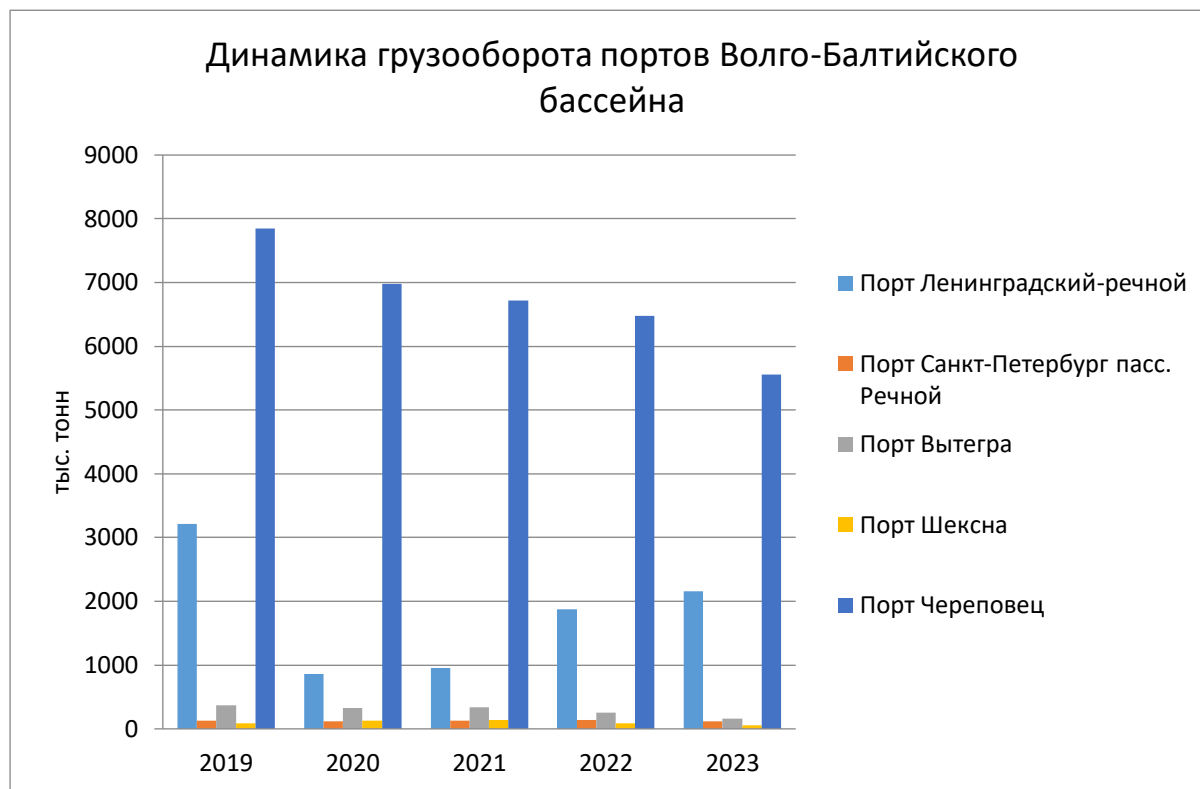


АНАЛИЗ

В период с 2019 по 2023 годы общий объем перевалки грузов в Волго-Балтийском бассейне претерпевал значительные колебания. 2019 год стал пиковым, продемонстрировав внушительные 11771,6 тыс. тонн перевалки. Этот показатель, вероятно, отражал стабильную экономическую ситуацию, налаженные логистические цепочки и благоприятную внешнюю конъюнктуру. В 2020 году, в связи с пандемией COVID-19, которая имела негативное влияние на перевалку грузов, сократив значение на 3347,3 тыс. тонн. Минимальное значение перевалки грузов было отмечено в 2021 году - 8302 тыс. тонн. Небольшой рост был зафиксирован в 2022 году (8842 тыс. тонн) вследствие снятия всех ограничений, связанных с пандемией. Однако началась специальная военная операция, которая повлекла большое количество санкций, ситуация на мировой арене сильно накалилась. Эти события мы можем наблюдать в 2023 году, снижением до 8059,2 тыс. тонн. Такая волатильность свидетельствует о высокой чувствительности отрасли к внешним и внутренним факторам. Внутренними факторами также

является перераспределение грузов на водные дублёры: железная дорога, автотрассы, авиаперевозки.

Рисунок 3 - Динамика грузооборота портов Волго-Балтийского бассейна



Важно рассмотреть динамику перевалки грузов по отдельным портам, поскольку каждый из них имеет свою специализацию и особенности. Исходя из таблицы 1, также наглядно продемонстрированы данные на рисунке 3, можно сделать следующие выводы.

Ленинградский речной порт является ключевым логистическим узлом в грузообороте Волго-Балтийского бассейна, где его деятельность характеризуется исключительно высокой долей в перевалке нерудных строительных материалов (НСМ). На порт приходится порядка 90% от объема Волго-Балтийского бассейна, что не только подтверждает его лидирующие позиции в регионе, но и подчеркивает стратегическое значение для обеспечения строительного комплекса. Основными грузами являются: щебень, песок, керамзит, отсев дробления и песчано-гравийную смесь (ПГС). Столь высокая концентрация на одном виде грузов позволяет

классифицировать порт как узкоспециализированный, чей профиль сформирован стратегическим расположением, отработанными логистическими маршрутами и наличием специализированных терминалов для эффективной обработки сыпучих материалов.

Статистические данные подтверждают, что Санкт-Петербургский пассажирский речной порт характеризуется незначительными, но стабильными объёмами грузоперевалки. В период с 2019 по 2023 год грузооборот порта сохранялся на уровне от 121,2 до 140,7 тыс. тонн в год, что свидетельствует о минимальной доле порта в общем грузопотоке региона. Эта стабильность подчеркивает, что грузовые операции не являются приоритетным или профильным направлением деятельности предприятия. Основная бизнес-модель порта исторически сосредоточена на других, более значимых отраслях. Ключевыми из них являются:

- организация пассажирских перевозок (речные круизы, транспортное сообщение);
- оказание стивидорных услуг;
- предоставление комплекса услуг по отстою и техническому обслуживанию судов. [4]

На протяжении 2019-2023 годов на порт Вытегра приходится массовая доля всех лесных и пиломатериалов, обрабатываемых в бассейне, что подтверждает его специализацию в данном сегменте. Параллельно порт осуществляет перевалку нерудных строительных материалов, но в меньших объемах. Однако, грузооборот порта характеризуется устойчивой отрицательной динамикой. Как демонстрируют статистические данные, общий грузооборот порта Вытегра сократился с 366,2 тыс. тонн в 2019 году до 164,8 тыс. тонн в 2023 году. При этом наблюдается снижение объемов по всем категориям грузов: перевалка лесных грузов уменьшилась с 304,5 до 121,1 тыс. тонн, а нерудных материалов - с 61,7 до 36 тыс. тонн за аналогичный период. Такая динамика обусловлена комплексом факторов,

включая сокращение объемов лесозаготовок в регионе, изменения конъюнктуры в строительной отрасли, а также общим экономическим спадом, влияющим на грузопотоки в бассейне. Указанные тенденции требуют разработки стратегических мер по диверсификации грузовой базы и оптимизации логистических процессов для обеспечения устойчивого развития порта в условиях меняющейся экономической конъюнктуры.

Порта Шексна, который, несмотря на скромные абсолютные показатели, обладает уникальной специализацией в регионе. Согласно статистике за 2019-2023 годы, порт последовательно осуществляет перевалку нерудных строительных материалов и металлов. Однако его ключевой особенностью является то, что он остается единственным портом в бассейне, обеспечивающим перевалку зерна, что формирует его стратегическое преимущество и нишевую позицию на фоне других игроков. Показатели грузооборота порта имеют отчетливую негативную направленность. За пятилетний период объем перевалки сократился с 84,7 тыс. тонн в 2019 году до 56,3 тыс. тонн в 2023 году, то есть уменьшился примерно в 1,5 раза. Наиболее существенно снизились объемы перевалки нерудных материалов (с 54,8 до 33,4 тыс. тонн). Подобная динамика обусловлена комплексом внешних факторов, включая нестабильность глобальных рынков, логистические ограничения и изменения в структуре регионального спроса. Порт Шексна, несмотря на свои скромные масштабы, выполняет критически важную функцию в логистической системе бассейна, обеспечивая перевалку уникальных для региона грузов. Сохранение и развитие этой специализации является ключевым условием его устойчивости в условиях общей волатильности грузопотоков. [2][3]

Значительные показатели по перевалке грузов сосредоточены в порту Череповец. Он является лидером по перевалке металлов, ориентирован на грузовые перевозки в 15 регионов России. [1] Важная транспортировка осуществляется в Санкт-Петербург, он в свою очередь экспортирует товар

на мировой рынок. Структурно грузооборот порта имеет ярко выраженную сырьевую специализацию. Безусловным приоритетом является перевалка металлов, объемы которой исчисляются миллионами тонн в год. Второй по значимости позицией являются минеральные удобрения — продукт металлургического передела, перевалка которых, несмотря на сохраняющиеся значительные объемы, продемонстрировала сокращение более чем в 1,8 раза за отчетный пятилетний период. При этом операции с углем и нерудными строительными материалами (НСМ) носят маргинальный характер и не оказывают существенного влияния на общую динамику. По итогам, деятельность порта сопровождается последовательным снижением показателей грузоперевалки. За период с 2019 по 2023 год объем перевалки сухогрузов сократился с 7850,4 до 5556,2 тыс. тонн, что соответствует снижению на 29%. Указанная динамика согласуется с общими тенденциями в бассейне и, вероятно, обусловлена комплексом макроэкономических и отраслевых факторов. Подводя итоги, несмотря на сохраняющиеся лидирующие позиции, порт Череповец сталкивается с вызовами, требующими адаптации его деятельности к изменяющейся конъюнктуре и потенциальной диверсификации грузовой базы для обеспечения долгосрочной устойчивости.

РЕШЕНИЕ

В условиях трансформации международных транспортных коридоров и изменения логистических маршрутов Волго-Балтийский водный путь требует комплексной модернизации. Предлагаемая программа развития включает ключевые направления, которые позволят не только преодолеть существующие вызовы, но и вывести транспортную систему на качественно новый уровень.

Техническое перевооружение инфраструктуры является первоочередной задачей. Масштабная реконструкция шлюзового хозяйства

с увеличением пропускной способности, проведение дноуглубительных работ на критических участках и создание современных терминалов класса "река-море" составят основу инфраструктурного обновления. Особое внимание будет уделено цифровизации управления грузопотоками, что позволит оптимизировать логистические процессы и минимизировать простои.

Развитие мультимодальной транспортной системы предусматривает создание специализированных перегрузочных терминалов в ключевых точках бассейна. В Череповце будет организован центр для металлопродукции, в Шексне - для зерновых грузов, в Вытегре - для лесоматериалов. Такая организация позволит эффективно интегрировать водный транспорт с железнодорожным и автомобильным, формируя единую логистическую сеть. Особые перспективы связаны с развитием контейнерных перевозок и внедрением сквозных тарифных решений.

Особое значение приобретает развитие логистических центров и сотрудничество с Беларусью в части транспортировки удобрений. Водный транспорт может стать эффективной альтернативой перегруженным железным дорогам, особенно в свете планов по строительству новых железнодорожных подходов к портам.

Переориентация на страны Азии и Африки открывает новые перспективы. Северный морской путь, становится всё более востребованным альтернативным маршрутом для грузоперевозок между Азией и Санкт-Петербургом, так как время доставки сокращается до 25 дней. Уже в текущем году планируются поставки в Гвинею, Гану, Нигерию и Марокко. [3]

Диверсификация грузовой базы включает освоение новых рынков в Каспийском регионе, странах Ближнего Востока, Африки и Южной Америки. Важным направлением станет организация регулярных контейнерных линий, включая перспективный маршрут Череповец - Санкт-

Петербург - Астрахань с возможностью транзита в Иран. Параллельно планируется увеличение объемов каботажных перевозок и освоение новых видов грузов, включая проектные и негабаритные.

Развитие линейных сервисов после введения санкций требует особого внимания. Заключение долгосрочных контрактов с Беларусью и импортерами ее грузов, увеличение количества регулярных маршрутов будут способствовать притоку инвестиций и росту грузоперевалки.

Финансово-экономическое стимулирование программы требует привлечения 120-150 млрд рублей инвестиций. Для этого будут использованы механизмы налогового регулирования, система государственных гарантий, специальные инвестиционные контракты, а также возможности международных финансовых институтов.

ВЫВОД

На основе проведенного анализа можно сделать стратегический вывод о том, что Волго-Балтийский бассейн обладает значительным потенциалом не только для восстановления докризисных объемов перевалки, но и для трансформации в ключевой логистический центр регионального экономического развития. Реализация комплексной программы модернизации позволит создать надежную и эффективную логистическую платформу, адаптированную к требованиям новой экономической реальности.

Модернизация Волго-Балтийского пути должна рассматриваться как стратегический национальный проект, направленный на обеспечение устойчивого развития транспортной системы России. Предлагаемый комплексный подход, сочетающий техническое обновление инфраструктуры, развитие мультимодальной интеграции и расширение международной кооперации, способен обеспечить не только

количественный рост грузооборота, но и качественное преобразование логистических возможностей всего региона.

Успешная реализация программы развития позволит трансформировать водный путь в важнейшее звено мировых и внутренних транспортных связей, что будет способствовать не только экономическому росту прилегающих территорий, но и укреплению позиций России в системе глобальных товарных потоков. Особое значение приобретает способность бассейна обеспечить надежные альтернативные маршруты в условиях трансформации международных логистических цепочек, что соответствует стратегическим интересам России в области транспортной безопасности и экономического суверенитета.

Таким образом, инвестиции в развитие Волго-Балтийского пути следует рассматривать как стратегические вложения в будущее транспортной системы страны, которые окупятся не только за счет роста грузооборота, но и благодаря мультипликативному эффекту для смежных отраслей экономики и социальной сферы регионов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Русский транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: . - URL: <https://rus-shipping.ru/ru/transport/news/?id=44165> (дата обращения: 15.09.2025).
2. Корабельные новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа: . - URL: https://www.korabel.ru/news/comments/itogi_goda_korabelov_2023_ooo_sheksna_shipping.html (дата обращения: 15.09.2025).
3. Северо-Западный федеральный округ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: . - URL: <https://sz-fo.ru/vologda/07118877/> (дата обращения: 15.09.2025).

4. Порт Санкт-Петербург [Электронный ресурс]. – Режим доступа: . - URL:
https://www.portspb.ru/services/Stividornyye_uslugi?tempage=vis_index_menu,vis_index_menu (дата обращения: 15.09.2025).
5. ЯКласс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: . - URL:
<https://www.yaklass.ru/p/geografiya/9-klass/khoziaistvo-rossiiskoi-federacii-6899732/khimicheskaiya-promyshlennost-6927525/re-c72ad8e4-0f9d-4d28-b637-344b295a330d> (дата обращения: 15.09.2025).