

УДК 629.113.004.5

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ ЮГА РОССИИ

Л.Б. МИРОТИН¹, Е.А. ЛЕБЕДЕВ², С.М. ФЕДОСЕЕНКО², М.А. ТИХОМИРОВ²

¹Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ),
125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, 64,
электронная почта: mirotin2004@mail.ru

²Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2,
электронная почта: lebedew49@mail.ru, misha.tikhomirov.96@mail.ru

Авторы предлагают пути повышения транзитных возможностей транспортной системы юга России. Обосновывают выбор полюсного транспортного узла (г.Азов) как равно удаленного от других транспортных узлов, существующих и альтернативных маршрутов цепей поставок, Азово – Черноморского и Каспийского бассейнов. Приводят его основные характеристика, технологические и коммуникационные возможности интеграции с наземными видами транспорта юга России.

Ключевые слова: контейнер, порт, узел, полюс, перевозка, маршрут, транзит, грузооборот.

Международные события последних лет привели к изменению приоритетов транспортного обслуживания грузопотоков торговых отношений [1]:

- в состав России возвратилась Республика Крым;
- введены многочисленные санкции со стороны Европейского Союза в отношении нашей страны;
- активизировались взаимоотношения России с восточными партнёрами по организации ШОС (Шанхайская организация сотрудничества), в которую входят такие страны, как: Казахстан, Киргизия, Китай, Россия, Таджикистан, Узбекистан, и страны наблюдатели: Индия, Иран, Монголия, Пакистан.

В этой связи транспортная система юга России призвана решать 2 основные задачи:

- транспортное обеспечение логистики Крыма и интеграция ее транспортно-коммуникационной инфраструктуры в транспортную систему Юга России;

- организация транспортного обслуживания растущего товарооборота стран ШОС между собой и с третьими странами Европы и Азии.

Решение этих задач вызывает необходимость развития мультимодальных смешанных перевозок с применением контейнерных технологий и доминирующего использования водного вида транспорта [2]. В качестве фокусирующего транспортного узла, используемого для смены транспортных средств различных видов транспорта в системе смешанных перевозок, должен рассматриваться порт равноудаленный от основных узлов цепей поставок регионального транспортного пространства. Для выполнения этих функций, с учётом местоположения и имеющихся технологических и технических характеристик, может рассматриваться морской порт Азов. Данный порт хорошо интегрирован в транспортную сеть юга России с выходом на международную транспортную инфраструктуру Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов [3].

Схема маршрутной сети водного и наземных видов транспорта, связывающей порт Азов с другими узлами цепей поставок, приведена на рисунке 1.

Доминирующими в данной схеме являются маршруты для контейнерных перевозок по следующим направлениям:

- Азов-Керчь-Феодосия;
- Азов-Бассейн Каспийского моря через Волго-Донской канал;
- Азов-Махачкала по железным дорогам с укрупнением грузовых отправок на железнодорожной станции Белореченск.

-Лощпост — площадью 1,2 га, причальной стенкой 170 метров и 2 порталными кранами;

-30 порталных кранов грузоподъемностью до 32 тонн;

- один козловой кран грузоподъемностью 32т, средства малой механизации, два приемника для переработки сыпучих грузов (зерно, глинозем, цемент, хромовая руда и др.).

В порту имеется две мобильные установки для выгрузки цемента(навалом) вакуумного типа“Kovako” и шнекового типа“IBAU” производительностью 200 × 250 тонн в час соответственно.

На причалах контейнерного терминала (268м * 800м) введены в эксплуатацию:

-два порталных крана грузоподъемностью 80 т и 32 т;

-два контейнерных перегружателя (тип STS) грузоподъемностью 35 тонн.с автоматическими спредерами, два козловых крана грузоподъемностью 50 т.

Терминал может за сутки обработать 500 TEU и одновременно на территории порта может храниться 5000 TEU.

Глубина у причалов - 4,5-8,5 м., глубина подходного канала - 4 м. Ширина реки - около 400 м. Обеспечивается круглогодичная навигация.

Порт располагает:

- 55 тыс. м² открытых забетонированных складских площадей; - очистными сооружениями;

-системой пожаротушения;

-четырьмя электроподстанциями на 630 КВТ, для улучшения энергоснабжения дополнительно построены ЛЭП.

Нормы погрузки, обеспечиваемые портом от 800 до 8000 тонн в сутки, в зависимости от вида груза.

Большим преимуществом Азовского морского порта перед другими "малыми" портами является возможность единовременного хранения до

миллиона тонн грузов. Кроме того порт предоставляет тарифные льготы перевозчикам на хранение контейнеров (2 недели бесплатно)

Порт расположен в районе с хорошо развитой транспортной инфраструктурой и имеет подъездные пути для автомобильного и ж/д транспорта. Располагает развитой сетью собственных железнодорожных подъездных и выставочных путей, железнодорожной техникой, также имеет собственный флот(вспомогательные суда, буксиры и т.д.).

Благодаря новым собственным выставочным железнодорожным путям, порт имеет возможность принимать грузы маршрутными отправлениями, что значительно снижает расходы и особенно для парка собственных вагонов.

В порту имеется собственные автомобильные и железнодорожные весовые комплексы:

-автовесы (60 тонн) - 2 шт;

-электронные ж/д весы (100 тонн) - 2 шт.

Наличие приведенных технологических возможностей позволяет порту города Азова сокращать производственный цикл по обработке вагонов.

Ежегодно Порт обрабатывает около 2 млн. тонн грузов, и имеет возможность обрабатывать до 5- 6 млн. т/год, при способности единовременного хранения до миллиона тонн грузов [4].

Исходя из приведенных технических, технологических и территориальных характеристик порт г.Азов может рассматриваться в системе мультимодальных маршрутов юга России как полюсной транспортный узел Азово-Черноморского и Каспийского водных бассейнов. Это позволяет выполнить транспортно-логистический расчет пространственно-временных и транспортных параметров маршрутов с использованием контейнерных технологий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М., Развитие транспортно-коммуникационных возможностей юга России. // Современный транспорт: инфраструктура, инновации, интеллектуальные системы. // Сборник трудов № 18 Международной транспортной Академии (материалы конференции) – Москва, 2015 – с.162-172.

2. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.Н., Пути диверсификации и реинжиниринг транспорта юга России. // Вестник Транспорта. Москва, 2015. – №12 - с.10-12.

3. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.Н., Предложения по восстановлению транспортной логистики Республики Крым // Вестник транспорта, 2015. – №9.- с.21-24.

4. Официальный сайт порта города Азов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.azovseaport.ru>

REFERENCES

1. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.M., Razvitie transportno-kommunikatsionnykh vozmozhnostey yuga Rossii. // Sovremennyy transport: infrastruktura, innovatsii, intellektualnye sistemy. // Sbornik trudov № 18 Mezhdunarodnoy transportnoy Akademii (materialy konferentsii) – Moskva, 2015 – s.162-172.

2. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.N., Puti diversifikatsii i reinzhiniring transporta yuga Rossii. // Vestnik Transporta. Moskva, 2015. – №12 - s.10-12.

3. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.N., Predlozheniya po vosstanovleniyu transportnoy logistiki Respubliki Krym // Vestnik transporta, 2015. – №9.- s.21-24.

4. Ofitsialnyy sayt porta goroda Azov [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.azovseaport.ru>

*ORGANIZATION OF TRANSPORT SUPPORT TRANSIT TRAFFIC
SOUTH OF RUSSIA*

L.B. MIROTIN¹, E.A. LEBEDEV², S.M. FEDOSEENKO², M.A. TIKHOMIROV²

¹*Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),
64, Leningradsky prospect, Moscow, Russian Federation, 125319,
e-mail: mirotin2004@mail.ru*

²*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,
e-mail: lebedew49@mail.ru, misha.tikhomirov.96@mail.ru*

The authors suggest ways to improve the transit capacity of the south Russian transport system. The choice of polar transport hub (Azov) as equally remote from other transport hubs, existing and alternative routes of supply chains, the Azov - Black Sea and Caspian Sea. Bring its basic characteristics, processing and communication capabilities to integrate with land transport of southern Russia.

Key words: container, port, host, terminal, transportation, route, transit, freight turnover.