

*ДИНАМИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ПОРТОВ
АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА (ЮГА РОССИИ)*

**Л.Б. МИРОТИН, А.И. ЯМЕНСКОВ, С.М. ФЕДОСЕЕНКО,
Е.А. ЛЕБЕДЕВ, О.С. СУПРУН**

*Кубанский государственный технологический университет
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2,
электронная почта: lebedew49@mail.ru, olechka6964@mail.ru*

Авторы обращают внимание на развитие водной составляющей транспортно-коммуникационной системы юга России и повышения транспортно-транзитного потенциала регионов азово-черноморского бассейна. Приводят результаты исследований и их обработки в разрезе основных транспортных узлов водного транспорта на исследуемом транспортном пространстве. Авторы раскрывают тему транспортно-коммуникационных возможностей юга России и Краснодарского края. Приводят доказательства необходимого реинжиниринга объектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры юга России и работы транспорта.

Ключевые слова: порт, мощность, транспорт, транзит, перевозка, контейнер, диверсификация, эффективность, потенциал.

Центральное место в транспортно-коммуникационной системе занимает морской транспорт. Он выполняет 80% объема перевозок в международном направлении. Процесс качественной трансформации международной торговли, связанный с повышением в экспорте удельного веса продукции перерабатывающей промышленности, потребовал рационализации перевозок всеми видами транспорта. Переходу к прямым перевозкам грузов с использованием в одном (смешанном) процессе, наряду с водным видом транспорта (морским, речным) и других видов транспорта, способствовала контейнеризация, повышающая не только удобство доставки груза, но и сохранность его на протяжении всего пути следования.

В настоящее время автомобильный транспорт принял на себя основные перевозки грузов и пассажиров на короткие и, частично, на средние расстояния. В силу своей технологической особенности транспортного процесса: «от двери до двери» - автомобильный транспорт стал основным видом сообщения при пассажирских и грузовых перевозках.

Исторический опыт свидетельствует о высоком динамизме транспорта, особенно автомобильного, и других средств коммуникаций, о присущей им восприимчивости к научно-техническому прогрессу, способности ускоренно развиваться, обеспечивая развитие других отраслей экономики народного хозяйства. Однако, препятствием этому зачастую служит «эффект торможения» со стороны транспортно-коммуникационной инфраструктуры, которая является капиталоемкой и имеет длительный период самоокупаемости своих объектов [2].

Действующая инфраструктура стремится к самосохранению, сопротивляясь попыткам сколько-нибудь серьезных перемен. Радикальные преобразования требуют крупных капиталовложений, тогда как низкая оборачиваемость (более 20-25 лет) средств, вложенных в объекты инфраструктуры, не способствует привлечению инвестиций, а вмешательство государства в рыночных условиях сопряжено с некоторыми трудностями. Таким образом, транспортно-коммуникационная инфраструктура и сформировавшаяся сеть транспортных коммуникаций, будучи уже созданными, самим фактом своего существования делают более выгодным их дальнейшее использование. Но это использование должно «опираться» на современные технологии организации перевозок и технические возможности применяемых современных транспортных средств всех видов транспорта, интегрированных в единые транспортно-логистические системы и цепи поставок на концептуальных основах логистики.

Транспортно-коммуникационная инфраструктура водного вида транспорта юга России сосредоточена в азово-черноморском и каспийском бассейнах. Она имеет достаточно обширную рассредоточенность, что позволяет диверсифицировать транспортную и маршрутную сеть при организации смешанных (мульти- и интермодальных) перевозок грузов в межрегиональных и международных направлениях. Реинжиниринг объектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры юга России и организации работы транспорта становится очевидным и неизбежным, по следующим причинам:

1. Недооценка и снижение степени использования портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна;

2. Возросшая нагрузка на Керченскую паромную переправу.

3. Активизация межгосударственных связей России со странами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Ираном и всего Азиатского континента.

4. Трудности транспортного обслуживания логистики Республики Крым из-за блокады транспортных коммуникаций наземных видов транспорта (ж.д., автомобильный) недружественной Украиной [3,4].

В этой связи были проведены исследования использования уже существующей водной (портовой) инфраструктуры, по результатам которых была установлена динамика степени использования проектной пропускной способности основных торговых терминалов Азово-Черноморского бассейна (Юга России), приведенная на рисунке 1. [1,5]:

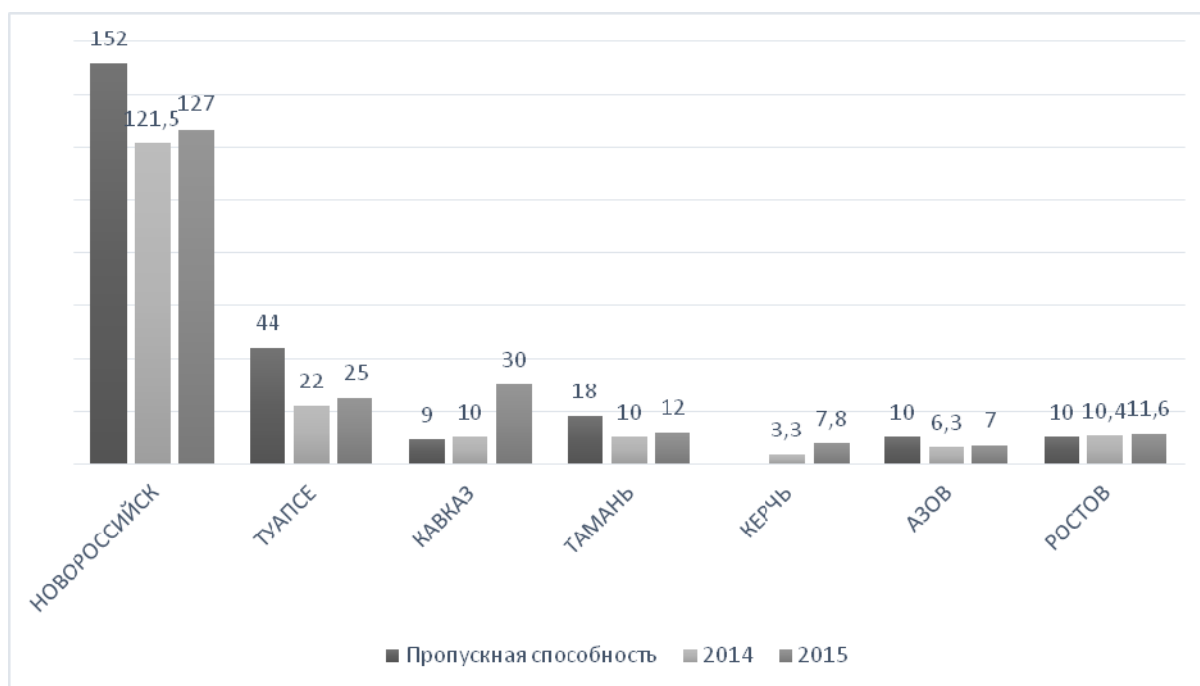


Рисунок 1 - Динамика грузооборота и резервные возможности использования основных торговых терминалов Азово-Черноморского бассейна Юга России, млн.т.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 232,9 млн т (+10,2%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 98,4

млн т (+21,4%), наливных – до 134,5 млн т (+3,2%). Рост перевалки грузов за отчетный период отмечен у большинства портов данного бассейна. Новороссийск увеличил перевалку грузов на 4,5% до 127,1 млн т, Кавказ – на 14,9% до 30,5 млн т, Туапсе – на 13,9% до 25,2 млн т, Тамань – на 20,8% до 12,3 млн т, Ростов – на 12,1% до 11,6 млн т, Азов – на 5,2% до 7,1 млн т. Морские порты Крыма перевалили 9,6 млн т, из них порт Керчь – 7,8 млн т.

Приведенные матрицы (рис. 1) свидетельствуют о неполном использовании пропускной способности морских торговых терминалов Азово-Черноморского бассейна (юга России), как Новороссийск, Туапсе, Тамань, Азов. В то же время, порт Кавказ перегружен более чем в 3 раза, что затрудняет логистическую интеграцию Республики Крым с материковой частью Российской Федерации. Тем более, что порт Кавказ является крупнейшим связующим звеном между материком и полуостровом. За два года транспортная нагрузка на данный морской терминал возросла в 3 раза, что подтверждает необходимость реинжиниринга инфраструктуры морских портов. Сложная транспортная ситуация на Керченской переправе стала одной из проблем транспортного обслуживания логистики Республики Крым. Паромная переправа не справляется со своевременным перемещением грузов и пассажиров. Частое изменение погоды также напрямую влияет на работу переправы, делая процесс перемещения еще длительнее и опаснее. Опыт развитых стран в подобных случаях, показывает реальную возможность организации работы даже в таких условиях, благодаря внедрению научных разработок и модернизации основных объектов.

В результате исследования была выявлена доля грузооборота основных портов Азово-Черноморского бассейна юга России, показанная на рисунке 2. [1,5]:

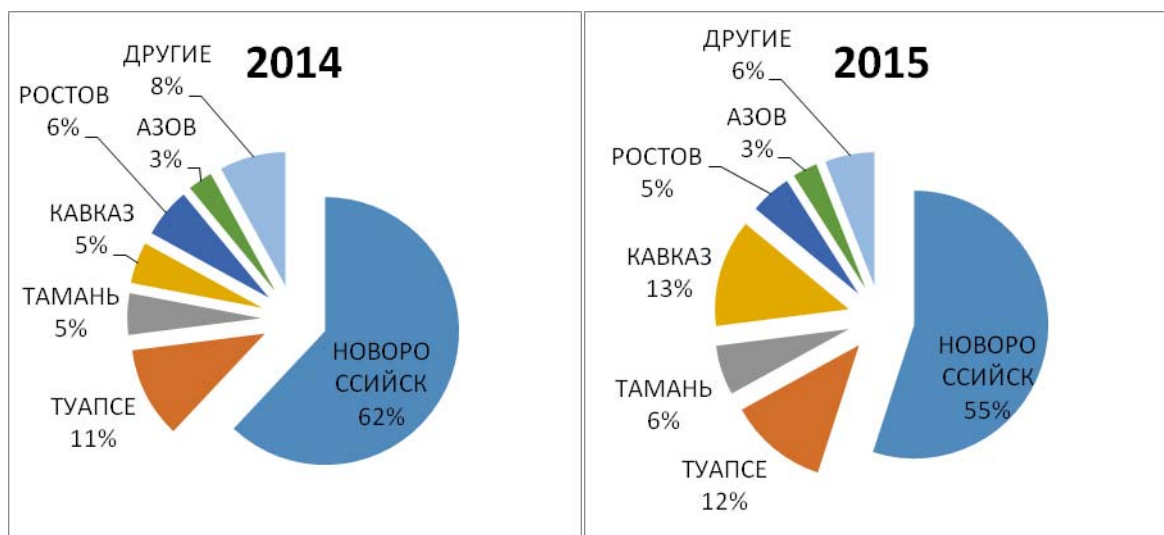


Рисунок 2 - Доля грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна в 2014, 2015 годах.

Из наглядной информации видно, что порт Кавказ увеличил свое присутствие в бассейне на 8%, порт Новороссийск, напротив, уменьшил на 7%, в то время, как доля грузооборота многих основных морских портов существенно не изменилась. Что еще раз доказывает необходимость диверсификации грузовых потоков с доминирующим использованием всех портов Азово-Черноморского бассейна, а также реинжиниринга всей транспортно-коммуникационной инфраструктуры водного транспорта для снижения нагрузки на порт Кавказ и паромную переправу, используемую преимущественно для обеспечения перевозки пассажиров и пассажирских транспортных средств железнодорожного и автомобильного видов транспорта.

Это требует проведения транспортно-логистических расчетов возможных основных и альтернативных маршрутов смешанных перевозок грузов в международных и межрегиональных направлениях. Восстановление транспортного обслуживания Республики Крым возможно только путем развития водного вида транспорта, диверсификации маршрутов его работы с использованием пока еще не полностью утраченной его транспортно-коммуникационной инфраструктуры азово-черноморского бассейна. Это не только усилит экономику южного региона, но и транспортно-транзитный потенциал юга России направления Европа-Азия и стран ШОС.

ЛИТЕРАТУРА

1. Грузооборот портов России [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.morport.com .
2. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Логистика в автомобильном транспорте. – Изд-во: ООО Феникс, Ростов на Дону – 2015., – с.236.
3. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.Н., Предложения по восстановлению транспортной логистики Республики Крым // Вестник транспорта №9 – 2015., – с.21-24.
4. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.Н., Пути диверсификации и реинжиниринг транспорта юга России. // Вестник Транспорта - №12 – 2015., – с.10-11.
5. Федеральное агентство речного и морского транспорта. Реестр портов [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.morflot.ru
6. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Левицкий М.О., Интеграция транспортных коммуникаций региона. // Мир транспорта - №4 – 2014., с.118-123.

REFERENCES

1. Gruzooborot portov Rossii [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: www.morport.com .
2. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Logistika v avtomobilnom transporte. – Izd-vo: ООО Feniks, Rostov na Donu – 2015., – s.236.
3. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.N., Predlozheniya po vosstanovleniyu transportnoy logistiki Respubliki Krym // Vestnik transporta №9 – 2015., – s.21-24.
4. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Fedoseenko S.N., Puti diversifikatsii i reinzhiniring transporta yuga Rossii. // Vestnik Transporta - №12 – 2015., – s.10-11.
5. Federalnoe agentstvo rechnogo i morskogo transporta. Reestr portov [Elektronnyy resurs] - Rezhim dostupa: www.morflot.ru
6. Mirotin L.B., Lebedev E.A., Levitskiy M.O., Integratsiya transportnykh kommunikatsiy regiona. // Mir transporta - №4 – 2014., s.118-123.

*THE DYNAMICS OF USAGE OF MAIN PORTS AZOV-BLACK SEA BASIN
(SOUTHERN RUSSIA)*

**L.B. MIROTIN, A.I. YAMENSKOV, S.M. FEDOSEENKO,
E.A. LEBEDEV, O.S. SUPRUN**

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,
e-mail: lebedew49@mail.ru, olechka6964@mail.ru*

The authors draw attention to the development of water transport and communication part of the south of Russia and improve transport and transit potential of the regions of the Black Sea-Azov basin. The results of research and treatment in the context of the major transportation hubs in the target water transport transport space. The authors reveal the topic of transport and communication capabilities of southern Russia and the Krasnodar Territory. Bring proof of the necessary re-engineering of transport and communication infrastructure in the south of Russia, and of transport.

Key words: port, power, transport, transit, transportation, container, diversification, efficiency, potential.