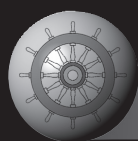


УДК 629.113.004.5



ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Интеграция транспортных коммуникаций региона



Леонид МИРОТИН
Leonid V. MIROTIN

Евгений ЛЕБЕДЕВ
Evgeny A. LEBEDEV



Михаил ЛЕВИЦКИЙ
Mikhail O. LEVITSKY

Миротин Леонид Борисович – доктор технических наук, профессор Московского государственного автомобильно-дорожного технического университета (МАДИ), Москва, Россия.

Лебедев Евгений Александрович – доктор технических наук, доцент Кубанского государственного технологического университета (КубГТУ), Краснодар, Россия.

Левецкий Михаил Олегович – аспирант КубГТУ, Краснодар, Россия.

Предложен вариант интеграции международных перевозок и транспортно-коммуникационной системы Южного федерального округа с учетом стратегии развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года. Показаны альтернативные направления движения и перегрузки контейнеров с помощью контейнеровозов типа «река-море» и рассчитан экономический эффект от их использования применительно к портам и предприятиям федерального округа. Подчеркивается перспективность транспортно-логистического обслуживания транзитных, выходящих и входящих грузопотоков при наличии контролируемого государством единого управляющего центра, имеющего региональные филиалы.

Ключевые слова: водный транспорт, смешанные перевозки, инфраструктура, регион, интеграция, транспортная система, терминал, контейнер, сухогруз.

В последние десятилетия под влиянием быстрого технологического прогресса транспортно-коммуникационная система значительно укрепила свое место в жизни общества. Она не только ускоряет динамику социально-экономических преобразований, но и порождает качественно новые взаимосвязи, объединяет транспорт различных видов, службы связи и отрасли промышленности [1].

Качественная трансформация международной торговли и повышение в ней удельного веса продукции перерабатывающей промышленности требуют рационализации перевозок с применением многочисленного парка контейнеров и контейнеровозов. Это не только способствует более быстрой, недорогой и сохранной перевозке товаров, а еще и позволяет перейти к масштабным смешанным перевозкам с участием водного и наземного видов транспорта.

В транспортно-коммуникационной системе России сегмент контейнерных и контейнерных перевозок признан одним из самых перспективных для повышения эффективности процессов на основе логистических технологий в мультимодальных сообщениях [2].

На этом фоне усиливаются требования к экологичности всех видов транспорта

и стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Одобрение правительством в 2013 году стратегии развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года и выделение определенных финансовых средств на поддержку речного судоходства может послужить началом инновационного развития каскадной системы транспортно-логистического обслуживания грузопотоков (транзитных, выходящих, входящих) и формирования интегрированной транспортно-логистической системы (ИТЛС) с долевым участием частного капитала, но под полной эгидой государства при наличии единого управляющего центра, имеющего региональные филиалы [3]. Это позволит перераспределить грузопотоки, значительная часть которых перейдет на полубытовой речной (водный) вид транспорта с маршрутами перевозки свыше 1000 км, высвободив подвижной состав железнодорожного транспорта для обслуживания расстояний до 1000 км в регионах и между ними, когда нет или недостаточно водных путей сообщения.

В этом контексте маршруты перевозок в ИТЛС целесообразно формировать с учетом минимизации логистических затрат по всей цепи поставок и максимальным использованием возможностей существующей транспортно-коммуникационной инфраструктуры каждого региона и потенциала межрегиональных связей [4].

Так, в Южном федеральном округе (ЮФО) сосредоточена транспортно-коммуникационная инфраструктура всех видов транспорта, интегрированная в процессы работы морских терминалов, расположенных в Сочи, Туапсе, Новороссийске, Ейске, Азове, Таганроге и других портовых городах.

Каждый из терминалов характеризуется определенной пропускной способностью морских судов различных видов и характеристик. Главные из них — глубина фарватера и протяженность причальной стенки с находящимся у нее погрузочно-разгрузочным оборудованием.

В данный момент наблюдается диспропорция в использовании мощностей по обработке контейнеров в морских терминалах ЮФО. Одни из них используются в сверхнапряженном режиме (морской порт Новорос-

сийска), а другие, имея не худшие возможности, загружены мало.

Установлено, что через порт Новороссийск проходят следующие маршруты контейнерных морских перевозок с интермодальными операторами:

1. Направление Феликстоу (Великобритания) — Бремерхафен (Германия) — Антверпен (Бельгия) — Амбарли (Турция) — Новороссийск — Сочи.

2. Направление Барселона (Испания) — Марсель (Франция) — Генуя (Италия) — Гёбзе (Турция) — Новороссийск — Сочи.

3. Направление Нью-Йорк — Норфолк — Саванна (США) — Стамбул (Турция) — Новороссийск — Сочи.

4. Направление Новороссийск — Сочи — Измир — Амбарли — Гёбзе (Турция) — Новороссийск — Сочи.

Сегодня есть возможность «разгрузить» порт Новороссийска, направив часть входящих в него контейнерных потоков с импортными грузами в порт Азова. При этом стоит учитывать, что морские суда-контейнеровозы, применяемые интермодальными операторами, по величине своей осадки не могут совершать подобную перевозку. Поэтому лучше рассматривать вариант, при котором до принимающего порта России (Азов) контейнеры будут доставляться, минуя Новороссийск, судами-контейнеровозами типа «река-море». А при необходимости и дальше с максимальным использованием внутренних водных путей — скажем, до Нижнего Новгорода, или портов Каспийского моря. В этом случае смежным зарубежным портом Юга России должен стать один из портов Черноморского или Средиземноморского бассейнов, лежащих на востребованных маршрутах.

Такая интеграция транспортно-коммуникационной системы на основе логистических технологий в смешанных мультимодальных сообщениях даст повысить эффективность перевозок и транспортных инфраструктур всех регионов страны.

Предварительные расчеты показывают, что внедрение технологии перевозки ISO-контейнеров со смежным портом Черноморского бассейна в Стамбул, а затем в Азов и вглубь России по внутренним водным путям снизит издержки на транспортировку до уровня, который приведен в таблице 1.

Расстояние от Стамбула до Волгограда при перевозке через Новороссийск в вод-





120

Таблица 1

**Сравнительная характеристика себестоимости перевозки одного ISO-контейнера
в водном и водно-железнодорожном сообщениях**

Направление перевозки	Результаты расчетов при различном сочетании использованных видов транспорта		
	Себестоимость перевозки в водно-ж.д. сообщении (руб.)	Себестоимость перевозки в водном сообщении (руб.)	Экономический эффект (руб.)
Стамбул–Новороссийск	–	18300	–
Стамбул–Азов	–	27657	–
Стамбул–Волгоград	38663	36194	2469
Стамбул–Нижний Новгород	51350	42067	9283

Таблица 2

Сравнительная характеристика затрат времени на транспортировку одного ISO-контейнера в водном и водно-железнодорожном сообщениях

Направление перевозки	Результаты расчетов при различном сочетании использованных видов транспорта		
	Затраты времени на перевозку в водно-ж.д. сообщении (ч)	Затраты времени на перевозку в водном сообщении (ч)	Разница во времени перевозки (ч)
Стамбул–Волгоград	88	103	15
Стамбул–Нижний Новгород	189	246	57

но-железнодорожном сообщении составляет 1646 км, через г. Азов в водном сообщении – 1780 км. Маршрут от Стамбула до Нижнего Новгорода при следовании грузов через Новороссийск в водно-железнодорожном сообщении займет 2749 км, через Азов в водном сообщении – 2780 км.

При увеличении расстояния перевозки растет и экономический эффект от перевозки контейнеров в водном сообщении по сравнению с водно-железнодорожным.

Расчет затрат времени на транспортировку одного ISO-контейнера приведен в таблице 2. Из нее следует, что с увеличением расстояния растет и разница во времени перевозки в водном сообщении по сравнению с водно-железнодорожным.

С учетом существующей пропускной способности водных путей РФ и приведенных направлений их использования могут применяться контейнеровозы типа «река-море»: сухогрузный теплоход типа «Волго-Балт» проекта 2–95А и сухогрузный теплоход типа «Ладога» проекта 285 (289).

Таким образом, развитие перевозок грузов по внутренним водным путям сухогрузными теплоходами смешанного типа «река-море» открывает следующие возможности для предприятий Юга России:

1. Иметь доступные тарифы на транспортировку, позволяющие сэкономить

средства и снизить себестоимость продукции.

2. Добиваться высокой сохранности грузов.

3. Располагать межконтинентальной транспортировкой грузов.

4. Осуществлять транспортировку самых разнообразных грузов.

5. Проводить передислокацию высвободившегося подвижного состава железнодорожного транспорта на обслуживаемые другие маршруты, где нет водных магистралей.

Еще один момент как дополнение: решение проблемы углубления участков внутренних судовых линий, к чему надо стремиться уже сейчас, позволило бы применять подвижной состав водного транспорта с большей грузоподъемностью. Резерв тут налицо.

ЛИТЕРАТУРА

1. Синцеров Л. Транспортно-коммуникационная парадигма мирового развития // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 5. – С. 122–128.
2. Кириллова А. Г. Новые технологии перевозок – контейнерные поезда. Европейские реалии и российские перспективы // Транспорт: наука, техника, управление. – 2010. – № 7. – С. 25–28.
3. Миротин Л. Б. Логистические подходы в решении транспортного обеспечения во время кризиса // Материалы Международной научно-практ. конференции: В 2 ч. – Волгоград, 2009. Ч. 1. – С. 60–64.
4. Лебедев Е. А. Совершенствование цели формирования транспортных систем // Транспорт: наука, техника, управление. – 2011. – № 11. – С. 65–67. ●