



Леонид Миротин,  
д.т.н., профессор МАДИ, заслуженный деятель  
науки РФ, председатель Межрегионального  
координационного совета по логистике,  
президент Национального совета по цепям  
поставок, лауреат государственной премии  
в области транспортной логистики



Александр Яменков,  
заместитель главы администрации  
муниципального образования,  
г. Новороссийск



Евгений Лебедев,  
д.т.н., профессор Кубанского  
государственного технологического  
университета



Сергей Федосеенко,  
предприниматель

# ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ РАЗВИТИЯ КОММУНИКАЦИОННЫХ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА ЮГА РОССИИ

**Аннотация.** Авторами показаны направления повышения транзитных возможностей юга России и восстановления транспортного обслуживания логистики Республики Крым. Приведены альтернативные маршруты смешанной перевозки грузов с использованием водного транспорта и паромного обслуживания транспортных потоков. Отмечена необходимость реинжиниринга существующих структур управления водным транспортом Азово-Черноморского бассейна. Предложено научное сопровождение данной работы.

**Ключевые слова.** Транспорт, инфраструктура, диверсификация, паромная переправа, порт, реинжиниринг, система, логистика, анализ, интеграция, редукция.

**Annotation.** The authors have shown ways of increasing transit capacity of Russia's South and restore transport services logistics Republic of Crimea. Provides alternative routes for multimodal transportation of goods using water transport and ferry service transport streams. The necessity of reengineering of existing structures of management of water transport of the Azov-black sea basin. Proposed scientific support of this work.

**Key words.** Transport, infrastructure, diversification, ferry, port, re-engineering, system logistics, analysis, integration, reduction.

Транспорт – важнейший элемент производственной инфраструктуры государства и регионов. От его устойчивого и эффективного функционирования зависят подъем, структурная перестройка и стабилизация экономики, обеспечение территориальной целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшение условий и уровня жизни граждан [1]. Последние изменения в Азово-Черноморском бассейне Евроазиатского

пространства, в частности возврат полуострова Крым в состав Российской Федерации, диктуют необходимость использования морского порта г. Керчи в качестве перевалочной базы – хаба юга России, где океанские суда большой грузоподъемности могут полностью разгрузиться на сухогрузы типа «река–море». Одобренные Правительством РФ 17.10.2013 Стратегии развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года и выделение опреде-

ленных финансовых средств на развитие речного судоходства должны стать началом инновационного развития на территории России каскадной системы транспортно-логистического обслуживания грузопотоков всех видов (транзитных, выходящих, входящих) и формирования интегрированной транспортно-логистической системы (ИТЛС) с долевым участием частного капитала под полной эгидой государства из единого управляющего центра, имеющего региональные

филиалы. Это позволит перераспределить грузопотоки, значительная часть которых перейдет на полузабытый в России речной (водный) вид транспорта [2].

В Южном федеральном округе (ЮФО) России 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 терминал обладает определенной пропускной способностью морских судов различных видов и характеристик, причем основными из них являются глубина фарватера и протяженность причальной стенки с находящимся у нее погрузочно-разгрузочным оборудованием.

Интеграция транспортно-коммуникационной системы на основе логистических технологий смешанных мультимодальных сообщений позволит повысить эффективность перевозок и работы транспортной инфраструктуры всех регионов, прилегающих к Азово-Черноморскому и Каспийскому бассейнам [3], и разгрузит порт Новороссийска, направив часть входящих в РФ контейнерных потоков с импортными грузами из порта-хаба (г. Керчь) в порт Азова. Необходимо учитывать, что морские суда-контейнеровозы, применяемые интермодальными операторами, по величине своей осадки не могут совершать подобную перевозку, поэтому до принимающего порта России (Азов) контейнеры должны доставляться, минуя Новороссийск, судами-контейнеровозами типа «река–море».

Предварительные расчеты показывают, что внедрение технологии смешанных перевозок ISO-контейнеров способствует снижению издержек на транспортировку за счет уменьшения наземной составляющей транспортного пути [4].

При развитии транспортной системы России и ее южной части необходимо учитывать не только транзитный потенциал, но и потребности в транспортно-коммуникационных связях всех регионов страны.

В Республике Крым возникли большие трудности с транспортным обслуживанием логистики, поскольку одно из основных направлений транспортных коммуникаций наземных видов транспорта полуострова проходит

через материковую часть недружественной Украины. Стала очевидной недостаточная пропускная способность единственной паромной переправы порт Кавказ–порт Крым, соединяющей полуостров с материковой частью России, на которой фокусировались все входящие и выходящие потоки грузов, пассажиров и транспортных средств наземных видов транспорта. Эта паромная переправа никогда не рассматривалась в качестве доминирующего направления, обеспечивающего перемещение грузовых и пассажирских транспортных потоков, поэтому предпринимаемые организационно-технологические и технические меры по увеличению пропускной способности паромной переправы не достаточны для компенсации утраченной пропускной способности северного транспортно-коммуникационного направления со стороны Украины. А намеченное строительство моста через Керченский пролив – весьма отдаленная перспектива решения проблемы транспортного обслуживания логистики по сути южного региона России.

В этой связи морские порты материковых регионов России Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов необходимо объединить в единую транспортно-логистическую систему юга России, которая обеспечит транспортно-коммуникационное взаимодействие Республики Крым не только с южными, но и центральными регионами России. Подобная интеграция транспортных коммуникаций позволит не только снизить стоимость перевозок, но и диверсифицировать их способы и направления выполнения. Для снижения нагрузки на паромную переправу и освобождения ее от транспортных потоков грузовых автомобилей хотя бы на летний период необходимо организовать па-

ромную транспортировку их из порта Азова, Азовского морского бассейна, до порта Феодосии. Подобное решение позволит снизить задержки и очереди на существующей паромной переправе и плотность транспортного потока, следующего к ней через часть Ростовской области, Краснодарский край и от нее через Керченский полуостров в центральную часть Республики Крым. Организация транспортного обслуживания Крыма немыслима без полного использования уже имеющейся инфраструктуры водного вида транспорта, тем более что данный регион России нуждается в срочном восстановлении транспортного обслуживания его логистики [5].

С учетом технических и пространственных характеристик расположения портов юга России как логистических полюсов, очевидно, что затраты автотранспортчиков, следующих в Республику Крым из регионов России, расположенных севернее г. Азова (Ростовская область) и обратно, только по топливу становятся достаточными, чтобы паромное сообщение между Азовом и Феодосией рассматривалось ими как приоритетная альтернатива следованию через существующую паромную переправу. А фактор времени, особенно для водителя, вообще становится неоспоримым аргументом для использования паромной линии Азов–Феодосия, поскольку во время движения на пароме водитель может спокойно отдохнуть, а не находиться за рулем медленно движущейся очереди, традиционно существующей перед действующей паромной переправой. Использование морского порта Новороссийска в качестве смежного с портом Керчи может рассматриваться для организации паромной переправы автопоездов, но только как вынужденная и временная мера, поскольку





Рисунок 1. Схема водного сообщения в межрегиональном и международном направлениях (Европа–Азия) юга России

Новороссийск и подходы к нему и без того перегружены подвижным составом наземных видов транспорта, особенно автомобильного [6].

Транспортное обеспечение логистики регионов не может рассматриваться как хозяйственно-коммерческая проблема, где можно вводить всевозможные ограничения на въезд транспортных средств на территорию региона или допускать монополизм отдельных, пусть и различных видов транспорта и перевозок. Проблема становится социально-политической. В этих условиях руководству перевозчиков, особенно водного и автомобильного видов транспорта, необходимо проявить профессиональную предпринимательскую бизнес-активность для организации альтернативных и диверсифицированных направлений и схем организации транспортного обслуживания логистики.

Организация многополюсной диверсифицированной системы смешанных перевозок в межрегиональных и международных направлениях на основе развития водного вида транспорта и реинжиниринга всей транспортной системы юга России позволит:

- снизить плотность транспортных потоков на участках загруженных автомобильных дорог М29,

А146, М25, проходящих по наиболее заселенному региону РФ – Краснодарскому краю;

- снизить размер совокупных логистических затрат в цепях поставок;
- снизить монополизм в межрегиональном водном сообщении;
- снизить уровень безработицы в местах расположения морских терминалов с развитой транспортной инфраструктурой.

Схема водного сообщения в межрегиональном и международном (Европа–Азия) направлениях юга России приведена на рис. 1.

Краснодарский край занимает особое геополитическое место в формировании международных и межрегиональных транспортных коридоров, обеспечивающих мультимодальные перевозки грузов и пассажиров в тесной связи с ключевыми направлениями в международном сообщении (Европа–Азия) и в интересах стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

Значительные потери времени и средств в местах стыкования нескольких видов транспорта, даже в межрегиональных направлениях, вызваны недостаточным технологическим и информационным взаимодействием между ними [7].

Как показывает практика, сегодня в Минтранс РФ направляется неполная и недостоверная информация, связанная с управлением процессами, обеспечивающими перевозку грузов в портах Республики Крым и сопряженных с ними находящихся на территории Южного федерального округа Азово-Черноморского бассейна. Это приводит к несоответствию отчетных данных реально существующим транспортным и финансовым потокам. При сложившихся формах владения и пользования активами водного транспорта, которые находятся в аренде у сторонних компаний, а вспомогательный флот технологически и функционально отсутствует вовсе, выполнение задач по обеспечению в портах Азово-Черноморского бассейна безопасного и эффективного функционирования морских портов, поставленных Минтрансом РФ перед ФГУП «Росморпорт» и администрациями морских портов, связано с трудностями непреодолимой силы и увеличением рисков в портах [8].

В этой связи возникает необходимость целенаправленного формирования у специалистов и руководителей всех структур водного вида транспорта РФ, участвующих в создании и эксплуатации морских пор-

товых сооружений и средств, определенной культуры и безопасности на море как набора характеристик и особенностей их деятельности, обеспечивающей безопасность и надежность морской составляющей транспортной системы страны.

Сложившаяся ситуация в портах Азово-Черноморского бассейна из-за нехватки квалифицированных кадров и несогласованного взаимодействия в совместной деятельности руководства ФГУП «Росморпорт» и администраций морских портов требует комплексного анализа со стороны Минтранса РФ и принятия необходимых мер по реинжинирингу данных структур и степени их интеграции. Редукцией последовательности этих усилий могут быть следующие мероприятия:

- завершение объединения филиалов Азово-Черноморского бассейна в единый бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»;
- разработка единой программы развития портов Азово-Черноморского бассейна в рамках ФГП «Развитие транспортной системы России»;
- организация контроля со стороны ФГУП «Росморпорт» существующего порядка по проектированию, строительству, реконструкции и целевому назначению/переназначению всех гидротехнических сооружений судоходства, определение целесообразности и приоритетов данных работ в плане стратегического развития каждого порта;
- возвращение директору АЧФ ФГУП «Росморпорт» статуса заместителя директора Росморпорт РФ;
- обеспечение ускоренной подготовки и согласование рабочих документов между работниками филиалов и работниками центрального аппарата для принятия решений генеральным директором ФГУП «Росморпорт»;
- реорганизация и укрепление подразделений филиалов «Росморпорт», сокращение численности персонала на 30% и увеличение средней заработной платы;
- решение вопросов постройки функционально-вспомогательного и дноуглубительного флота для обеспечения навигационной, пожарной, экологической

и экономической безопасности портов Азово-Черноморского бассейна;

- включение в план развития портов Азово-Черноморского бассейна строительства причалов для отстоя собственного функционально-вспомогательного флота;
- утверждение порядка передачи имущества в аренду, методики определения величины арендной платы с учетом затрат ФГУП «Росморпорт», единого типового договора аренды, предусматривающего перечисление арендной платы на расчетный счет предприятия, с возможным заключением инвестиционного договора;
- создание агентского отдела;
- перезаключение договора аренды гидротехнических сооружений ГТС на длительные сроки с теми, кто вложил свои деньги в инфраструктуру и расторжение договорных отношений с недобросовестными арендаторами, с объявлением конкурса на аренду высвободившегося государственного имущества.

Реализация этих мероприятий позволит активизировать работу водной составляющей транспортной системы юга России и снизить или приостановить неэффективное освоение выделяемых для ее развития государственных средств с использованием серых схем, сложившихся и традиционно используемых за долгие годы дискуссий.

Научное сопровождение данной многоплановой работы в формате пилотного проекта на этапах проектирования и практического внедрения его основных положений было бы целесообразным и эффективным со стороны ведущих транспортных вузов страны: Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) и Кубанского государственного технологического университета (КубГТУ). Это позволит перейти от научных рекомендаций и их локальной апробации к широкому внедрению уже имеющихся научных разработок на важной южной части транспортной составляющей страны в ответственный для нее период транспортного обеспечения логистики Республики Крым и развития внешних экономических связей в евроазиатском направлении.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М. Пути диверсификации и реинжиниринг транспорта юга России // Вестник транспорта. – 2015. – № 14. – С. 10–12.
2. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Левицкий М.О., Лепешинский Е.Э. Повышение транзитных возможностей Российской Федерации // Материалы VII международной научно-практической конференции «Автомобильный транспорт Дальнего Востока–2014» / Под общ. ред. П.П. Володькина. – Хабаровск: изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2014. – С. 274–277.
3. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Левицкий М.О. Интеграция транспортных коммуникаций региона // Мир транспорта. – 2014. – №4. – С. 118–123.
4. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Левицкий М.О. Повышение доли участия водного транспорта в цепи поставок // Материалы XIII Международной научно-практической конференции «Логистика: современные тенденции развития» / Под ред. В.С. Лукинского и др. – СПб.: ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, 2014. – С. 184–187.
5. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М. Предложения по восстановлению транспортной логистики Республики Крым // Вестник транспорта. Москва. – 2015. – № 9. – С. 21–25.
6. Миротин Л.Б., Яменсков А.И., Федосеенко С.М., Лебедев Е.А., Мяло Д.С., Зверьяка М.А. Новороссийский транспортный узел юга России: проблемы и пути их решения // Вестник транспорта. – 2016. – № 1. – С. 2–8.
7. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Голубинский А.В., Науменко М.А. Развитие портового кластера и наземной транспортировки грузов // Вестник транспорта. Москва. – 2014. – № 11. – С. 29–31.
8. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М. Развитие транспортно-коммуникационных возможностей юга России // Материалы конференции «Современный транспорт: инфраструктура, инновации, интеллектуальные системы» // Сб. трудов Международной транспортной академии. – М., 2015. – № 18. – С. 162–172.