Янукян А.А., Кубликова Ю.А.
*Кубанский государственный технологический университет
Краснодар, Россия*

doi: 10.18411/Ij2016-3-44

Организации движения автопоездов при обслуживании морского терминала

Объекты транспортной инфраструктуры, расположенные на территории Краснодарского края (в частности морские портовые комплексы, разветвленная сеть железнодорожных путей и автомобильных дорог, железнодорожные станции, вокзалы, аэропорты, а также магистральные газопроводы) имеют стратегическое значение не только для развития региона, но и для страны в целом [1].

Транспортная инфраструктура обеспечивает доставку туристов и отдыхающих на Черноморское побережье Краснодарского края, а также обслуживает транзитные грузопотоки, осуществляемые в рамках российской экспортной деятельности.

Ключевую функцию в этой деятельности выполняет морская транспортная инфраструктура, в частности портовые комплексы Краснодарского края, обеспечивающие прямой выход через Азовское и Черное моря на международные внешнеторговые пути.

Для соответствия торговым и транспортным потребностям страны морские порты России должны предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру и оказывать качественные услуги. Потребность в долгосрочном планировании особенно остро ощущается в сфере развития портовой инфраструктуры – жизненный цикл проектов в

морских портах охватывает десятилетия, что обозначает необходимость долгосрочного прогнозирования спроса на портовую инфраструктуру, её влияния на экономику и экологию [3].

Крупнейший в России морской порт Новороссийск - это современный многофункциональный и высокомеханизированный комплекс морских терминалов, грузооборот которого составляет 117 млн. тонн в год. в том числе 85 млн. тонн наливных и 32 млн. тонн сухих грузов.

С точки зрения транспортной инфраструктуры пропускная способность портового транспортного узла складывается из двух основных составляющих: возможности терминальных комплексов и возможности железнодорожных и автомобильных магистралей на подходах к порту.

Значительная доля грузо- и пассажиропотоков обслуживается автомобильным видом транспорта, использующим улично-дорожную сеть (УДС) Муниципального образования, ответственного за её соответствие техническим требованиям, обеспечивающим безопасность дорожного движения и необходимую пропускную способность. Определенную ответственность МО г. Новороссийск несёт и за участки федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории его транспортного пространства. В Новороссийске сходятся федеральные автомобильные трассы М4 «Дон» (Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск) и М25 (Новороссийск — Керченский пролив).

Грузообразующие предприятия находятся на территории города и транспортные потоки, обслуживающие их логистику, преимущественно состоят из большегрузных автопоездов,двигающихся по УДС города «на своё усмотрение» ввиду отсутствия единого оператора движения на территории МО г. Новороссийска. В связи с этим снижается скорость транспортных потоков и увеличивается экологическая нагрузка на окружающую среду. Маршрутизация движения автопоездов на территории города может снизить нагрузку на его УДС. Для этой цели были проведены исследования загруженности в разные промежутки времени главной магистрали федерального значения, проходящей

по территории г. Новороссийск, а также улиц на которых непосредственно располагаются основные портовые организации

Объектами исследования стали следующие грузообразующие предприятия МО г. Новороссийск:

1. ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП)
2. ООО «Новоморснаб»
3. ОАО «Новороссийский зерновой терминал» (НЗТ)
4. ОАО «Новорослесэкспорт»
5. ОАО «Новороссийское Узловое Транспортно-Экспедиционное предприятие» (НУТЭП)
6. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» (НСЗ)

Схема расположения указанных предприятий на территории МО г. Новороссийск относительно главной магистрали Е97 (въезда и выезда из г. Новороссийска) приведена на рисунке 1.

Исследования показали, что движение всех автопоездов предприятий (указанных на рисунке 1) осуществляется по кратчайшему пути – по УДС города, что резко увеличивает плотность транспортного потока на этих участках.

Территориальное расположение грузообразующих предприятий и приведенная динамика регулярности их входящих транспортных потоков позволяет ввести маршрутное ориентирование движения автопоездов по территории МО г. Новороссийск. Это позволит снизить транспортную нагрузку на отдельных участках УДС города с интенсивным движением автомобилей.

Разработка алгоритма организации движения автопоездов на территории МО г. Новороссийск и его практическая реализация требует введения единого транспортно-логистического оператора организации движения грузового автомобильного подвижного состава на территории МО г. Новороссийск. Поэтому приведенные результаты выполненных исследований являются началом работы с целью снижения экологической нагрузки на городскую

территорию МО г. Новороссийск и повышения эффективности использования главных участков УДС города при транспортном обслуживании логистики предприятий портового терминала.

Условные обозначения:

- грузобразующие предприятия МО г. Новороссийск;

- участки дороги федерального значения на территории МО
Новороссийск;

г.

- УДС МО г. Новороссийск;

- места УДС возможного разделения транспортных потоков.

Рисунок 1. Расположение грузобразующих предприятий МО г. Новороссийск.

Литература:

1. В. Кондратьев Логистическая инфраструктура Краснодарского края. – 2014
2. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Левицкий М.О. Интеграция транспортных коммуникаций региона// Мир транспорта. – 2014. - №4. – С. 118-123
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва – 2012 http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf