

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ

¹Акопян Д.В.

¹ФГБОУ ВПО «Государственный Университет Управления», Москва, Россия (109542, Москва, Рязанский просп., 99),

Присоединение Крымской Республики к составу Российской Федерации стало одним из главных событий десятилетия. В преддверии сезона отпусков россияне получили возможность отдохнуть у себя на Родине. И вот тут-то перед многими встали проблемы, решение которых теперь будет находиться в юрисдикции РФ. Со времен обретения Украиной статуса независимого государства прошло более 20 лет. До февраля 2014 года пересечение украинской границы транзит на курорты Крыма были легко осуществимы, безопасны и не вызывали никаких проблем. Однако в условиях складывающейся геополитической обстановки, гражданам России приходится искать иные, обходные пути, которые в конечном итоге приводят в Крым. Решение этих проблем будет рассмотрено в данной статье и рассказано про логистическую инфраструктуру, а именно о логистике железнодорожных пассажирских перевозок Крыма.

Ключевые слова: Крым, логистическая инфраструктура, пассажирские перевозки, транспорт, логистика.

LOGISTICS INFRASTRUCTURE PASSENGER TRAFFIC IN THE REPUBLIC OF CRIMEA

¹Akopyan D.V.

¹ State University of Management, Moscow, Russia (109542, Moscow, Ryazan Avenue, 99)

Joining the Crimean Republic to the Russian Federation was one of the main events of the decade. In anticipation of the holiday season, the Russians were able to relax in their homeland. And it is here that stood in front of many problems, the solution of which will now be subject to the jurisdiction of the Russian Federation. Since the days of Ukraine gained the status of an independent state has been more than 20 years. Until February 2014 crossing the Ukrainian border transit to the resorts of Crimea were easy to carry, safe and do not cause any problems. However, in the current geopolitical situation, the citizens of Russia have to look for other, workarounds, which eventually lead to the Crimea. Solving these problems will be discussed in this article about the logistics infrastructure, namely logistics passenger rail Crimea.

Key words: The Crimea, logistics infrastructure, passenger traffic, transport, logistics.

Присоединение Крымской Республики к составу Российской Федерации стало одним из главных событий десятилетия. Поднятие патриотического духа, укрепление веры в силу Отечества, удовлетворение от восстановления исторической справедливости - все это на себе испытал каждый гражданин России. К тому же, в преддверии сезона отпусков россияне получили возможность отдохнуть у себя на Родине. И вот тут-то перед многими встали проблемы, решение которых теперь будет находиться в юрисдикции РФ.

Во-первых, для граждан, отправляющихся, скажем, из Москвы в Семфинополь, желающих воспользоваться услугами железнодорожного транспорта и опасующихся проблем при пересечении границ Украины, было непривычно видеть на своих билетах

отметку "44 часа в пути", которая заменила привычную "25 часов 17 минут". Хотя в этом ничего удивительного нет: в связи со сложившейся нестабильной обстановкой на территории соседнего государства, военными действиями на Юго-Востоке Украины и резким ухудшением российско-украинских отношений, прямой путь в Крым оказался небезопасным для жителей РФ. Это, в свою очередь, привело к активизации маршрутов по "единым билетам" ("поезд - автобус - паром - автобус" или "поезд - паром - поезд") Во-вторых, гостинично-туристический комплекс, доставшийся независимой Украине от СССР, пришел в негодность. За более чем 20 лет руководством страны не было проведено ни одной программы по развитию туристического бизнеса и обновлению инфраструктуры для отдыха. По сути, кроме пляжей и советских домиков на побережье на данный момент Крыму больше нечем похвастаться.

Решение этих проблем будет рассмотрено в двух статьях. И сегодня мы поговорим о первой составляющей - логистической инфраструктуре, а именно логистике железнодорожных пассажирских перевозок.

Со времен обретения Украиной статуса независимого государства прошло более 20 лет. До февраля 2014 года пересечение украинской границы транзит на курорты Крыма были легко осуществимы, безопасны и не вызывали никаких проблем. Однако в условиях складывающейся геополитической обстановки, гражданам России приходится искать иные, обходные пути, которые в конечном итоге приводят в Крым.

Возьмем для примера путь из Москвы. Он представлен на рисунке 1.

(по состоянию на 31.12.13)

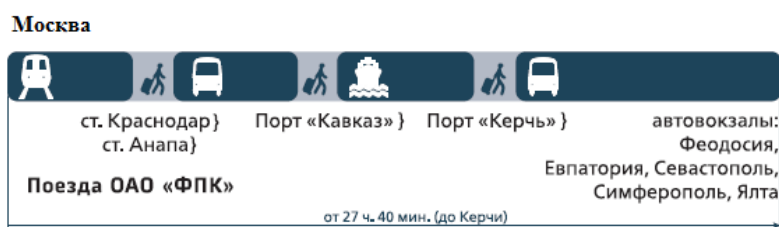
Станция	Прибытие	Стоянка	Отправ-ие	Килом-ж	В пути
 Россия	 Москва Курская		15:23	0 км	
	Москва		15:23	0 км	
	Тула	18:44 4 м	18:48	194 км	3 ч 21 м
	Тула-1-Курская	18:44 4 м	18:48	194 км	3 ч 21 м
	Орёл	20:54 13 м	21:07	383 км	5 ч 31 м
	Курск	22:47 12 м	22:59	537 км	7 ч 24 м
	Белгород	01:16 40 м	01:56	697 км	9 ч 53 м
 Украина	Казачья Лопань	01:42 30 м	02:12	741 км	11 ч 19 м
	Харьков	02:49 23 м	03:12	781 км	12 ч 26 м
	Харьков-Пасс.	02:49 23 м	03:12	781 км	12 ч 26 м
	Лозовая	05:11 2 м	05:13	929 км	14 ч 48 м
	Павлоград-1	06:11 2 м	06:13	994 км	15 ч 48 м
	Запорожье	07:49 9 м	07:58	1108 км	17 ч 26 м
	Запорожье-1	07:49 9 м	07:58	1108 км	17 ч 26 м
	Мелитополь	09:30 25 м	09:55	1220...	19 ч 7 м
	Новоалексеевка	11:04 50 м	11:54	1311 км	20 ч 41 м
	Джанкой	13:53 1 ч	14:53	1373...	23 ч 30 м
	Остряково	15:11 5 м	15:16	1445...	1 д 0 ч 48 м
 Симферополь			15:40	1465...	1 д 1 ч 17 м

Рис.1 Путь по маршруту "Москва - Симферополь" по состоянию на 31 декабря 2013 года.

Как видно из предоставленной схемы, границы Украины пересекались один раз. На станции "Казачья Лопань" осуществлялся таможенный контроль украинскими сотрудниками. Чтобы проехать достаточно было иметь при себе или паспорт, или загранпаспорт. Больше никаких документов не требовалось. На данный момент при подобном выборе поездки, границы пересекаются дважды: на въезде и выезде. При себе нужно иметь и паспорт, и загранпаспорт. На времени следования это не сказывается. Не сказывается "на бумаге". Однако в СМИ мы все чаще слышим о том, как граждан России высаживают с поездов, как сотрудники таможенных служб требуют взятки за проезд по территории, как задерживают россиян и пытаются фабриковать "липовые" дела. Так что же сделать, чтобы избежать неприятностей и при этом добраться до Крыма?

В 2014 году РЖД открыл маршруты через территорию России по так называемым "единым билетам", которые делятся на два вида:

1) "Поезд - автобус - паром - автобус"



Цена: - поезд от 2680 (плацкарт) до 6464,30 (купе) рублей
 - автобус 350 рублей.

Время в пути: 27 часов 40 минут (поезд) + 8 часов (автобус)

2) "Поезд - паром - поезд".



Цена: от 4026 (плацкарт) до 6464,30 (купе) рублей. Время в пути: 44 часа

Данные маршруты являются оптимальными в сложившихся условиях, но при этом они могут быть улучшены, как в ценовом направлении (снижение стоимости билетов), так и во временном (сокращение пути на несколько часов).

Этих результатов можно добиться двумя способами:

1)Строительством моста через Керченский пролив.

Мост, соединяющий полуостров с остальной территорией РФ, должен стать одним из самых крупных проектов десятилетия. На его реализацию Министерством Транспорта будет потрачено 157,8 млрд руб. Строительство будет завершено 16 декабря 2018 года.

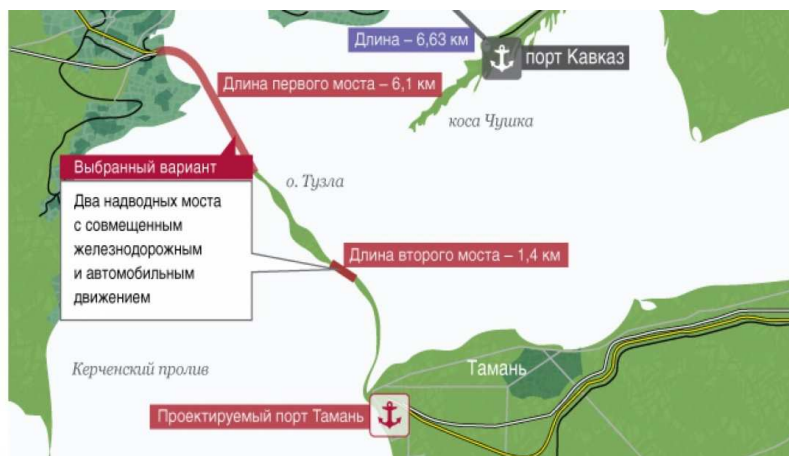


Рис. 2. План строительства Керченского моста.

2) Строительство ветки Симферополь - Керчь.

Об этом проекте говорят давно, но реализовывать его не спешат: в июне 2014 строительство этой ветки не было включено Правительством РФ в перечень необходимых работ до 2020 года.

Предложение о строительстве прямой ветки Симферополь - Керчь (около 200 км) исходило от крымского руководства. В числе причин называлась необходимость перераспределения грузопотока с севера, от станции Джанкой, на Керчь, а также учет планов по перекалфикации портов Евпатории и Феодосии в зоны отдыха и, соответственно, перераспределению грузопотока оттуда в Севастополь и Керчь. По мнению экспертов, отказ от строительства ветки вполне оправдан в силу экономической неэффективности проекта на данном этапе, и вернуться к этому вопросу ценой не менее \$1 млрд стоит после того, как сформируется транспортная карта Крыма и будет построен мост через пролив.

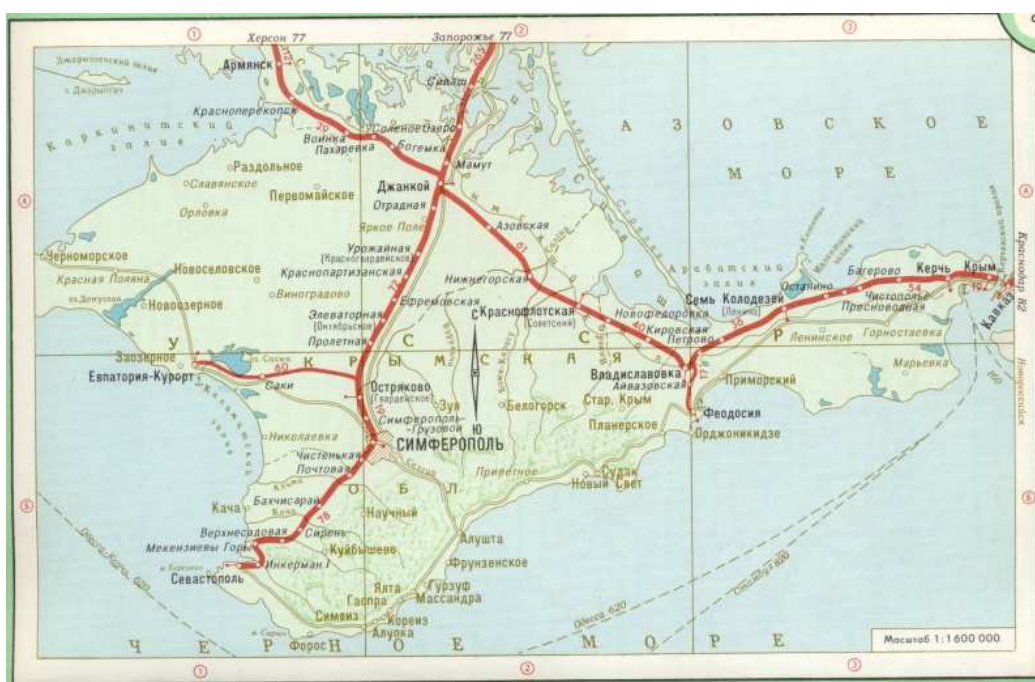


Рис. 3. Карта железных дорог Крыма

Подведем итоги. На данный момент пассажирское железнодорожное сообщение с Крымом налажено и работает довольно хорошо. Значимых улучшений стоит ждать к декабрю 2018 года, когда будет завершено строительство Керченского моста. Этот проект должен стать началом нового этапа в развитии железных дорог Крыма, ведь модернизация транспортной системы и строительство новых дорог будет активно реализовываться лишь после соединения полуострова с материком с помощью моста.

Список используемой литературы

- 1) Бережной В.И., Лукинский В.С. Методология логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием // "Бизнес и логистика 98". - М.: МГАДИ (ТУ), 1998.-с. 52-54
- 2) Дунаев О.Н. Проблемы управления транспортом в регионе в условиях перехода к рынку. М.: Б.И., 1991. - 264 с.
- 3) Ивакин Е.К., Яхимович Е.А. От логистической организации к логистическому менеджменту // Логистика: Стратегия и тактика антикризисного управления: Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону: РГСУ, 1999.
- 4) Иванов С.В. Роль логистики компании в обеспечении качества продукции (услуг) и повышении конкурентоспособности // Мир человека. - 2009. - Т.9. -№ 1.
- 5) Клопотов К.К. Усовершенствование эксплуатации городского транспорта за рубежом. М.: Транспорт, 1999. - 147 с.
- 6) Сергеев В.И. Глобальные логистические системы [Текст] : / В.И. Сергеев. - СПб. : Бизнес- Пресс, 2001. - 260 с.