Предложение по увеличению пропускной способности причального комплекса порта "Кавказ"

Демченко К.С.,
магистр Академии строительства и архитектуры
Донского государственного технического университета
(АСА ДГТУ),
г. Ростов-на-Дону
E-mail: Ksenechka1004@mail.ru

Для связи Крымского федерального округа с различными регионами Российской Федерации существует паромная переправа, находящаяся в Керченском проливе. Она является основной транспортной артерией, связывающей Крым с материковой Россией.

Керченская паромная переправа (переправа «Крым-Кавказ») — морская паромная переправа, выполняющая перевозку через Керченский пролив пассажиров, автомобилей и железнодорожных вагонов.

Данная тема сейчас очень актуальна, по причине резко возросшего за последние два года спроса на перевозки на полуостров Крым через паромную переправу порта «Кавказ».

После присоединения полуострова Крым к Российской Федерации в 2014 году пассажирооборот и грузооборот вырос почти в четыре раза — до 2,8 миллиона человек и 700 тысяч автомобилей. Это положительно отразилось на доходах порта и на дальнейшем его развитии. Но в то же время это стало большой проблемой, которая и сейчас особенно актуальна [1].

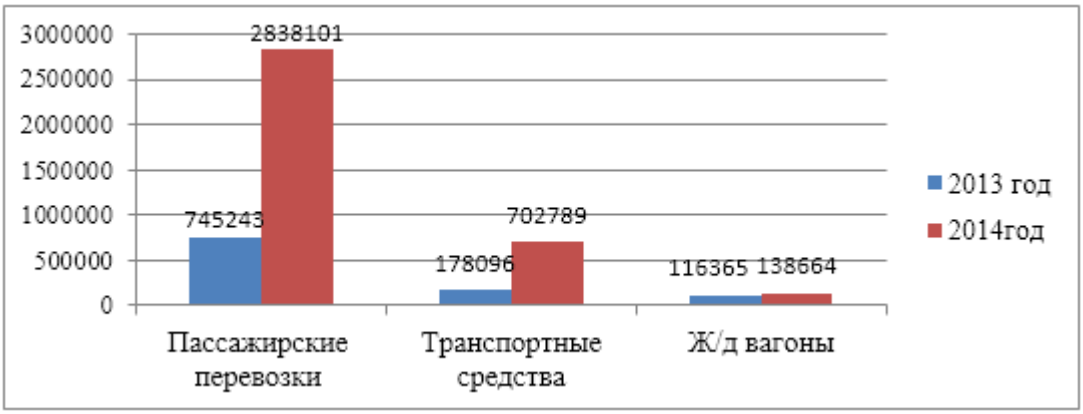

Рисунок 1 — Динамика роста пассажирооборота и грузооборота за 2013 и 2014года

Огромный поток туристов и транспортных средств возрастает в летнее время года. Для их перевозки на Керченской паромной переправе в 2013г работало всего два парома. В 2014 и в 2015 годах с увеличением потока пассажиров и автотранспортных средств, на линию «Кавказ-Крым» были запущены новые паромы, которые работают и в настоящий момент: т/х «Н.Аксёненко», т/х «Олимпиада», т/х «Крым», т/х «Глюкофилоуза-III», т/х «Протопорус IV», т/х «Победа», т/х «Майор Чапичев» [2].

С дополнительным приобретением паромов и выводом их на линию многочасовые очереди в пиковые сезоны сократились с 30-40 часов до 4-6 часов. Но не смотря на то, что паромы работают в нормальном, штатном режиме, ожидание погрузки все же занимает много времени. Одной из причин вышесказанного является нехватка причалов под погрузку/разгрузку автопассажирских паромов.

Оптимальным решением проблемы будет постройка нового причального комплекса, что позволит одновременно становиться под погрузку или разгрузку большему количеству паромов, даст возможность приобрести в аренду дополнительные суда и ускорит их движение на линии «Крым-Кавказ» [3].

Проанализировав данные, на диаграмме можно наблюдать сравнение пропускной способности до постройки причального комплекса и после (Рисунок 2) [3][4].

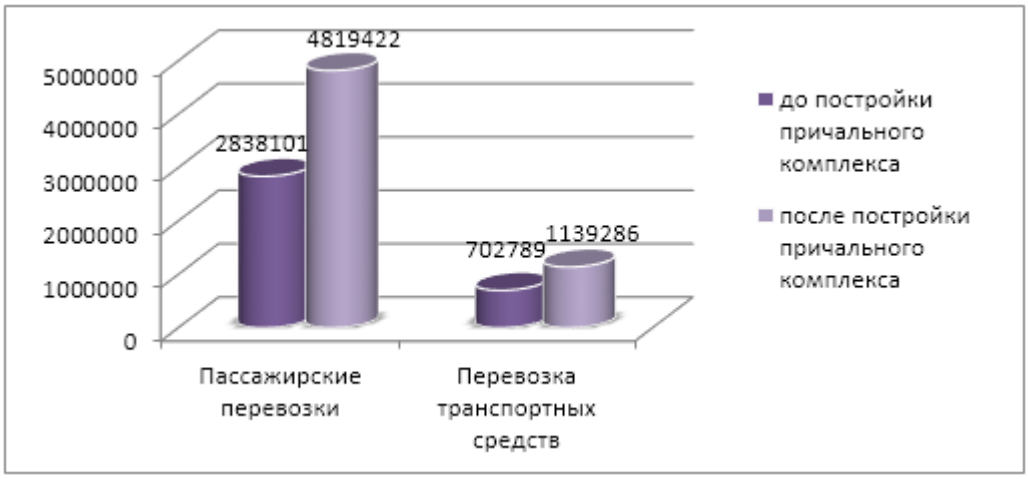

Рисунок 2 — Диаграмма увеличения пропускной способности порта по предложенному проекту

Таким образом, можно сделать вывод, что этот проект — постройка нового причала, в дальнейшем будет очень прибыльным, увеличит пропускную способность порта «Кавказ», так как на сегодняшний день паромная переправа между полуостровом Крым и остальной частью России является единственной связующей ниткой.

Список использованных источников

1. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта. — 2-е изд., перераб. и доп. — Одесса: Латстар, 2005. –416 с.
2. Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов водного транспорта. — 2-е изд., перераб. и доп. — С.Перербург: АНО НПО «Мир и семья», 2010. –560 с.
3. Смирнов Г., В.В. Аристархов, С.Н. Левчаев Порты и портовые сооружения: Учебное издание — М: Издательство АСВ, 2012.- 464 с.
4. ГОСТ Р 55561-2013 Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности.
5. СНиП 3.07.02-87 Строительные нормы и правила. Гидротехнические морские и речные транспортные сооружения.