

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ФИНАНСОВАЯ НАУКА

doi: 10.51639/2713-0576_2026_6_1_04

Научная статья

УДК 656.025

ГРНТИ 73.47.01

ВАК 05.22.01

**О некоторых вопросах организации логистики транспортных потоков
в летний период на территории Краснодарского края**

Лилиана Алексеевна Ленская,

Наталья Игоревна Федосеенко *, Александр Васильевич Картыгин

*Филиал ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический
университет им. В.Г. Шухова» в г. Новороссийске,**Новороссийск, Россия** fedoseenko_natal@mail.ru**Аннотация**

Опираясь на данные открытых источников освещены некоторые, вопросы логистики летних перевозок по транспортной инфраструктуре Краснодарского края.

Жизнь современного человека не мыслима без движения, скорости и перемещения в пространстве. Каждое утро, просыпаясь в собственной квартире, человек мысленно прокладывает свои маршруты, продумывает, какой из них окажется наиболее целесообразным по личному комфорту, скорости прохождения и качеству выбранного пути. И конечно же, большую роль во всех путешествиях играет выбранный способ передвижения, транспорт. Здесь каждый вправе выбирать, передвигаться ли ему на собственном автомобиле или выбирать общественный транспорт, а при путешествиях на дальние расстояния важно тщательно обдумывать все преимущества и недостатки личного, железнодорожного, авиа- или водного транспорта.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, логистика транспортных перевозок.

Мысль о движении, скорости и постоянной смене мест неотделима от современного человека. Перед нами всегда стоит вопрос выбора оптимального маршрута, и мы пытаемся найти идеальный баланс между комфортом, скоростью и качеством дороги. В этих размышлениях актуальным будет видеться все:

- комфортность выбранного пути с точки зрения водителя может быть оценена по тому, насколько знаком человек с этим маршрутом, сложность выбранной трассы, ее загруженность, качество покрытия, и наличие участков с замедленным движением, требующих повышенного внимания, опытности и сформированности навыков водителя;

- скорость прохождения маршрута зависит от качества дорожного покрытия, загруженности трассы, наличия участков сужения или проведения ремонта дорожного полотна;

- качество выбранного пути, как правило, оценивается водителем по наличию заправок, наличию или отсутствию пробок, качеству дорожного покрытия, возможности остановок для приема пищи или возможность ее покупки.

И конечно же, большую роль во всех путешествиях играет выбранный способ передвижения, транспорт. Здесь каждый вправе выбирать, передвигаться ли ему на

собственном автомобиле или выбирать общественный транспорт, а при путешествиях на дальние расстояния важно тщательно обдумывать все преимущества и недостатки личного, железнодорожного, авиа- или водного транспорта.

Мы живем в самом красивом и благодатном месте - Краснодарском крае.

Это и житница, и здравница России, сюда за тысячи километров направляются наши соотечественники к берегам Черного и Азовского морей.

Наш город расположился на берегу Цемесской бухты Черного моря. Город портовый, город промышленный. Город с великой историей и множеством проблем.

Муниципальное образование г.Новороссийск имеет в своем составе сам город и 24 населенных пункта. Население более 500 тыс. человек по данным 2024 года. Достаточно высокая плотность населения- порядка 412 чел./км² [1].

Территория муниципального образования (административно-территориальной единицы) город Новороссийск расположена на юго-западе Краснодарского края, на территории Абрауского полуострова и Цемесской долины, обрамляющей Новороссийскую (Цемесскую) бухту Чёрного моря. На западе граничит с территорией муниципального образования город-курорт Анапа, на востоке — с Крымским районом, на юге — с муниципальным образованием город-курорт Геленджик [1].

С 1 января по 30 сентября 2024 года Новороссийск посетили 1 миллион 120 тысяч туристов, в то время как в 2023 году - 1 миллион 38 тысяч. Темп роста составил 107,9 %. За летний период 2024 года Новороссийск посетили почти 568 тысяч человек, что на 60 тысяч больше, чем в 2023 году [2].

На Черноморское побережье Краснодарского края можно добраться самолетом, автомобильным, железнодорожным или морским транспортом. Основные транспортные развязки (пересечения) - города Краснодар, Анапа, Новороссийск, Геленджик, Сочи, обладающие развитой железнодорожной структурой, собственными аэропортами и развитой автомобильной сетью.

Со времени возвращения Крымского полуострова в состав России в 2014 году, к инфраструктуре юга России добавилось еще три аэропорта - Севастополь, Симферополь, Керчь.

А строительство Крымского моста и новых автомагистралей, соединяющих Крымский полуостров с Краснодарским краем и далее с Центральной Россией и Москвой, сделало Российский туризм все более привлекательным. Наличие развитой инфраструктуры, присоединенные новые территории должны были снизить нагрузку на Краснодарский край, а также способствовать развитию туристической индустрии. Добавим сюда активное развитие туристической инфраструктуры Крымского полуострова с его легендарным прошлым, историческими местами, музеями, дворцами, парками и просто уникальной природой, и сразу становится понятным, что это направление не могло остаться незамеченным. Пассажиропоток на Крымском направлении вырос с 1млн.204 тыс чел в 2014 году до 5 млн 242 тыс. чел в 2018 году. То есть наблюдался практически четырехкратный рост пассажирских авиаперевозок.

В целом по стране в это время наблюдался прирост всего лишь в 10,6 % и составил 116, 2 млн. чел. за 2018 год.

И в 2018-2019 годах наблюдалось снижение туристической нагрузки на Азовское побережье, а также на Новороссийск, Джубгу, Ольгинку и Анапское побережье. Здесь было зафиксировано незначительное падение спроса на 6,5-7 %, при общем увеличении пассажиропотока в южном направлении на 16-18 %.

В марте 2020 года пассажироперевозки российских авиакомпаний сократились на 28,1 % [3].

Пандемия COVID ограничила передвижения пассажиров как на внутренних, так и на международных рейсах. Суммарные убытки российских авиакомпаний достигли 125 млрд. рублей. Зарубежный пассажиропоток российских авиакомпаний рухнул на 76 %, до 13,1 млн. человек. Перевозки российских авиакомпаний сократились на 46 %. Проблемы авиакомпаний усугублялись падением рубля. Так как расходы на обслуживание техники и зарплаты экипажей ориентировались на мировой рынок и усугублялись падением рубля. Так как расходы на обслуживание техники и зарплаты экипажей ориентировались на мировой рынок [4].

После начала специальной военной операции в феврале 2022 года были закрыты практически все аэропорты юга России. И на сегодняшний день действующим является только аэропорт города Сочи. Доля билетов южного направления (г. Сочи) на сегодняшний день составляет всего 7,5 % от общего количества проданных авиабилетов [5]. Высокая стоимость авиаперелетов, необходимость многочисленных пересадок, и в связи с ними, потеря времени в пути, делает сегодня авиаперелеты в южном направлении достаточно некомфортными для пассажиров северных, уральских и дальневосточных регионов.

Железнодорожный транспорт является поистине универсальным. Он не зависит от погоды, от времени года, от температуры, скорости и направления ветра. Современные поезда достаточно комфортабельны, обладают высокой скоростью движения, оснащены кондиционерами, душевыми, устройствами для зарядки телефонов, wi-fi.

Современные двухэтажные скоростные поезда дают возможность вдвое увеличить количество пассажиров одного состава без потери комфорта. Железнодорожные вокзалы, достаточно комфортные по размещению и обслуживанию есть в каждом городе, а в крупных городах их может быть несколько.

Для путешествия на поездах нет практически никаких ограничений, ни по здоровью, ни по месту проживания человека. Железнодорожный транспорт доступен везде - от самых южных до самых северных городов нашей страны.

С мая по август 2024 года на поездах в сообщении с югом России перевезено более 11,7 млн. человек, что на 4,5 % больше показателя за аналогичный период 2023 г. В поездах Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД) перевезено 9,3 млн. пассажиров (+2,6 %), в поездах «Гранд сервис экспресс» – 2,4 млн (+14 %). Задействованы все возможности для перевозки пассажиров на южных направлениях – для формирования поездов здесь занято почти 40 % от общего парка вагонов, а для их назначения максимально используется пропускная способность магистрали [5].

Если смотреть по нашему городу, то ежедневно в летнее время в город прибывает всего 15-17 поездов с возможностью перевозки до 850 человек максимально в двухэтажных поездах. Естественно, что этого количества явно недостаточно, учитывая, что за летний период 2024 года Новороссийск посетили почти 568 тысяч человек, что на 60 тысяч больше, чем в 2023. В зимний период количество ежедневно прибывающих поездов составляет всего 5-7, а учитывая, что среднегодовой поток туристов составляет 1 миллион 120 тысяч, то становится очевидным, что железнодорожный транспорт тоже не в состоянии решить проблему перевозок пассажиров.

С чем это связано? Недостаточное количество подъездных путей, отсутствие современного железнодорожного вокзала в нашем городе. Исторически сложилось, что наш город больше ориентирован на грузовые перевозки, так как Новороссийск является портовым, промышленным городом и не ориентирован на прием отдыхающих.

Еще стоит учесть, что соседний курортный город Геленджик не имеет своего железнодорожного вокзала совсем. И все последующие приморские поселки, соответственно, тоже не имеют такого транспорта. Ближайший железнодорожный

вокзал, кроме Новороссийска, расположен в Туапсе - 130 км до города. Стоит отметить, что в этом направлении дорога представляет собой горный маршрут с наличием перевалов и серпантинов, что резко снижает ее привлекательность для путешествия на автомобильном транспорте.

Другое дело - такие города как Анапа и Адлер.

Это города летнего отдыха. Здесь много санаториев, частных гостиниц, оборудованы пляжи, соседние сельские поселения обладают развитой инфраструктурой для семейного отдыха. В РЖД уточнили, что в утренние и вечерние часы пик поезда прибывают и отправляются со станции Адлер каждые девять минут, а в направлении Анапы и Крыма минимальный интервал между пассажирскими и грузовыми составами составляет семь минут. В сутки через станцию «Ростов Главный» следуют 130 поездов дальнего следования и всего лишь 15-17 приходится на наш вокзал, который встречает отдыхающих Новороссийска, Геленджика и курортных поселков до Джубги.

Крымский полуостров раньше был соединен с Краснодарским краем только паромной переправой. Все изменилось, когда был построен Крымский мост. Железная дорога прочно связала территории с помощью железнодорожного моста. Это позволило больше не зависеть от капризов погоды и не тратить время на перевозку вагонов на пароме.

Так, летом 2025 года 35 поездов ежедневно будет прибывать с территории Краснодарского края в Керчь, 18 в Симферополь, 5 в Севастополь. При этом крупнейшая российская компания РЖД не осуществляет перевозки в Крым, здесь работает АО ТК «Гранд Сервис Экспресс».

Итак, нам удалось выяснить, что ни авиасообщение, ни железнодорожный транспорт на территории Краснодарского края не могут решить проблемы пассажирских перевозок.

Если обобщить проблемы авиа и ж\д перевозок, можно выделить следующие:

- ограниченность в условиях проведения СВО в связи с возможностью террористических актов и возможностью большого количества жертв;
- невозможность обеспечить безопасность на маршруте по независящим от перевозчика причинам;
- ограниченность применения по пропускной способности логистических центров;
- удобство и комфорт пассажиров, не готовых длительное время проводить в замкнутом пространстве с незнакомыми людьми и развитие стрессовых ситуаций;
- зависимость от погоды и появлением проблемных ситуаций, в связи с этим;
- необходимость строго соблюдать расписание движения;
- невозможность запланировать поездку в связи с отсутствием билетов.

Итак, нами выявлены основные слабые места логистики пассажирских перевозок на самолетах и поездах. Так, а что же остается в этих условиях?

Автобусные перевозки и личный транспорт.

Рассмотрим автобусные перевозки. Автобус более маневрен, он, как известно, по рельсам не ездит, не боится грозы и сильного ветра. В его салоне помещается до 40-50 человек, он имеет достаточно комфортные условия при небольших расстояниях.

Транспортное обслуживание населения муниципальных образований Краснодарского края осуществляется по 670 городским автобусным маршрутам регулярного сообщения и 690 пригородным муниципальным маршрутам регулярного сообщения. Автомобильный парк Краснодарского края – это свыше 29 тысяч автобусов, более 220 тысяч грузовых автомобилей и более 1 млн. 600 тыс. легковых автомобилей [6].

Преимущества:

- мобильность, компактность. Не занимают много места в местах хранения и парковки, компактно размещаются на автовокзалах, могут передвигаться по автомобильным дорогам общего пользования, могут использоваться в любых населенных пунктах, практически не ограничены в применении по различным сезонам при правильной эксплуатации;

- достаточно комфортны, имеют высокую скорость передвижения;
- имеют относительно невысокую стоимость билетов;
- достаточно большое количество;
- при покупке нового, их цена значительно ниже поездов и тем более, самолетов.

Недостатки:

- неудобны при поездках на большие расстояния;
- отсутствие санитарно-бытовых условий, за редким исключением;
- малое багажное отделение в пересчете на всех пассажиров;
- непосредственный контакт с посторонними людьми;
- множественные пробки в населенных пунктах.

Пробки — это понятие всесезонное и вседорожное. Именно пробка может стать причиной многочасового затора и простоя автомобильного транспорта в абсолютно неожиданных условиях. Зачастую в жару, в холод и абсолютно на неопределенное время.

Как вести себя водителю? Стоять в пробке с работающим двигателем? Продолжать расходовать топливо? С работающими системами комфорта? Или заглушить двигатель и экономить топливо? Ведь водители не могут заправиться на первой попавшейся на пути заправке. Как правило — это сеть заправок, с которыми заключен договор.

Итак, в многокилометровой неподвижной пробке водитель отключает двигатель. И сразу попадает под гневные возгласы пассажиров. Холодно, жарко, душно, сквозняк и это далеко не полный список жалоб. Отсутствие туалетных комнат, воды, невозможность полноценного сна, раздраженные соседи- попутчики. Все это далеко не полный перечень удовольствий в автобусном путешествии. Если же водитель не отключает двигатель, то рискует или попасть на перерасход топлива на маршруте, а это не всегда приветствуется администрацией предприятия или же вообще не доехать до нужной заправки.

А теперь рассмотрим южные регионы.

Пробки могут возникнуть везде. На ровном, как говорится, месте.

Например, в жару закипел чей-то автомобиль и водитель, не съехав на обочину, пытается решить проблему. При этом его не сильно интересуют возмущенные гудки проезжающих машин.

Если вспомнить, что летом в Краснодарский край ежедневно въезжают 60-80 тыс. автомобилей, а в 2024 году с 1 июня по 30 сентября включительно по Крымскому мосту в обе стороны проехало 1 581 180 транспортных средств, при этом дороги к югу стали шире только на некоторых участках, то проблема становится все более очевидной [7].

Например, в 2023 году легендарная пробка в сторону Крымского моста достигала 43 километров, а путешествие из Краснодара к Крымскому мосту могло длиться 7-8 часов.

Если говорить о федеральной трассе М4, то путешествие по ней может стать достаточно интересным квестом.

Рассмотрим движение в окрестности Новороссийска. Здесь время летних отпусков совпадает со временем уборки озимых зерновых культур. И к Новороссийскому порту со всех уголков Краснодарского края начинают съезжаться зерновозы. Они достаточно часто игнорируют терминалы, ночуют на обочинах, в нарушение требований ПДД движутся в левом ряду, нарушают скоростной режим. Несколько раз за летний сезон на подъезде к городу Новороссийску движущиеся с

Волчьих ворот зерновозы переворачиваются из-за несоблюдения скоростного режима. И это становится настоящим бедствием, так как дорога, имеющая всего две полосы, оказывается перекрытой.

Если же путь лежит в сторону города Геленджик, то преодолеть его становится еще сложнее, так как дороги Новороссийска не были рассчитаны на такое количество машин (рис. 1). И основные улицы имеют всего однополосное движение в каждую сторону. Любая, даже самая незначительная аварийная ситуация может вызвать транспортный коллапс. Расширение части автомобильных дорог на выезде из города в районе Шесхариса практически не решает проблемы, поскольку практически сразу переходит в знакомое однополосное движение.

Получается, что аварийная ситуация даже на въезде в наш город создаст проблему в передвижении транспорта до самой Джубги, (а это 112 километров), поскольку дорога к этим населенным пунктам только одна. Надо отдать должное, что после Новороссийска трасса становится широкой, ровной, качественной, но не на долго.

В районе Михайловского перевала такая дорога сменяется серпантинном и однополосным движением.

Если говорить о ситуации вокруг Крымского моста, то там тоже собираются многокилометровые пробки, которые объясняются необходимостью досмотра транспорта из соображений общественной безопасности.

Причины возникновения пробок различные. Объединяет их одно - недостаточная пропускная способность дорог, отсутствие вариантов объезда, развитие российского туризма и значительный приток населения в летнее время.

Однако, в последнее время с этими проблемами идет достаточно активная борьба.

В настоящее время в Краснодарском крае ведется масштабное дорожное строительство. Кубанская компания СтройЮгРегион в настоящее время ведет работы по выполнению первого этапа Восточного подъезда к городу Краснодару, общей стоимостью 4,6 млрд. руб. Эта дорога станет одной из составляющих проекта Восточного транспортного коридора.

Новая дорога, сооружаемая Минтрансом края совместно с администрацией краевого центра, свяжет также улицы Володарского и Тихорецкую с трассой М-4 Дон, городом Кропоткин и границей Ставропольского края [8].

Мэрия Новороссийска совместно с Минтрансом РФ прорабатывает проект Северного обхода Новороссийска, который планируют включить в перспективный план на 2025-27 годы. В мэрии рассказали о том, что здесь планируется сооружение развязки, которая будет делить весь транспортный поток на три: транзитный, внутренний и межгородской [9].

Достаточно интенсивное дорожное строительство идет в районе города-курорта Сочи. Ему отдано предпочтение, поскольку здесь созданы условия не только для летнего, но и зимнего туризма, развита туристическая инфраструктура, которая поможет государству окупить капиталовложения.

В Краснодарском крае построена платная дорога, являющаяся частью Федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон», Краснодар - Москва.

Среднее время в пути со скоростью 70 км/ч без остановок составляет всего 19 часов 13 минут, что практически на 10 часов быстрее путешествия на поезде.



Рисунок 1-Летние пробки в Новороссийске

Стоимость проезда по такой трассе составляет 3820 руб в будни и 4640 рублей в выходные, что при полной загрузке машины делает такое путешествие гораздо выгоднее, чем путешествие на поезде.

Дорога, соединившая Краснодар и Керчь А-289 тоже подает большие надежды. Она всего лишь на 13 километров короче, чем Славянская трасса, но здесь нет светофоров и, соответственно, нет дополнительных причин для пробок.

Трехполосное движение тоже вселяет надежды, что можно будет достаточно комфортно передвигаться летом.

Подводя итоги, можно сказать, что в условиях западных санкций, когда путешествия за границу либо значительно усложнились, либо стали невозможными, в условиях нестабильности практически всех аэропортов Краснодарского края, в нашей стране прилагают значительные усилия по развитию российского туризма.

И пусть сейчас логистические проблемы могут заставить понервничать даже самого бывалого путешественника, главное помнить, что мы живем в самом красивом и богатом крае, быть терпимее к проблемам и верить, что они уже скоро закончатся. Надо только немного подождать.

Конфликт интересов

Авторы статьи заявляют, что на момент передачи статьи в редакционную коллегию, у них нет возможного конфликта интересов с третьими лицами.

Список источников

1. Новороссийск (городской округ) [сайт] – URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA_\(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3)) (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
2. Блокнот. Новороссийск [сайт] – URL: <https://bloknot-novorossiysk.ru/news/bolshe-1-milliona-turistov-posetili-novorossiysk-k-1778803> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
3. Пассажирские авиaperевозки в России [сайт] – URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
4. 2020 год - худший год в истории спроса на авиаперелеты [сайт] – URL: <https://www.aviastat.ru/analytics/76-2020-god-hudshiy-god-v-istorii-sprosa-na-aviaperelety> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
5. РЖД: число пассажиров в направлении юга России выросло на 4,5% [сайт] – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2024/09/04/1060098-chislo-passazhirov-viroslo> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
6. Стратегия развития [сайт] – URL: <https://mt.krasnodar.ru/npravleniya/avtomobilnyu-transport/strategiya-razvitiya3> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
7. С начала лета по Крымскому мосту проехало 1,5 млн автомобилей [сайт] – URL: <https://stv92.ru/news/news-6167/?ysclid=mi68j4kgfd355393122> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
8. Стало известно, когда построят I этап Восточного подъезда к Краснодару [сайт] – URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/67b1a9769a79472421ed7e7e> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.
9. Северный обход Новороссийска планируют построить до 2028 г. [сайт] – URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/675ff5429a7947725be0e213> (дата обращения 15.11.2025). – Текст: электронный.

On some issues of organizing the logistics of transport flows during the summer period in the Krasnodar Territory

Liliana Alekseevna Lenskaya, Natalya Igorevna Fedoseenko,
 Alexandr Vasilievich Kartygin
Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov,
Novorossiysk, Russia
 * fedoseenko_natal@mail.ru

Abstract

Based on open-source data, this article explores some of the logistical issues surrounding summer transportation using the Krasnodar Krai transport infrastructure. Modern life is unimaginable without movement, speed, and spatial mobility. Every morning, waking up

in their own apartment, people mentally plot their routes, considering which one will be most convenient in terms of personal comfort, speed, and the quality of the chosen route. And, of course, the chosen mode of transportation plays a significant role in all travel. Everyone has the right to choose whether to travel by car or public transportation, and when traveling long distances, it is important to carefully consider all the advantages and disadvantages of personal, rail, air, or water transport.

Key words: transport, transport infrastructure, transport logistics.