

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ассоциация международных экспедиторов и логистики [Электронный ресурс] / Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор». – Минск, 2019. – Режим доступа : //http:www.baif.by/ . – Дата доступа : 12.03.2021.

2 Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : //https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/statistics/ . – Дата доступа : 14.03.2021.

I. KULAKOU, L. KULAKOVA

Brest state technical University, Republic of Belarus

DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS

УДК 658.7

П. В. КУРЕНКОВ, А. В. АСТАФЬЕВ, Е. Д. СТРИЖОВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТИРОВКИ СУБМАРИН: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Переброска германских ВМС на Черное море не предусматривалась планом «Барбаросса». Но уже в первые месяцы войны германские генералы осознали, что захватить Крым и Кавказ без кригсмарине им не удастся.

Первым делом немецких адмиралов посетила идея перебросить подлодки из Северного в Чёрное море сухопутно-речным путём. Но Гитлер эту затею сразу же отверг. Операция требовала огромных финансовых затрат, фюрер же считал, что победа над СССР близка и тратить такое количество средств не имеет смысла. Однако позже, осознав отсутствие других перспектив, Редер пошёл к фюреру все-таки пробивать сухопутный вариант.

Проект переброски малых подводных лодок серии ИВ, немцы закончили в декабре 1941 г. В основу проекта был положен опыт германо-американской нефтяной компании DAPG (Deutsch-Amerikanischen Petroleum Gesellschaft), которая водно-шоссейным путем перевезла в Румынию несколько небольших танкеров для снабжения нефтепродуктами германских войск.

Для этой операции выбрали три маленькие лодки типа ПВ: U-9, U-19 и U-24. Сначала их подготовили к перевозке – убрали рубки и вытащили из кораблей всё, что можно. В результате 250-тонные «двойки» изрядно уменьшили свой вес.

Переброска лодок начиналась в Киле. Оттуда на специальных понтонах с малой осадкой подводные лодки предполагалось буксировать по каналу

«Кайзера Вильгельма» до Гамбурга. Там лодки с понтонов перегружались на сухопутные трейлеры. Затем трейлеры двигались 450 км по шоссе до Ингольштадта на Дунае.

Буксируя платформы с субмаринами, автомобили мчались по автобану со скоростью 8 км/ч. Автокараван преодолел более трёхсот километров и прибыл в Ингольштадт. Потом лодки перегружали в такие же понтоны с малой осадкой и буксировали по Дунаю до города Линца (первая группа подводных лодок) или до города Галаца (вторая группа лодок). В этих городах лодки отсоединялись от понтонов и на буксире, а то и своим ходом доставлялись в порт Сулина. Оттуда, уже по Черному морю, лодки шли к месту базирования – в Констанцу. Для проведения этой операции была создана специальная группа численностью 600 человек. В нее входили инженеры, водители, связисты, представители дорожной полиции и других подразделений. Транспортные и вспомогательные средства – это тяжелые тягачи, специальные многоосные 60-тонные платформы, грузовые автомашины-топливозаправщики и другое.

После успеха этой необычной операции гросс-адмирал Редер попросил у фюрера средства на переброску ещё трёх «двоек». 26 августа 1942 года Гитлер дал «добро» на их транспортировку. В результате таким же путём к весне 1943 года в Констанце оказались U-18, U-20 и U-23. Они влились в ряды уже сформированной 30-й подводной флотилии, которой командовал известный подводный ас Гельмут Розенбаум. Шесть подлодок действовали на Чёрном море до середины 1944 года. Но немецкие подводники не добились там громких успехов, в отличие от коллег в Атлантике. Их эффективность оказалась невелика.

Флотилия прекратила своё существование после выхода Румынии из войны, в сентябре 1944 года. Три «двойки» погибли в гавани Констанцы от советских бомб (U-9 потоплена, U-18 и U-24 тяжело повреждены и затоплены экипажами), остальные три были затоплены своими экипажами у побережья Турции.

По сути это была мультимодальная операция в сухопутно-водных коридорах без применения цифровых технологий [1]. Позже аварийно-спасательная служба Черноморского флота подняла со дна румынской гавани U-9, U-18 и U-24. «Немок» включили в состав советских ВМС, но ненадолго. В 1946 году U-9 сдали на слом, а годом позже две другие «двойки» потопили на учениях как корабли-мишени. Так завершили свой путь субмарины, которые стали частью уникальной политранспортной логистической операции.

Однако кригсмарине были не первыми, кто перевозил свои подлодки по суше к морю. Они первыми осуществили это при помощи автомобильного транспорта, но приоритет за нами. Ещё до начала войны в СССР перебросили подлодки типа «М» из Николаева во Владивосток. В 1933–1934 го-

дах «малютки» были доставлены на Дальний Восток по железной дороге. А ещё раньше, в 1904–1905 годах из Санкт-Петербурга в тот же Владивосток были перевезены несколько подлодок типа «Касатка». Это до сих пор является рекордным по дальности путешествием подлодок по суше – около 10 тыс. км.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Контрейлерные перевозки в России, СССР и РФ: от царской кареты до подводных лодок, танков, самолётов и космических кораблей / В. Л. Белозёров [и др.] // Вестник транспорта. – 2013. – № 11. – С. 8–20.

2 Бубнова, Г. В. Транспортные коридоры и оси в евразийских коммуникациях / Г. В. Бубнова, А. А. Зенкин, П. В. Куренков // Логистика – евразийский мост : материалы XII Междунар. науч.-практ. конф. – Красноярск : КрасГАУ, 2017. – С. 25–33.

P. KURENKOV, A. ASTAFYEV, E. STRIZHOVA
Russian University of transport (MIIT), Moscow

POLYMODAL SUBMARINE TRANSPORTATION LOGISTICS: HISTORICAL ASPECT

УДК 658.7+656.07+06

П. В. КУРЕНКОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Е. А. ЧЕБОТАРЁВА, И. А. СОЛОП

*Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС),
Российская Федерация*

ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕГРУЗОВ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Современное развитие экономики невозможно представить себе без нефти и нефтепродуктов. Ритмичная и эффективная работа предприятий промышленности и народного хозяйства напрямую зависит от их своевременных и бесперебойных поставок, поэтому логистические транспортные схемы доставки нефтепродуктов приобретают важное значение. Разнообразие схем доставки и их диверсификация на протяжении десятилетий является еще одной стороной проводимого научного исследования [1].

В этом отношении является целесообразным рассмотреть схемы и особенности транспортировки нефтепродуктов в историческом разрезе и при различных экономических, политических и других событиях [2].

Наиболее интересен опыт организации перевозок нефтеналивных грузов в период Великой Отечественной войны, когда нефтяной Баку бесперебойно