

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 (MИТ), 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

снабжал фронт нефтью и нефтепродуктами. В течение 1941 г. 57 предприятий и установок нефтеперерабатывающей, нефтехимической и химической промышленности перестроили свою работу на военный лад и стали выпускать продукцию для фронта. Использовались все возможности для транспортировки как железной дорогой, так и морем.

Начальник Центрального Портового Управления НКМФ В. Г. Бакаев, находившийся в то время в Баку, сделал необходимые расчеты и предложил опрavlять цистерны морем на плаву. Благодаря взаимодействию нефтяников и моряков было принято неординарное решение отправлять железнодорожные цистерны с нефтью на плаву по морю из Баку в Красноводск.

Технология была сложной и неустойчивой из-за буйного Каспия. На четвертый день после начала работ первые цистерны были спущены в море. Вначале спустили семь цистерн, но они держались неустойчиво и высоко находились над поверхностью моря. Поэтому цистерны стали заполнять нефтью, только после этого они возвышались на четвертую часть корпуса. К основному буксирному тросу каждая цистерна крепилась с помощью специальных захватов. Применение герметизированной заварки и усиленного крепления цистерн к рамам делало их более устойчивыми под ударами волн при переходе, что в свою очередь позволило увеличить караван до 12–14 цистерн, а в последствии и до 35. Такой метод буксировки был применен впервые в мировой практике. В итоге способы транспортировки цистерн стали самыми удобными и была предотвращено их затопление.

Используя различные речные суда: катера, баржи, буксиры, паромы и т. д. через Волгу осуществлялось снабжение советских войск. Для этих целей использовали даже катер, выполняющий перевозки личного состава. К нему была прицеплена цистерна с горючим, что служило маскировкой и одновременно экономией ресурсов.

Использовалась еще и технология, при которой прибывающие в Бакинский порт железнодорожные цистерны с горючим по виду сцепки и количеству осей сортировались в мини-поезда по 10–12 штук, затем цистерны наполнялись на две трети объема, после чего все люки герметически закрывались. Далее составы в Бакинском порту по наклонному пути опускались в море, их цепляли к буксиру и доставляли в Красноводск. В порту с помощью крана их поднимали из воды и ставили на железнодорожные пути. Затем через Ташкент и Куйбышев заполненные до полной вместимости цистерны отправлялись на фронт и в нужные промышленные регионы. Таким же способом осуществлялось снабжение ГСМ и блокадного Ленинграда. Через Ладожское озеро – по водной «дороге жизни» была организована и успешно действовала система доставки горючего – в полузатопленных цистернах на буксире.

Исследование схем транспортировки нефтегрузов в полимодальных транспортных системах в историческом разрезе дает представление об уникальности отдельных способов доставки. При этом актуальное значение принимают согласованные действия всех работников перевозочного про-

цесса, развитие полимодальных (мультимодальных) логистических схем транспортировки нефтеналивных грузов, развитие вопросов управления тарифной составляющей и другие параметры перевозок, влияющие на эффективность работы каждого вида транспорта и их конкурентоспособность на рынке транспортно-логистических услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Чеботарева, Е. А.** Теория и методология организации транспортного производства в припортовых транспортно-технологических системах : [монография] / Е. А. Чеботарева; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2020. – 267 с.

2 **Куренков, П. В.** Логистика перевозки нефтеналивных грузов: исторические аспекты полимодальных транспортных систем / П. В. Куренков, Е. А. Чеботарева, И. А. Сокол // Логистика. – 2021. – № 3. – С. 42–45.

P. KURENKOV

Russian University of transport (МИТ), Moscow

E. CHEBOTAREVA, I. SOLOP

Rostov State Transport University (RSTU), Russian Federation

POLYMODAL LOGISTICS OIL CARGO TRANSPORTATION: HISTORICAL ASPECT

УДК 339.182

Г. Г. ЛЕВКИН

Омский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

О. А. НИКИФОРОВ

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Использование потенциала логистики в деятельности транспортного предприятия направлено на улучшение внутренних и внешних взаимоотношений между участниками логистического процесса с использованием средств автоматизации, механизации и ручного труда. От того, насколько качественно выполняются логистические операции, зависит величина логистических затрат и качество обслуживания внутренних и внешних клиентов.

В условиях конкуренции появляется необходимость в поиске резервов конкурентоспособности, одним из которых является концепция и методы логистики как технологии управления материальными потоками и запасами.