

Наиболее тяжелой задачей оказалось форсирование реки Шпрее с её высокими бетонными берегами. На западном берегу немецкие солдаты выгрузили из бронетранспортера предметы, похожие на баллоны с отравляющим газом. Концентрация частей на этом участке предельная. Танки и артиллерию применять нельзя – могли взорваться баллоны. Оставалось атаковать с воды. Экипаж уничтожил из крупнокалиберных пулемётов группу немцев, прикрылся дымом и вышел из боя без потерь.

В мае 1945 года флаги Днепровской военной флотилии развивались на фоне поверженного Рейхстага. Последней боевой задачей этой войны стало разминирование русла Шпрее (рисунок 2).

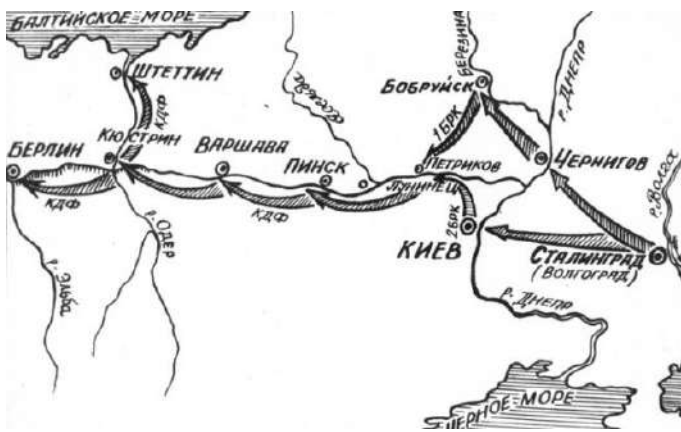


Рисунок 2 – Боевой путь Краснознаменной ордена Ушакова I степени Днепровской военной флотилии

Днепровская флотилия прошла вместе с наступающими армиями боевой путь протяженностью в несколько тысяч километров от Волги до Шпрее, переходя с одного бассейна на другой, обеспечивая решающую помощь армиям при выполнении боевых задач. Когда же между этими бассейнами не было водного пути, то сотни боевых кораблей и тысячи тонн боевого снаряжения приходилось перебрасывать по железной дороге. Лишь с Вислы на Одер и на Шпрее корабли Днепровской флотилии прошли своим ходом. Это доказывает важность сотрудничества разных видов транспорта для достижения общей цели в годы ВОВ.

Список литературы

- 1 ВМФ СССР. Хроника победы. 8. Днепровская флотилия (2012) // Дорога – документальное кино. – Режим доступа : <https://goroga.ucoz.ru>. – Дата доступа : 18.09.2022.
- 2 Героической Днепровской флотилии – 100 лет. Днепровская флотилия: судьба как подвиг // СБ БЕЛАРУСЬ СЕГОДНЯ. – Режим доступа : <https://www.sb.by>. – Дата доступа : 18.09.2022.

УДК 339.545

ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ В РАЗРЕЗЕ ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОГО КРИЗИСА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

П. В. КУРЕНКОВ, А. А. ЗАХАРОВ, С. Э. ХАЧАТРЯН

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Несмотря на проведение специальной военной операции, газ по трубе в Европу идёт исправно. ПАО «Газпром» осуществляет подачу российского газа для транзита через территорию Украины в объеме, подтвержденном украинской стороной через ГИС «Суджа», – 41,7 миллиона кубометров на 2 октября. Для транзита российского газа в Европу остался только один вход – газораспределительная станция «Суджа», так как украинская сторона прекратила транзит газа в Европу через газораспределительную станцию «Сохрановка» в Луганской области из-за наступления форс-мажорных обстоятельств. Этот парадокс можно называть гибридным конфликтом.

Трубопроводный транспорт держит высокий уровень экспорта и приносит в бюджет РФ значительную сумму денег. В это же время военно-политический кризис оказал большое влияние на всю остальную отрасль перевозок.

Первой из главных проблем кризисной ситуации в отрасли можно назвать отказ от регулярной работы крупнейшими контейнерными линиями. Они продолжают работать, но в меньших объемах. Две крупнейшие линии практически свернули свою деятельность – только вывозят и стараются компоновать в определённые европейские порты, чтобы не подставлять контейнеры под санкции. Это приводит к закрытию главной экспортно-импортной базы – Санкт-Петербурга, через который шла вся перевозочная работа для западной части РФ.

Второй проблемой является перекрытие западных границ РФ. Работа на автомобильных международных перевозках никогда не была рутинной, однако именно сейчас возникают проблемы, которые подвергают транспортные компании риску банкротства. Так, на пограничных пунктах России с Эстонией грузовые автомобили задерживаются более чем на 6 дней и образуют пробку длиной в 1000 машин.

Сразу после начала спецоперации на Украине белорусско-польские границы были заблокированы активистами, что привело к приостановлению грузовых перевозок с Востока в Европу. В связи с несоблюдением действующих законов Беларусь была вынуждена ввести санкции против польских перевозчиков. Например, Компания «ARTEX-транспорт», которая уже 30 лет работает на рынке транспортных услуг, несмотря на длительное сотрудничество, вынуждена поменять схему перевозок в Россию. Раньше автомобили проезжали через Беларусь, сегодня польские грузовики могут заехать в страну не больше чем на 50 км и только тогда, когда они привозят товары первой необходимости. Если захотят дальше на Восток, придётся перегружать товар на другие фуры, в Беларуси.

Теперь просто спланировать логистику недостаточно. Нужно чётко предсказать, сколько бензина нужно залить в машину, потому что когда его слишком много, машина на границе перегружена, а когда мало – у водителя, который стоит в очереди, иногда по нескольку дней, тоже могут быть неприятности. Водителю время от времени надо заводить машину, чтобы согреться или, наоборот, охладить скоропортящийся товар, а это увеличивает износ, кроме того, растут цены. Чтобы перевозка была прибыльной, транспортная компания должна брать больше денег за доставку грузов. Любая компания, которая хочет жить, вынуждена поднять цены даже на несколько десятков процентов, потому что иначе бизнес просто не окупится.

Убытки заоблачные, потому что кроме разрыва долгосрочных контрактов не стоит забывать про внесение предоплаты за товары, которые теперь не могут привезти. Кроме того, блокировка счетов означает, что даже если груз доставили и реализовали, деньги за груз останутся замороженными.

В сумме эти две проблемы по приблизительным подсчетам «отрезали» у населения страны порядка 12,12 млн тонн в годовом отчислении. Всё это дорогие, нужные, полезные грузы от товаров народного потребления до различных комплектующих для всех видов производства запчастей, химии, тонкой химии и т. д. Значительное число производств на сегодняшний день занято тем, что ищет новых поставщиков и новые каналы поставок для продолжения производств, для сохранения рабочих мест.

Необходимо искать альтернативную логистику и контрактную систему с Европой. Для этого предлагается создавать обзорные центры в Северной Африке, Турции, Израиле и торговать через них, тем самым обезличивать экспорт и импорт для того, чтобы завозить его без санкций и риска для наших зарубежных партнёров. Уже сейчас становится заметно, что многие партнёры возобновили перевозки через Новороссийск. Возобновление работы Санкт-Петербурга с заходом в европейские порты будет решением проблемы, но возникает вопрос: как люди построят контрактную схему, ведь контроль и со стороны Еврокомиссии и со стороны Госдепартамента США за всеми исполнениями санкций очень жесткий?

Запрет на заход в европейские порты распространяется по-разному. Так, у американцев это контроль и за судами, построенными Россией, и за флагом, а у европейцев – только за флагом. Проблема во флаге решается достаточно просто, есть несколько альтернативных флагов, несколько альтернативных схем по судовладению, по регистрации в других юрисдикциях. Перевод флага с существующих судов на текущий момент недоступен, так как за этим ведется контроль, однако можно брать новую технику «из-под других флагов» и использовать её.

По сравнению с 2020, в 2021 году объём российского экспорта увеличился вдвое и составил, почти 500 млрд дол. В Китай, Нидерланды, Германию и Турцию Россия экспортировала, главным образом, минеральное сырьё, нефть и продукты, газ и железную руду, а также химическую продукцию и удобрения. До недавнего времени страны ЕС, Китай и Турция ежегодно наращивали покупки российского продовольствия, кисломолочной продукции подсолнечного масла, пшеницы и кукурузы. Среди этих импортёров – Египет, который закупал зерно, злаки, семена и лекарственные растения. Бразилия, Казахстан и Финляндия приобретали российские удобрения, а также необходимые для них аммиак и углерод. Ещё один крупный импортёр – Великобритания, которая активно заку-

пала российские драгоценные металлы, в основном золото. Важная статья нашего экспорта – радиоактивные, химические элементы – изотопы. Из России на мировой рынок поступает треть всего обогащённого урана, при этом основным покупателем этого ценного металла выступают США. А практически каждый бой оснащён деталями нашего титана.

Что касается российского импорта, то в прошлом году, по сравнению с предшествующим ему, он увеличился на четверть и составил почти 300 млрд дол. Россия закупает за рубежом, главным образом машины, высокотехнологическое оборудование, транспортные средства, фармацевтическую продукцию и текстиль – большую часть из Китая, откуда идёт четверть всех ввозимых товаров. При этом 6 % всего импорта приходится на США, где мы покупаем фармацевтическую продукцию, двигатели, а также измерительные приборы. А среди европейских стран-импортёров до недавнего времени выделялись Германия, Франция, Италия и Польша.

Таким образом, сложившаяся ситуация непосредственно влияет на экономику Российской Федерации через кризис на рынке транспортных наземных услуг. Деятельность как российских компаний, так и их зарубежных партнеров заключается в поиске или создании новых логистических коридоров для снижения риска попадания под санкции со стороны правительств недружественных стран.

Список литературы

1 «Газпром» подает газ для Европы через Украину в объеме 41,7 млн куб. м через «Суджу» // ТАСС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://tass.ru/ekonomika/15932205>. – Дата доступа : 03.10.2022.

2 **Куренков П.В.**, Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении: экономика, логистика, управление / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко. – Самара : СамГАПС, 2003. – 636 с.

3 **Куренков, П. В.** Логистика импортозамещения в промышленности и на транспорте в условиях экономических санкций / П. В. Куренков, А. А. Сафронова, С. Э. Хачатрян // Логистика – евразийский мост : материалы XVII Междунар. науч.-практ. конф., Красноярск, 27–30 апреля 2022 г. – Красноярск : КрасГАУ, 2022. – С. 152–157. – EDN DFBTVQ.

4 **Куренков, П. В.** Роль и значение транспортного комплекса России в системе мировых коммуникаций / П. В. Куренков, С. Б. Левин // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2022. – № 1. – С. 4–9. – DOI : 10.36535/0236-1914-2022-01-1. – EDN HQZZEI.

УДК 656.073.235+06

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ПРИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ НА ЮГЕ РОССИИ

П. В. КУРЕНКОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

И. А. СОЛОП, Е. А. ЧЕБОТАРЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация*

Мировая тенденция увеличения мобильности товарообмена ставит перед транспортной отраслью задачи совершенствования технологии перевозки, оказания комплексных транспортно-логистических услуг. Комплексный подход в предоставлении транспортно-экспедиционных, складских, финансовых, организационных, информационных услуг обеспечивает конкурентные преимущества крупных операторов перед узкоспециализированными транспортными предприятиями. Поэтому компании, входящие в холдинг ОАО РЖД, ее дочерние и зависимые общества в своей деятельности ориентированы на диверсификацию транспортно-логистических услуг.

В последние десятилетия операторы и грузовладельцы фиксируют рост спроса на железнодорожные перевозки грузов в контейнерах. Грузовой железнодорожный транспорт составляет значительную часть рынка грузовых перевозок России, что объясняется особенностью географии, сырьевым укладом экономики и низким уровнем развития инфраструктуры для автомобильного и водного транспорта. Глобальный объем рынка морских контейнерных перевозок ежегодно наращивает свои объемы, например, в 1999 году составил 60 млн TEU (ДФЭ, эквивалент 20-футового контейнера), а в 2019 году – 169 млн TEU.

В качестве полигона исследования выбран Юг России, железнодорожная инфраструктура которого связывает Центрально-Чернозёмный и Московский промышленные районы с республиками,