

развивать на рынке качественный транспортно-логистический продукт с полным комплексом услуг по перевозке груза в экспортном сообщении и интегрировать этот продукт в международные логистические схемы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дубина, Ю. В. Направления инновационного развития железнодорожного транспорта / Ю. В. Дубина, Н. Н. Казаков, В. Г. Кузнецов // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 137–143.

2 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года. № 10 : одобр. на заседании Президиума Совета Министров Респ. Беларусь 2 мая 2017 г.

3 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года. № 57-Ц : утв. приказом М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 25 февраля 2015 г.

4 Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года № 1024 : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 28 декабря 2017 г.

V. KUZNETSOV, N. KAZAKOV

Belarusian State University of Transport, Gomel

ADAPTIVE RAIL TRANSPORT LOGISTICS FOR A SUSTAINABLE EXPORT-ORIENTED ECONOMY

УДК 656.21

И. А. КУЛАКОВ, Л. О. КУЛАКОВА

Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Контрейлерные перевозки – это смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров.

Контрейлерные перевозки решают многие задачи:

- экологическая безопасность;
- рост поставок на 60 тыс. тонн в год и грузооборота на 10 млн тонно-километров;
- минимизация времени доставки;
- более высокая степень безопасности движения по отношению к авто-транспорту;
- разгрузка границ;
- сокращение стоимости транспортных услуг.

Для развития контрейлерных перевозок необходимы современная инфраструктура и проработанное «правовое поле».

В Европе нашли широкое применение специальные заниженные железнодорожные платформы, на которые с помощью крана устанавливаются полуприцепы. Однако в соседней Литве таких платформ недостаточно, поэтому контрейлерные перевозки могли бы осуществляться с использованием поезда «Викинг». Стоимость перевозки на контрейлерах включает в себя: железнодорожный тариф, таможенные затраты, затраты на декларирование груза, обслуживание груза в Клайпедском порту, перевозку водителей контрейлеров и пробег пассажирских вагонов для перевозки водителей. В итоге перевозка одного транспортного средства по маршруту Одесса – Клайпеда составляет 455 дол. США.

В Украине таких платформ насчитывается около 100 единиц.

Российская железная дорога в последние годы также приобрела опыт контрейлерных перевозок. С помощью российских платформ перемещались грузы по маршруту Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки. Это позволило российским железнодорожникам познакомиться с инновационным способом эксплуатации платформ, обеспечить современную базу технического обслуживания и сегодня уже успешно выпускать подобные платформы.

Авторы считают, что данный опыт необходимо широко внедрять в Беларуси. Для начала формировать контрейлерные перевозки (пилотный проект) возможно на станции «Брест Северный». Затем распространить на все пограничные железнодорожные грузовые станции Республики Беларусь. Заключительным этапом будет вовлечение в перевозки всех терминальных логистических центров Республики Беларусь.

Интенсификация процесса контрейликации перевозок возможна путем кластеризации. На базе железнодорожных грузовых станций и терминальных логистических центров необходимо создавать кластеры. Это даст возможность привлечь инвестиции для создания соответствующей инфраструктуры.

Предлагается следующий алгоритм формирования транспортно-контрейлерных кластеров (ТКК):

Этап 1. Формирование нормативно-правовой база по контрейлерной перевозке.

Этап 2. Определение пограничных грузовых станций с возможностью загрузки/разгрузки контрейлеров.

Этап 3. Расчет требуемого подвижного состава и инфраструктуры.

Этап 4. Регистрация кластера.

Этап 5. Объявление конкурса для участников ТКК.

Этап 6. Отбор и регистрация участников ТКК.

Этап 7. Интенсификация перевозок. Увеличение расстояния и скорости сообщения.

Процесс контрейликации перевозок транзитный, поэтому без вовлечения в этот процесс сопредельных стран, в особенности России, невозможен.

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