менных условиях переоборудование предприятий и освоение новой продукции – жизненная необходимость. Продукция может быть востребована как на внутреннем рынке (Дальний Восток, Якутия), так и на внешнем рынке АТР. На Дальнем Востоке у экранопланов есть возможность прижиться, они могли бы полностью изменить региональную транспортную систему.

Список литературы

1. Парящие над волнами [Электронный ресурс] – Режим доступа:http://www.airforce.ru/aircraft/miscellaneous/ekranoplans/.
2. Энциклопедия «**Экранопланы Мира**» [Электронный ресурс] – Режим доступа:/http://www.airboat.fatal.ru/ens/ens.htm.
3. Авиационная энциклопедия «Уголок неба» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://airwar.ru/enc/xplane/sm1.html.

ПРЯМЫЕ СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Красильникова О.А., Дронов Е.В.

ФГБОУ ВПО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет», Комсомольск-на-Амуре, Россия

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека — потребность в перемещении. Однако практически ни один вид транспорта (кроме, пожалуй, автомобильного, и то не всегда) не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме «от двери до двери» или «от дома до дома». Такое перемещение возможно лишь при четком взаимодействии отдельных частей транспортного комплекса. Организация работы такого комплекса, как единая транспортная система России, является одновременно и сложной задачей, и насущной для экономики страны потребностью, которая соответствует интеграционным тенденциям социально-экономического развития человечества, достижениям научно-технического прогресса и стратегическим интересам России.

При смешанных перевозках доставка груза осуществляется последовательно несколькими видами транспорта с передачей груза в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой.

Железнодорожно-водные перевозки и их эффективность

Смешанные железнодорожно-водные перевозки применяются в следующих случаях: при невозможности доставки грузов в порт назначения каким-то одним видом транспорта (например, при завозе грузов в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, не имеющих прямой связи с общей железнодорожной сетью); при экономической целесообразности перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, когда суммарные затраты на перевозку в смешанном сообщении оказываются ниже, чем в прямом железнодорожном или водном; при высокой загрузке железнодорожных участков, из-за чего применение прямой железнодорожной перевозки оказывается невозможным.

Эффективность смешанных железнодорожно-водных перевозок во многом определяется затратами на перевалку, и снижение этих затрат имеет большое практическое значение. Снижение затрат на перевалку обеспечивается рациональной концентрацией грузопотоков смешанного сообщения в нескольких крупных воднотранспортных узлах.

Смешанные перевозки «река—море» и их эффективность

При смешанном «река—море» сообщении грузы, следующие из морского порта в речной или в обратном направлении, перевозят в специальных судах, приспособленных для плавания в морских и речных условиях. При этом перегрузка груза из морского судна в речное (или наоборот) полностью исключается. В результате сокращается время оборота транспортных средств и повышается их производительность.

Суда смешанного плавания имеют различные технические и эксплуатационные характеристики, которые зависят от назначения судна и района его плавания. В навигацию суда осуществляют беспеpегрузочные перевозки между морскими и речными портами, а в межнавигационный период работают на морских линиях. Суда смешанного «река—море» плавания широко используются при перевозках грузов внешней торговли.

Железнодорожно-автомобильные перевозки и их эффективность

Этот вид прямых смешанных сообщений развит столь слабо, что данных об объеме перевозок в официальной транспортной статистике не приводится. Вместе с тем смешанные (не по единому перевозочному документу) железнодорожно-автомобильные перевозки носят массовый характер.

Факторами, повышающими эффективность смешанных железнодорожно-автомобильных перевозок, являются: применение централизованной системы завоза и вывоза грузов автотранспортом крупных специализированных автохозяйств; контейнеризация и пакетизация перевозок; концентрация перегрузочных, складских и других грузовых операций на небольшом количестве хорошо оснащенных станций и контейнерных пунктов с созданием оптимальной сети транспортно-складских баз (терминалов), выполняющих распределительные функции и называемых за рубежом центрами дистрибуции; создание объединенных предприятий железнодорожного и автомобильного транспорта, обеспечивающих доставку грузов «от двери до двери»; применение логистических принципов технологии, организации и управления перевозочным процессом с доставкой грузов по системе «точно в срок».

Автомобильный транспорт настолько пластичен и гибок в своих производственных структурах и технологиях, что позволяет осуществлять контакт с железнодорожным транспортом с использованием самых различных транспортных схем. Взаимопроникновение и синтез технических средств и транспортных технологий в современных условиях становится одним из главных факторов, стимулирующих смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки.

ПЛАТФОРМА «ЛУНСКАЯ-А» - НОВЫЙ ИСТОЧНИК ЭНЕРГИИ ДЛЯ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Красильникова О.А., Хамраева Д.Ш.

Комсомольский-на-Амуре Государственный Технический Университет? Комсомольск-на-Амуре, Россия

Производственно-добывающая платформа «Лунская-А» (Лун-А) установлена на Лунском газовом месторождении в 15 км от берега в месте, где глубина моря составляет 48 метров. С платформы Лун-А добывается основная часть газа для завода по производству СПГ. Подготовка газа для транспортировки на завод по производству СПГ будет производиться на объединенном береговом технологическом комплексе (ОБТК). ОБТК также снабжает платформу электроэнергией, которая подается по проложенному по дну моря кабелю.

При создании платформы использованы самые современные проектные решения, призванные обеспечить ее круглогодичную эксплуатацию с учетом низких температур, ледовых условий, ветровых и волновых режимов, а так же возможных сейсмиче-

ских нагрузок. Опорное основание платформы Лун-А представляет собой железобетонное основание гравитационного типа с четырьмя опорами для поддержки верхних строений. Оно относится к числу крупнейших в мире перемещаемых искусственных сооружений. До начала строительства оснований для двух платформ в районе порта Восточный Приморского края был специально оборудован огромный сухой док размером 330 м на 220 м и глубиной 18 м. В строительстве железобетонных оснований морских платформ приняли участие более ста российских предприятий. Свыше 2000 российских специалистов получили опыт в области морского нефтегазового строительства. Уровень участия российских предприятий составил около 90%.

Параметры железобетонного основания платформы Лун-А: высота 69,5 м;

размеры опорной плиты - 88 м х 105 м х 13,5 м; вес 111 тыс. т; диаметр каждой

из опор 20 м; высота опор 56 м.

Юго-восточная опора предназначена для бурения скважин, северо-восточная опора предназначена для стояков подводных трубопроводов и J-образных труб, оставшиеся опоры предназначены для размещения насосов и емкостей. Интегрированное верхнее строение для платформы Лун-А было изготовлено в Южной Корее. На нем размещены буровые мощности и мощности по разделению воды, газа и газоконденсата, складские помещения для хранения химреагентов и жилые помещения для 136 сотрудников платформы. Основные рабочие площадки представляют собой помещения закрытого типа, оснащенные системой регулирования температурного и вентиляционного режимов. Оборудование, работающее на открытом воздухе, защищено от воздействия неблагоприятных погодных условий.

Проект «Сахалин-2» внес весомый вклад в социально-экономическое развитие острова. Строятся дороги, школы и больницы. Рабочие приобретают новые специальности, наращивается производственный потенциал местных промышленных предприятий, развивается деловая активность. Поселок Пригородное превращается в специализированный морской порт, который в период наибольшего грузопотока будет способен принимать в год 160 судов для транспортировки СПГ и 100 нефтеналивных танкеров класса «Афрамакс». Эти изменения произошли не в одночасье. В строительных работах было задействовано свыше 25 тыс. человек из более, чем 30 стран. Такое потрясающее многообразие людей разных национальностей можно сравнить только со строительством Вавилонской башни, но в отличие от ветхозаветных времен работающие на проекте «Сахалин-2» сумели найти общий язык. Для успешной реализации проекта требовалась высочайшая степень согласованности всех действий. Совместными усилиями рабочие подняли 700 тыс. т стальных конструкций, смонтировали 500 тыс. т трубопроводов, внедрили технические решения, которые раньше невозможно было и представить. Вместе им удалось претворить в жизнь один из самых дерзких проектов, в осуществимость которого многие не верили. Именно поэтому «Сахалин-2» – гордость энергетической отрасли.

ПРОБЛЕМЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА ТЕРРИТОРИЯХ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА (ЕВРАЗЭС)

Красильникова О.А., Асташов Д.В.

ФГБОУ ВПО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет», Комсомольск-на-Амуре, Россия

В силу своего географического положения и национальных экономических интересов, Россия, Казахстан и многие их соседи прямо заинтересованы в евразийской интеграции, охватывающей важнейшие страны континента. Надежной основой региональной экономической интеграции становятся конкретные интеграционные проекты в отдельно взятых отраслях и секторах. Центральными функциональными секторами должны стать электроэнергетика и транспорт.

Развитие транзитных перевозок по международным транспортным коридорам (МТК) ЕврАзЭС в настоящее время сталкивается с определенными трудностями, которые носят как объективный, так и субъективный характер. Выделим основные проблемы, препятствующие развитию полномасштабной интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта на территориях государств-членов ЕврАзЭС.

Существуют два вида таких проблем – нефизические и физические.

Под нефизическими барьерами подразумеваются созданные с участием «человеческого фактора» нетехнические барьеры в торговле.

Вот основные из них:

- длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава);
- внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров;
- в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы в странах СНГ – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются;

Наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существен-

ным задержкам транспорта и несоответствию заявленным срокам доставки груза.

К барьерам физического характера можно отнести следующие:

- устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков;
- заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.);
- недостаточная пропускная способность погранпереходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети;
- разноколейность – государствами-участниками СНГ используется исключительно колея шириной 1520 мм, тогда как в государствах Европы и Азии ширина железнодорожной колеи составляет 1435 мм. Это создает дополнительные сложности из-за нехватки необходимой инфраструктуры (перевалочных центров), а также упомянутой выше пропускной способности погранпереходов;