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;

- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

Для эффективной работы транспортной системы в плане физического функционирования необходимо решить ряд задач:

- принятие совместного соглашения (договора) о смешанных перевозках, что повысит согласованность работы речных, автомобильных и железнодорожных перевозчиков, с целью сокращения и минимизации простоя и повышения коэффициента использования подвижного состава за счет широкого внедрения современных технологий по организации и обслуживанию товаропотоков;
- развитие транспортной логистики;
- создание единой автоматизированной системы регулирования транспортного и транзитного процессов, осуществляемых по участкам МТК, проходящим по территориям государств-членов ЕврАзЭС,;
- реализация в межгосударственных стандартах единой межведомственной системы электронного документооборота с приданием электронным документам необходимого правового статуса;
- создание единого пакета сопроводительной документации.

Таким образом, можно выделить два взаимодополняющих способа ликвидации как физических, так и нефизических барьеров.

Во-первых, наиболее актуальные проблемы, с которыми сталкивается транспортный комплекс той или иной страны, в большинстве своем, решаются путем государственного инвестирования в развитие и реформирование транспортной инфраструктуры.

Во-вторых, ряд общих проблем возможно решить, путем консолидации общих усилий, приоритезации взаимовыгодных направлений сотрудничества и других механизмов.

БЕСПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ

Красильникова О.А., Бутенко Д.П.

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

Беспеpегpузочные сообщения являются разновидностью комбинированных (смешанных) перевозок – последовательной перегрузки грузов различными видами транспорта.

Под беспеpегpузочным сообщением следует понимать такой вид перевозок, при которых в пунктах перевалки сам груз не перегружается из подвижного состава одного вида транспорта, а передается на другой вид транспорта в той емкости или укрупненной грузовой единице (УГЕ), в которую он был загружен в пункте зарождения потока (отправления). Такие перевозки относят к категории перевозок с использованием, так называемых транспортно-технологических систем (ТТС).

Применение технологии беспеpегpузочных сообщений позволяет резко (в 4 – 5 раз) сократить затраты на погрузочно-разгрузочные работы, снизить расходы на тару и упаковку, уменьшить вероятность потери и порчи грузов в пути, ускорить доставку грузов получателям. Беспеpегpузочные сообщения обеспечивают высокую эффективность перевозок благодаря высокой скорости доставки, надежности, сохранности грузов и безопасности движения, внедрению в управление транспортом логистических технологий. Такие технологии во многих случаях позволяют клиентуре отказаться от складов (либо сократить их площади), повысить оборачиваемость капитала, а, следовательно, и эффективность предпринимательской деятельности. Кроме того, грузоподъемность транспортных средств на разных видах транспорта различна и не всегда соответствует отправляемому грузу. Любая перегрузка может привести к изменению товарного вида либо потерям груза, его тары или упаковки и, естественно, увеличению времени его доставки. Поэтому специалисты разрабатывают такие транспортные средства и системы, которые позволяют уменьшить количество перегрузок либо полностью ликвидировать их. Все это дает основание считать, что беспеpегpузочные сообщения являются транспортной технологией будущего века.

Рыночные отношения предъявляют к транспорту жесткие требования. Единая технология транспортировки предполагает непрерывность транспортного процесса с минимизацией сбойных ситуаций, прежде всего в перегрузочных пунктах. Развитие технологии беспеpегpузочных сообщений позволяет на практике реализовать единую технологию транспортировки.

Дальнейшее её развитие идет по пути технического совершенствования подвижного состава и создания возможности его работы на разных видах транспорта.

Эффективность различных технологий беспеpегpузочных сообщений должна обосновываться с точки зрения экономики и экологии. В настоящее время наблюдается активное развитие системы Road Railer, которая отвечает современным требованиям беспеpегpузочных сообщений. В этой системе полуприцепы устанавливаются на железнодорожную тележку с помощью седельного тягача и может иметь комбинированную ходовую часть. Принцип действия роудрейлеров основан на применении железнодорожной колесной пары, которая пневмоприводом поднимается при движении по автодорогам или опускается при движении по рельсам (аналогично изменяют свое положение автомобильные колеса). Подобные системы обеспечивают единичную перевозку 24 – 44 т. грузов по автодорогам и могут двигаться по железной дороге со скоростью 120 км/ч.

Сравнение системы роудрейлеров со смешанным сообщением, организованным традиционным способом, или междугородным сообщением на автомобильном транспорте показывает большую эффективность системы Road RAILER на расстоянии более 650 км.

В связи с повышением интенсивности движения на автомобильных дорогах, заторами, задержками рейсов, экологическими проблемами, понижением уровня транспортного обслуживания и другими негативными моментами в работе автомобильного транспорта за рубежом проявляется тенденция к его замене или дополнению, особенно на дальних расстояниях, системой «движущееся шоссе», т.е. перевозкой автомобилей по части пути их следования железнодорожным транспортом. Эта тенденция продиктована также возможностью более интенсивной эксплуатации железнодорожного транспорта как экологически более чистого и дешевого.

Важным направлением повышения эффективности беспеpегpузочных сообщений является применение технологии перевозки по единым проездным документам (так называемые трансмодальные перевозки), а также организация системы определенных маршрутов, реализуемых разными видами транспорта из одного диспетчерского пункта (амодальные перевозки).

Ведется работа по созданию единой технологии перевозок промышленным и магистральным железнодорожным транспортом.

В некоторых стран мира разработаны государственные программы развития беспеpегpузочных