СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О транспортной деятельности : модельный закон // Консорциум кодекс (дата обращения: 15.03.2026).

O. BYCHENKO, O. BYCHENKO,
Belarusian State University of Transport, Gomel

TRANSPORT SERVICE AND ITS ROLE IN INCREASING THE STABILITY OF RAILWAY DEVELOPMENT

УДК 656.02

Е. Н. ВЛАСОВЕЦ
ЗАО «Струнные технологии», г. Минск

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА ЗА СЧЁТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ СТРУННОГО ТРАНСПОРТА

В условиях усиливающейся значимости интеграционных процессов между странами Союзного государства – Российской Федерацией и Республикой Беларусь – особую важность приобретает формирование совместных социально и экономически обоснованных транспортно-инфраструктурных проектов, способствующих объединению усилий двух государств в направлении общего устойчивого развития.

Создание единого транспортно-логистического пространства Союзного государства имеет принципиальное значение для укрепления территориального единства государств, повышения мобильности населения, стимулирования экономической активности территорий и формирования единого социально-экономического пространства, обеспечивающего высокий уровень качества жизни граждан Российской Федерации и Республики Беларусь [1].

В свою очередь, современные вызовы мировой транспортно-логистической системы, а именно необходимость сокращения логистических издержек, физический и моральный износ транспортной инфраструктуры, фрагментарность логистических решений в рамках создания единого транспортно-логистического пространства, делают необходимым поиск более оптимальных решений, отвечающих актуальным требованиям [2]. В связи с этим модернизация транспортной системы в современных социально-экономических и технологических условиях должна опираться на адаптивные и экономически обоснованные транспортные решения, среди которых

особое значение приобретают высокоскоростные транспортные технологии, рассматриваемые как ключевой элемент устойчивого инфраструктурного развития.

Одним из способов глобального переустройства и модернизации транспортно-инфраструктурной системы Российской Федерации и Республики Беларусь в составе Союзного государства может стать внедрение технологии струнного транспорта uST через реализацию высокоскоростных (со скоростью до 500 км/ч) транспортно-инфраструктурных комплексов uST.

Транспортно-инфраструктурный комплекс uST представляет собой инфраструктурно-логистический объект, размещённый на втором уровне (над землёй) и предназначенный для осуществления транспортно-логистической деятельности с использованием запатентованных технологий струнного рельса, предварительно напряжённой рельсо-струнной транспортной эстакады и пассажирских, грузопассажирских и грузовых юнимобилей – беспилотных рельсовых электромобилей на стальных колёсах [3].

Одним из первых этапов формирования единого транспортно-логистического пространства на основе применения технологии струнного транспорта на территории Союзного государства может стать проект создания трансграничной высокоскоростной (до 500 км/ч) транспортной магистрали uST по маршруту Минск – Москва. Реализация данного проекта обеспечит эффективное транспортное сообщение между столицами Союзного государства, позволит значительно укрепить транспортную связность территорий; повысит мобильность и социальную активность населения; увеличит транзитный потенциал Союзного государства; станет импульсом для комплексного пространственного развития прилегающих территорий, оказывая значительный социально-экономический эффект в рамках национальных экономик.

Таким образом, реализация проектов высокоскоростных транспортно-инфраструктурных комплексов uST в рамках модернизации существующей инфраструктуры и формирования единого транспортно-логистического пространства Союзного государства может рассматриваться как приоритетная мера государственной и межгосударственной политики, направленная на обеспечение устойчивого развития, укрепление технологического суверенитета, повышение экономической эффективности и формирование новой модели пространственного развития в интересах граждан Российской Федерации и Республики Беларусь.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Единое транспортное пространство Евразийского экономического союза: перспективы формирования / под ред. Т. А. Селиверстова. – М. : ИНФРА-М, 2022. – 256 с.

2 Современная глобальная логистика – вызовы и перспективы в эпоху цифровой трансформации // Центр торговли и логистики «Королёв стан». – URL:

https://logistics.by/blog/sovremennaya-globalnaya-logistika-vyzovy-i-perspektivy-v-epohu-czifrovoj-transformaczii (дата обращения: 30.03.2026).

3 **Юницкий, А. Э.** Струнные транспортные системы: на Земле и в Космосе / А. Э. Юницкий. – Силакрогс : ПНБ принт, 2019. – 576 с.

E. VLASOVETS
Unitsky String Technologies, Minsk

FORMATION OF A UNIFIED TRANSPORT AND LOGISTICS SPACE OF THE UNION STATE THROUGH THE IMPLEMENTATION OF STRING TRANSPORT TECHNOLOGY

УДК 658.7:656.2.022.8

И. А. ЕЛОВОЙ, М. М. КОЛОС
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СХЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»

Международный транспортный коридор «Север – Юг» рассматривается экспертами и участниками транспортного рынка как один из ключевых элементов транспортного каркаса Евразии, позволяющий обеспечить передачу грузов с или на широтные евразийские транспортные коридоры.

Железные дороги Ирана являются государственными, вместе с тем подвижной состав полностью приватизирован. Парк грузовых вагонов, по состоянию на 2021 год, составляет более 20500 единиц, локомотивов – более 640 единиц. Подавляющая часть локомотивов произведена компанией General Motors еще до Исламской революции в 1970-е годы и работает на дизельной тяге. При этом в Иране используется колея двух форматов: стандартная (1435 мм) и широкая (1676 мм), которая соединяет Иран с железными дорогами Пакистана. [1]

Железные дороги Ирана соединяют страну с Азербайджаном по станциям Астара и Джульфа. Станция Астара не связана с сетью железных дорог Ирана, поэтому на станции Астара прибывший из Азербайджана груз выгружается из вагонов и автомобильным транспортом отправляется на станцию Решт в провинции Гилян для дальнейшего отправления, например, в порт Бендер-Аббас. Станция Джульфа после разрушения части железнодорожных путей имеет сообщение только с Нахичеванским регионом Азербайджана. Таким образом, в настоящее время отсутствует прямое железнодорожное сообщение по западной ветви коридора «Север – Юг».