

ЕВРО-АЗИАТСКАЯ ИНТЕРМОДАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

*В. В. ЛЕВТРИНСКИЙ, С. В. КИСЕЛЕВА, В. Г. ШЕВЧУК,
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Белорусская железная дорога связана с железными дорогами сопредельных стран: Латвии (*Latvijas dzelzceļš*), Литвы (*Lietuvos Geležinkeliai*), Польши (*Polskie Koleje Państwowe*), России (Российские железные дороги) и Украины (Укрзалізниця). Белорусская железная дорога выполняет 63 % грузооборота в стране, доля пассажирооборота железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте транспортной системы Республики Беларусь составляет порядка 33 % [1]. Обеспечивается формирование около 2 % ВВП, 2,1 % всех налоговых поступлений в бюджет страны.

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы, а железные дороги – это важнейший элемент транспортной системы государства и в то же время мощная централизующая сила, без которой немислимо его экономическое, социальное и культурное развитие. Белорусская железная дорога представляет собой одну из важнейших отраслей экономики республики, поскольку производственные, торговые и другие сферы непосредственно зависят от ее состояния и надежной работы. Для страны, строящей свой суверенитет и одновременно имеющей теснейшие связи с соседями, железная дорога составляет одно из основных национальных достояний. Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря.

Территорию Беларуси пересекают два общеевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации на Второй общеевропейской конференции по транспорту на о. Крит (Греция) в марте 1994 г. под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX-В.

23 января 1995 г. Россия, Беларусь, Польша и Германия при участии Комиссии Европейского Союза подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортного коридора под номером II. Открытие внутренних водных путей для иностранного судоходства на участке Азов – Астрахань, использование преимуществ Северного морского пути для международных перевозок позволит создать уникальные условия для функционирования сбалансированной по техническим и эксплуатационным параметрам Евро-Азиатской интермодальной транспортной системы (объединяет различные

виды транспорта, устанавливает единые специальные типы подвижного состава, инфраструктуры пересадочных узлов и терминалов и др.)

Мультимодальная перевозка грузов – транспортировка грузов по одному договору, но выполненная по меньшей мере двумя видами транспорта; перевозчик несёт ответственность за всю перевозку, даже если эта транспортировка производится разными видами транспорта (например, железной дорогой, морским транспортом, автомобильным транспортом и т. д.). Перевозчик при этом не должен обладать всеми видами транспорта, и в практике это чрезвычайно редкое явление. Такая перевозка часто осуществляется субперевозчиками (в морском праве называемыми действительными перевозчиками). Перевозчик, ответственный за всю перевозку, называется мультимодальным транспортным оператором (МТО).

Мультимодальная перевозка грузов с использованием ИТЕ (интермодальной транспортной единицы) называется интермодальной перевозкой грузов. Груз находится в ИТЕ на всем протяжении пути.

Интермодальная перевозка грузов – система организации перевозки груза с использованием нескольких видов транспорта. Перевозка груза в ИТЕ выполняется под ответственность одного оператора-перевозчика, по единому документу, по варианту «от двери до двери», которая оплачивается по единой сквозной ставке, с освобождением грузоотправителя от забот в части выбора маршрута, средств транспорта, станций (портов) отправления, перегрузочного оборудования, складских помещений и пр. [4].

В качестве ИТЕ применяют контейнеры – многооборотное транспортное оборудование, которое совмещает функции транспортной тары и укрупненной грузовой единицы. Процесс массовой контейнеризации транспорта и экономики начался в 60-е гг. XX в., иногда называется «мировой контейнерной революцией».

Малком Перселл Маклин (англ. Malcom Purcell McLean; 14 ноября 1913 г., Макстон, Северная Каролина, США – 25 мая 2001 г., Нью-Йорк) – американский предприниматель, осуществивший революцию в международной торговле путём внедрения контейнерных перевозок. Международный зал морской славы объявил Малкома Маклина человеком столетия. В день его похорон подали сигнал контейнерные суда всего мира [5].

ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), TEU (*twenty foot equivalent unit*), – условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости транспортных средств. Эквивалентна размерам контейнера длиной 20 футов (6,1 м). Несмотря на то, что TEU является мерой объёма, можно оценить наибольшую массу, приходящуюся на один TEU. Максимально допустимая масса загруженного 20-футового контейнера равна 24 т. Если вычесть вес тары (2,4 т), 1 TEU будет равен 21,6 т. [6].

Для перевозки контейнера по железной дороге нужен специализированный подвижной состав – фитинговая платформа.

К 2024 г. общий объем транзита только за счет изменения торговых отношений составит [7] чуть менее 600 тыс. грузеных ДФЭ при базовом сценарии развития торговли (рисунок 1).



Рисунок 1 – Прогноз динамики транзитных грузоперевозок через территорию России и стран ЕАЭС

Список литературы

1 О Белорусской железной дороге [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://page-title>. – Дата доступа : 13.03.2024.

2 Левтринский, В. В. «Умный» мост – инновации в мостостроении / В. В. Левтринский, В. Г. Шевчук // Строительство и восстановление искусственных сооружений : материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 76–82.

3 Шевчук, В. Г. Интеллектуализация автострад: от дорожных знаков и указателей до систем «умное шоссе» / В. Г. Шевчук, В. В. Левтринский // Строительство и восстановление искусственных сооружений : материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 105–111.

4 Бутов, А. М. Рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом / А. М. Бутов. – М. : НИУ ВШЭ, 2016. – 68 с.

5 Малком Маклин: человек XX века [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://top-fwz1.mail.ru>. – Дата доступа : 13.03.2024.

6 Колик, А. В. Комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки в цепях поставок / А. В. Колик. – М. : Техполиграфцентр, 2018 г. – 301 с.

7 Перспективы развития мировой экономики (ПРМЭ). Замедление роста, неустойчивый подъем. МВФ, 9 апреля 2019 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.imf.org/ru/Publications/WEO/Issues/2019/03/28/world-economic-outlook-april-2019>. – Дата доступа : 13.03.2024.