

Таблица 2 – Группы семантических структур

Группа	Семантическая структура компонентов термина	Пример
I	Значение не меняется	Lokalzug, m – местный поезд; Zugbewegungsrichtung, f – направление движения поезда;
II	Один из компонентов меняет (или теряет) свое значение	Korfbahnhof, m – конечная станция; Führerhaus, n – кабина машиниста
III	Отсутствует русский эквивалент либо толкование термина вызывает трудность	Zug-Tisch, m – график движения; Kombizug, m – контрейлерный поезд; маршрутный поезд для перевозки контейнеров

При переводе научно-технической литературы по железнодорожному транспорту часто встречаются термины, которых нет в словарях. Объясняется это новыми исследованиями, достижениями в науке и технике, различием в технических средствах на транспорте разных стран и т.д.

Для обучения студентов приемам раскрытия значения терминов при чтении специальной литературы на кафедре славянских и романо-германских языков БелГУТа изданы терминологические словари по специальностям, которые организованы по гнездовому принципу на основе отбора наиболее частотных и продуктивных слов и словообразовательных элементов [1–5]. В основе гнезда лежит определенный корневой термин, вокруг которого в алфавитном порядке располагаются производные и сложные термины. Словарь облегчает студентам, соискателям, магистрантам и аспирантам чтение специальной литературы, помогает выработать умение самостоятельно раскрывать значение терминов, способствует не только расширению словарного запаса, но и развитию языковой догадки. Если обучаемый не понимает связи данного сложного (производного) термина с корнем, то при гнездовом способе организации лексики эта связь определяется по окружающим словам. В контексте возможности понимания терминов значительно расширяются.

Обучение приемам раскрытия значения терминов на основе гнездового принципа и контекста является одним из условий создания потенциального терминологического словаря, снимает боязнь перед незнакомым словом. Постепенно формируется умение опознавать термины по модели, по формальным признакам, вырабатываются обобщенные ассоциации между признаком и значением слова, активизируется устойчивый навык понимания терминов при самостоятельном чтении литературы по специальности.

#### Список литературы

- 1 Гришанкова, Н. А. Немецко-русский и русско-немецкий словарь-минимум / Н. А. Гришанкова. – Гомель : БелГУТ, 2005. – 20 с.
- 2 Основные понятия и определения на железнодорожном транспорте : словарь-справочник по изучению железнодорожной терминологии на рус., англ., нем., фр. и исп. языках / Д. В. Захаров [и др.] ; под ред. Н. А. Гришанковой – Гомель : БелГУТ, 2016. – 76 с.
- 3 Терминологический словарь-справочник по транспортной логистике (на рус., англ., нем. и фр. языках) / И. А. Еловой [и др.] – Гомель : БелГУТ, 2011. – 167 с.
- 4 Краткий французско-русский словарь по специальности «Коммерческая деятельность» / сост. Н. А. Гришанкова. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 106 с.
- 5 Шлык, Т. В. Французский язык: толковый словарь терминологии сферы телекоммуникационных технологий / Т. В. Шлык – Гомель : БелГУТ, 2010. – 100 с.

УДК 656.022.8

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ

*М. А. КИЛОЧИЦКАЯ, Е. А. ФЁДОРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Повышение эффективности транспортного комплекса железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок связано с повышением его клиентоориентированности за счет реализации логистических схем доставки клиентов «от двери до двери». Такие схемы предполагают вовлечение различных видов транспорта в интермодальные перевозки и, соответственно, переход от прямой конкуренции к взаимовыгодному сотрудничеству, что приводит к синергетическому эффекту для пассажирского комплекса в целом. Четкое и наиболее полное взаимодействие видов транспорта по

согласованным расписаниям с минимальным временем нахождения пассажиров в пунктах пересадок, максимальным уровнем надежности перевозки, хорошей информированностью пассажиров, унификацией проездных документов достигается при создании интермодальных транспортных систем (ИТС) в пассажирском сообщении. ИТС являются одним из важнейших направлений маркетинговой политики пассажирского комплекса в условиях реформирования железнодорожного транспорта и повышения доходности пассажирских перевозок.

Целями организации интермодальных пассажирских перевозок являются: повышение мобильности (подвижности) населения; повышение безопасности перевозок пассажиров; обеспечение большей свободы передвижения и доступа к услугам качественной единой транспортной системы; снижение общей стоимости перевозок и привлечение за счет этого дополнительных пассажиров; социальное и экономическое развитие крупных городов и отдельных регионов.

В зависимости от потребности в транспортном обслуживании логистические схемы смешанных перевозок с участием железнодорожного и автомобильного транспорта подразделяются по длительности и периодичности их функционирования:

- на постоянные – предназначенные для организации перевозочного процесса стабильных социально значимых сегментов пассажиропотока и функционирующие в течение всего года на отдельных маршрутах;

- сезонные – для обслуживания сезонного пассажиропотока (дачников, учащихся и др.) совершающего поездки в зависимости от времени года (сезона), режима работы предприятий, учебных заведений и других сезонных условий и факторов;

- туристские – для организации перевозок туристических групп к объектам историко-культурного наследия и иным достопримечательностям;

- периодические – организуемые на определенный период времени, например, на период предоставления технологического «окна» с закрытием перегона для движения поездов либо на период проведения различных культурно-массовых мероприятий;

- разовые – формируемые под отдельную перевозку, запланированную или носящую оперативный характер (например, при возникновении форс-мажорных обстоятельств).

Привлечение автомобильного транспорта к работе на маршруте смешанной перевозки может осуществляться посредством изменения или усиления маршрутов регулярного автомобильного сообщения, организацией заказных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (где заказчиком перевозки будет выступать железная дорога на договорной основе), посредством аренды автобусов.

Перечислим возможные виды организации перевозки пассажиров в смешанном сообщении железнодорожным и автомобильным транспортом применительно к условиям транспортного обеспечения населения Республики Беларусь.

1 Обслуживание районов, не охваченных инфраструктурой железных дорог. Такие схемы смешанных перевозок организуются для обеспечения связи населенных пунктов с незначительной численностью населения (или районов города) с железнодорожной инфраструктурой. Кроме этого, следует рассматривать варианты организации периодических и разовых схем, предназначенных для поездок к памятным местам; местам массовых народных гуляний, организуемым городской или областной администрацией, а в периоды религиозных праздников – к местам захоронения близких, в монастыри, церкви и т. д. Отдельно следует выделить пассажирские туристические перевозки, осуществляемые по достопримечательностям Республики Беларусь.

2 Обслуживание районов, охваченных инфраструктурой железных дорог, но с незначительным пассажиропотоком реализуется через соединение участков обращения поездов городских линий / региональных эконом-класса автомобильным сообщением и сокращение режима стоянок поездов межрегиональных линий эконом-класса с передачей пассажиропотока на автомобильный транспорт по станциям, исключаемым из режима стоянок.

На всех направлениях пригородного движения наблюдается неравномерность пассажиропотока по величине. На многих крупных станциях и остановочных пунктах наблюдается резкий перелом в размере пассажиропотока: его снижение или увеличение в зависимости от направления движения. Большой пассажиропоток, как правило, наблюдается вблизи крупных городов и административных центров. После станции перелома пассажиропотока использование транспортного средства большой вместимости, как правило, становится нерациональным. Поэтому для повышения эффективности использования подвижного состава на направлениях с ярко выраженным перепадом густот пас-

сажиропотока следует организовывать логистические схемы с использованием транспортных средств различной вместимости. Например, пассажиров пригородных поездов после станций массовой высадки (станции с резким перепадом густоты пассажиропотока) можно развозить автобусами или маршрутными такси.

3 Обеспечение связи столицы с областными центрами и крупными городами при развитой инфраструктуре автомобильного транспорта в условиях низкой скорости железнодорожного сообщения в сравнении с автомобильным либо отсутствия (нехватки) пропускной способности железных дорог.

4 Обслуживание жилых районов и/или промышленных зон (трудова миграция), а также городов-спутников. Развоз населения автомобильным транспортом осуществляется на незначительные расстояния (в пределах жилого района либо промышленной зоны). Данный вид обслуживания приобретает наибольшую актуальность в связи с увеличением дальности поездки пригородных пассажиров в областные центры по причине отсутствия рабочих мест непосредственно в пригородах крупных городов.

5 Обеспечение транспортных связей железнодорожного и авиационного транспорта.

Вынужденное расположение аэропортов на большом расстоянии от центров городов делает доступ к аэропортам всё более затруднительным из-за усиления интенсивности автомобильного движения, что повышает привлекательность комбинированной транспортной схемы «поезд – автомобильный транспорт – самолет», которая способствует привлечению авиапассажиров аэропорта, которые предпочтут поездку на предоставленном по единому билету автотранспорте услугам такси.

6 Взаимодействие сопредельных железнодорожных администраций при отсутствии прямого межгосударственного железнодорожного сообщения.

Все описанные выше логистические схемы могут быть дополнены и расширены с учетом местных особенностей каждого региона, особенностей структуры пассажиропотоков и маршрутов их следования. Однако стоит отметить, что структура и размеры пассажиропотока в Республике Беларусь обладают всеми необходимыми предпосылками для организации интермодального взаимодействия видов транспорта, и в ряде регионов существуют все условия для внедрения и организации интермодального взаимодействия транспортных систем железнодорожного и автомобильного транспорта в пассажирском сообщении.

УДК 656.224(530)

## **КОНЦЕПЦИЯ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ, ПОТЕНЦИАЛ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*Ю. И. КУЛАЖЕНКО, Т. А. ВЛАСЮК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В 2013 г. Правительство Китайской Народной Республики выдвинуло глобальную концепцию «Нового шелкового пути» (НШП), адаптированную к условиям XXI века и получившую название «Один пояс – один путь», в рамках проекта «Евразия», согласно которому предполагается строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) для организации высокоскоростных грузовых и пассажирских перевозок между Китаем и Европейским Союзом. Проект включает в себя 6 законодательных директив, регулирующих Единую европейскую железнодорожную зону.

Республика Беларусь в этом проекте выделена как ключевая платформа, благодаря выгодному географическому расположению, где пересекаются торговые пути между Россией и странами Евросоюза, что позволяет рассматривать высокоскоростное пассажирское движение на железнодорожном транспорте, в том числе и по территории Беларуси, например, на участке Москва – Брест, так как расположенная между Азией и Европой, Беларусь фактически является мостом между Евразийским экономическим союзом и Европейским союзом.

Общая протяженность ВСМ «Евразия» в пределах Евразийского экономического сообщества (на участке Брест – Достык) составляет 4851 км. Прогнозные объемы пассажирских перевозок при условии полного запуска проекта ВСМ «Евразия» в 2030 г. составят около 20,5 млн человек в год