

ГУМАНІТАРНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра «Іноземні мови»

ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**з розвитку професійного спілкування
та професійно орієнтованого читання
для студентів 4-5 курсів спеціальності**

“ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ”

(німецька мова)

Харків 2011

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри «Іноземні мови» 28 листопада 2009 р., протокол № 4.

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою навчально-методичного комплексу дисципліни „Німецька мова”.

Методичні вказівки призначені для ознайомлення студентів з темою “Транспортні коридори”, а саме історією їх виникнення, цілями та планами на майбутнє. Усі тексти складені за сучасними матеріалами спеціалізованих британських і американських періодичних друкованих та інтернетних видань. Вправи спрямовані на вироблення навичок розуміння тексту та отримання з нього інформації з різним ступенем повноти і точності розуміння залежно від встановленої мети, а саме оглядове, ознайомлювальне, вивчаюче читання та інші.

Рекомендуються для студентів 4-5 курсу факультету УПП.

Укладач

викл. Н.О. Карабітська

Рецензент

проф. В.І. Говердовський

ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

з розвитку професійного спілкування
та професійно орієнтованого читання
для студентів 4-5 курсів спеціальності

“ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ”

(німецька мова)

Відповідальний за випуск Карабітська Н.О.

Редактор Третьякова К.А.

Підписано до друку 29.01.10 р.

Формат паперу 60x84 1/16 . Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 1,5. Тираж 30. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту
61050, Харків - 50, майдан Фейербаха, 7

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ГУМАНІТАРНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра “Іноземні мови”

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**з розвитку професійного спілкування
та професійно орієнтованого читання
для студентів 4-5 курсів спеціальності
“Організація міжнародних перевезень”
Транспортні коридори**

(німецька мова)

Харків, 2009

Методичні вказівки з розвитку професійно орієнтованого читання для студентів 4-5 курсів спеціальності “Організація міжнародних перевезень” Транспортні коридори (німецька мова).-Х: УкрДАЗТ, 2009

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни “Німецька мова”.

Методичні вказівки призначені для ознайомлення студентів з темою “Транспортні коридори”, а саме їх історії виникнення, цілей та планів на майбутнє. Усі тексти складені за сучасними матеріалами спеціалізованих британських і американських періодичних друкованих та інтернетних видань. Вправи спрямовані на вироблення навичок розуміння тексту та витяг з нього інформації з різним ступенем повноти та точності розуміння в залежності від встановленої мети, а саме, оглядове читання; ознайомлювальне читання; вивчаюче читання та інші.

Методичні вказівки рекомендовані для студентів 4-5 курсу факультету УПП.

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри “Іноземні мови” 28.11.2009, протокол №4

Укладач:
викл. Н.О. Карабітськова

Рецензент:
проф., д.ф.н. В.І. Говердовський

□□ Paneuropäische Verkehrskorridore

Die **Paneuropäischen Verkehrskorridore** (PAN-Korridore) wurden auf den Europäischen Verkehrsministerkonferenzen auf Kreta (1994) und in Helsinki (1997) als Ergänzung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz für Westeuropa von den Verkehrsministern festgelegt. Diese zehn Hauptverkehrsachsen verbinden Europa vom Atlantik bis zur Wolga oder von Skandinavien bis zum Mittelmeer.

Die Korridore sind jeweils als Verkehrsachse auf Schiene und Straße, teilweise auch kombiniert, vorgesehen. Der Korridor VII ist ein Wasserweg auf der Donau.

Die europäische Verkehrspolitik hat durch den Bericht der Zweiten Hochrangigen Gruppe (HLG II) im Jahre 2004/2005 das Zielverkehrsnetz zwischen der EU und ihren Nachbarstaaten und -regionen präzisiert.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) wurde 1956 in Sofia gegründet, Sitz der Organisation ist Warschau. Die OSShD ist eine zwischenstaatliche Einrichtung auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs, die für den Abschluss und die Überwachung von Vereinbarungen und die Koordinierung sorgt. Hauptaufgabe der OSShD ist die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs, insbesondere zwischen Europa und Asien, sowie die technisch-wissenschaftliche Zusammenarbeit der Mitgliedsländer. In den ehemaligen RGW-Staaten und deren Nachbarländern dient die OSShD auch als Normungsgremium. Die OSShD plant transkontinentale Verkehrskorridore und arbeitet an der Harmonisierung von Frachtrecht und technischen Bedingungen.

Die OSShD hat 25 Mitglieder (Aserbaidshan, Belarus, Bulgarien, China, Tschechische Republik, Estland, Georgien, Ungarn, Iran, Kasachstan, Korea (Nord), Kirgisistan, Lettland, Litauen, der Republik Moldau, der Mongolei, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Slowakei, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, Vietnam) sowie vier Beobachter (Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland).

Nach der Wiedervereinigung blieb Deutschland als Beobachter im OSShD.

Die 10 Paneuropäischen Verkehrskorridore

Nr.	Streckenverlauf	Länge (km))
I	Helsinki (Finnland) – Tallinn (Estland) – Riga (Lettland) – Kaunas (Litauen) – Klaipėda (Litauen) – Warschau (Polen) mit dem Ast A Riga – Kaliningrad (Russland) – Danzig (Polen)	550
II	Berlin (Deutschland) – Posen (Polen) – Warschau (Polen) – Brest (Weißrussland) – Minsk (Weißrussland) – Smolensk (Russland) – Moskau (Russland) – Nischni Nowgorod (Russland)	1.830
III	Dresden (Deutschland) – Krzywa (Polen) – Breslau (Polen) – Kattowitz (Polen) – Krakau (Polen) – Lemberg (Ukraine) – Kiew (Ukraine) mit dem Ast A Berlin – Krzywa	1.640
IV	Dresden (Deutschland) – Prag (Tschechien) – Brünn (Tschechien) – Eisenbahn: Wien (Österreich) resp. Straße: Bratislava (Slowakei) – Győr (Ungarn) – Budapest (Ungarn) – Arad (Rumänien) – Craiova (Rumänien) – Sofia (Bulgarien) – Plowdiw (Bulgarien) – Omenio (Bulgarien) – Istanbul (Türkei) mit den Ästen A Nürnberg (Deutschland) – Prag B Arad – Bukarest (Rumänien) – Constanța (Rumänien) C Sofia – Thessaloniki (Griechenland)	3.258
V	Venedig (Italien) – Triest (Italien) – Koper (Slowenien) – Ljubljana (Slowenien) – Maribor (Slowenien) – Budapest (Ungarn) – Uschhorod (Ukraine) – Lemberg (Ukraine) – Kiew (Ukraine) mit den Ästen A Bratislava (Slowakei) – Žilina (Slowakei) – Košice (Slowakei) – Uschhorod,	1.600

	<p>B Rijeka (Kroatien) – Zagreb (Kroatien) – Besehely (Ungarn) und</p> <p>C Ploče (Kroatien) – Sarajevo (Bosnien und Herzegowina) – Osijek (Kroatien) – Budapest</p>	
VI	<p>Danzig (Polen) – Grudziądz (Polen) – Toruń (Polen) – Zębrzydowice (Polen) – Žilina (Slowakei) mit den Ästen</p> <p>A Grudziądz – Posen (Polen)</p> <p>B Danzig – Warschau (Polen) – Zębrzydowice</p> <p>C Zębrzydowice – Ostrava (Tschechien)</p>	1.800
VII	<p>Deutschland – Österreich – Bratislava (Slowakei) – Győr (Ungarn) – Kroatien – Serbien – Russe (Bulgarien) – Lom (Bulgarien) – Constanța (Rumänien) mit dem Ast</p> <p>A Bukarest (Rumänien) – Moldawien – Ukraine</p>	
VIII	<p>Durrës (Albanien) – Tirana (Albanien) – Skopje (Mazedonien) – Bitola (Mazedonien) – Sofia (Bulgarien) – Dimitrowgrad (Bulgarien) – Burgas (Bulgarien) – Warna (Bulgarien)</p>	1.300
IX	<p>Helsinki (Finnland) – Wyborg (Russland) – Sankt Petersburg (Russland) – Pskow (Russland) – Kiew (Ukraine) – Ljubasewka (Ukraine) – Chișinău (Moldawien) – Bukarest (Rumänien) – Russe – Weliko Tarnowo – Kasanlak – Stara Sagora – Dimitrowgrad (Bulgarien) – Chaskowo – Charmanli – Swilengrad – Alexandroupolis (Griechenland)</p> <p>Die eigentliche geplante kürzere Strecke: Chaskowo – Kardschali – Tschirpan – Makasa – Komotini – Alexandroupolis (Griechenland) ist noch nicht fertig, da der bulgarisch-griechische Grenzübergang in Makasa (Bulgarien) noch nicht fertig ist. Mit den Ästen</p> <p>A St. Petersburg – Moskau (Russland) – Kiew</p> <p>B Ljubasewka – Odessa (Ukraine)</p> <p>C Klaipėda (Litauen) – Kaunas (Litauen) – Vilnius</p>	6.500

	(Litauen) – Minsk (Weißrussland) – Kiew D Kaliningrad (Russland) – Kaunas E Dimitrowgrad – Omenio (Bulgarien) – Alexandroupolis	
X	Salzburg (Österreich) – Villach (Österreich) – Ljubljana (Slowenien) – Zagreb (Kroatien) – Belgrad (Serbien) – Niš (Serbien) – Skopje (Mazedonien) – Veles (Mazedonien) – Thessaloniki (Griechenland) mit den Ästen A Graz (Österreich) – Maribor (Slowenien) – Zagreb, B Budapest (Ungarn) – Novi Sad (Serbien) – Belgrad, C Niš – Sofia (Bulgarien) (Korr. IV – Istanbul) und D Veles (Mazedonien) – Bitola (Mazedonien) – Florina (Griechenland) – Via Egnatia	2.360

Übung 1

Lesen Sie deutsche Wörter und behalten Sie die auf dem Ukrainischen.

Прочитайте німецькі слова та запам'ятайте їх українською мовою.

- 1 das Kreta – о-в Крит
- 2 die Ergänzung – додаток
- 3 das Verkehrsnetz – транспортна мережа
- 4 festlegen – встановлювати
- 5 die Hauptverkehrsachse – головна транспортна вісь
- 6 verbinden(a;u) – з'єднувати
- 7 das Mittelmeer – Середземне море
- 8 vorgesehen sein – бути передбаченим
- 9 teilweise – частково
- 10 der Wasserweg – водний шлях
- 11 der Bericht – доповідь
- 12 die Zweite Hochrangige Gruppe – Друга високорангова група
- 13 EU(Europäische Union) – Європейський Союз
- 14 präzisieren – уточнювати

- 15 die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen –
Організація співпраці залізниць
- 16 der Sitz – резиденція
- 17 die zwischenstaatliche Einrichtung – міждержавна установа
- 18 der Abschluß – підписання, складання
- 19 die Überwachung – нагляд
- 20 die Vereinbarung – домовленість
- 21 die Verbesserung – поліпшення
- 22 die Zusammenarbeit – співпраця
- 23 das Mitgliedsland – країна-член
- 24 RGW(Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe) – Рада економічної
взаємодопомоги
- 25 das Nachbarland – сусідня країна
- 26 das Normungsgremium – нормований орган
- 27 das Frachtrecht – право на вантажні перевезення
- 28 die Bedingung – умова
- 29 das Estland – Естонія
- 30 das Georgien – Грузія
- 31 das Ungarn – Угорщина
- 32 das Lettland – Латвія
- 33 das Litauen – Литва
- 34 der Beobachter – спостерігач
- 35 das Griechenland – Греція
- 36 die Wiedervereinigung – возз'єднання

Übung 2

Antworten Sie auf die Fragen zum Text.

Дайте відповіді на запитання до тексту.

- 1 Wo und wann wurden die Paneuropäischen Verkehrskorridore festgelegt?
- 2 Aus wie viel Hauptverkehrsachsen bestehen die Paneuropäischen Verkehrskorridore?
- 3 Welche Regionen verbinden die Paneuropäischen Verkehrskorridore?

- 4 Wann wurde das Zielverkehrsnetz zwischen der EU und ihren Nachbarstaaten und-regionen präzisiert?
- 5 Wo und wann wurde die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen gegründet?
- 6 Wofür sorgt die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen?
- 7 Wie ist die Hauptaufgabe der OSShD?
- 8 In welchen Staaten dient die OSShD als Normungsgremium?
- 9 Wie viel Mitglieder und Beobachter hat die OSShD?
- 10 Welche Länder gehören zu den Beobachtern der OSShD?

Übung 3

Geben Sie deutsche Äquivalente den folgenden ukrainischen Wortverbindungen.

Дайте німецькі еквіваленти наведеним українським словосполученням.

Європейська конференція міністрів транспорту; додаток до транс'європейської транспортної мережі для Західної Європи; Європа від Атлантичного океану до Волги; водний шлях через Дунай; європейська транспортна політика; сусідні держави та регіони; Організація співпраці залізниць; міждержавна установа у сфері залізничного транспорту; підписання та нагляд за домовленостями; розвиток та поліпшення міжнародного залізничного сполучення; науково-технічна співпраця країн-членів; гармонізація права на вантажні перевезення.

Übung 4

Besprechen Sie den Verkehrskorridor №2. Durch welche Länder geht dieser Verkehrskorridor? Nennen Sie die Hauptstädte dieser Länder. Wie viel km beträgt die Länge dieses Verkehrskorridors?

Обговоріть транспортний коридор №2. Через які країни проходить цей транспортний коридор? Назвіть столиці цих країн. Скільки кілометрів складає довжина цього транспортного коридору?

Der Transportkorridor Nordic Link

Was bedeutet Nordic Link?

Dabei handelt es sich in erster Linie um einen Transportkorridor zwischen Jütland und Schweden/Norwegen. Nordic Link besteht aber nicht nur aus Verkehrswegen und Material, sondern erst die Zusammenarbeit bei der Gütertransportorganisation, der wirtschaftlichen und politischen Planung sowie bei der Finanzierung und Entwicklung von Nordic Link macht ein funktionierendes Netzwerk aus.

Während der letzten zehn Jahre wurde dem Transportkorridor von regionalen Behörden in Süd-Norwegen, West-Schweden und Jütland aber auch von privaten Transportunternehmen höchste Priorität eingeräumt. Durch die Zusammenarbeit zwischen privaten Unternehmen, öffentlichen Behörden und Forschungseinrichtungen wird das Projekt Transportkorridor laufend weiterentwickelt, so dass es ständig den Anforderungen gewachsen ist, welche die Wirtschaft an einen schnellen und leistungsfähigen Transport stellt.

Pro Jahr werden rund 3,7 Mio. Tonnen Fracht und über 7,2 Mio. Passagiere mit den Fähren über das Kattegat und Skagerak transportiert, was viele tägliche Fährabfahrten zur Folge hat.

Auch für den Handelsverkehr und die Beziehungen der skandinavischen Länder untereinander erweist sich der Transportkorridor als überaus wichtig, von elementarer Bedeutung ist er jedoch für den Handel von Schweden und Norwegen mit anderen europäischen Ländern.

Der Verkehr im Rahmen von Nordic Link schafft Tausende von Arbeitsplätzen, weshalb der weitere Ausbau bei Behörden und Wirtschaft in diesem Gebiet ganz oben an steht. Zu Nordic Link gehören: Dänemark, Norwegen, Schweden.

Das Eisenbahnverkehrsnetz

Im dänischen Teil von Nordic Link weist es einen guten Standard auf, eine doppelte Schienenstrecke führt von Aalborg zur dänisch-deutschen Grenze, und es sind Verbesserungen der Trassen und die Elektrifizierung in Jütland geplant. Die Bahnverbindung von Aalborg zu den Fährhäfen verläuft eingleisig.

Das elektrifizierte, südnorwegische Eisenbahnverkehrsnetz von Stavanger nach Oslo ist eingleisig, weswegen über diese Trasse keine Hochgeschwindigkeitszüge oder moderne Güterzüge geführt werden können.

Der Abschnitt zwischen Oslo und Göteborg ist überwiegend eingleisig, und daher sollte die Leistungsfähigkeit durch Ausbau verbessert werden.

Mit dem doppelgleisigen Ausbau von Oslo in südliche Richtung nach Larvik wurde bereits begonnen. Zur Zeit beschäftigt man sich mit Plänen für die eingleisige Weiterführung der Eisenbahn bis Kristiansand, so dass die Linien Vestfolds- und Surlandsbanen miteinander verbunden werden können.

Gütertransport auf der Schiene

Von den 3,7 Mio. Tonnen Fracht, die pro Jahr das Skagerak und Kattegat mit den Fähren überqueren, werden 0,1 Mio. Tonnen Fracht auf der Schiene herantransportiert. Es wird daran gearbeitet, mehr Güter von LKWs auf die Bahn umzuladen, und daher wurden Kombi-Terminals für die Bahnverladung in Hirtshals, Frederikshavn und Kristiansand eingerichtet.

Nordic Link seit über 10 Jahren

Ende der 80-er Jahre stellte die dänische Straßenbaubehörde ihre Pläne vor, den Transportkorridor – damals Nordlink genannt – auszubauen. Diese Pläne wurden von einer Arbeitsgruppe aufgegriffen, welche die Möglichkeiten zu einer verbesserten Zusammenarbeit im Transportbereich im Bereich Skagerak und nördliches Kattegat bewerten sollte. Dieser Gruppe gehörten Vertreter des jütländischen Transportgewerbes und der Fähr-Reedereien.

Nachdem die Gruppe in verschiedenen Veröffentlichungen die Möglichkeiten beschrieben hatte, wurde auch die politische Seite mit einbezogen. Danach wurden die Aufgaben aufgeteilt und einem privaten Interessenverein „Foreningen Nordic Link“ sowie einer politisch verantwortlichen Gruppe mit Sekretariat beim Landkreis Nordjütland zugewiesen.

Die Mitarbeiter dieser Arbeitsgruppe haben im Laufe der Jahre zahlreiche Arbeiten über verschiedene Aspekte von Nordic Link herausgegeben.

Übung 1

Lesen Sie deutsche Wörter und behalten Sie die auf dem Ukrainischen.

Прочитайте німецькі слова та запам'ятайте їх українською мовою.

- 1 es handelt sich um (A) – мова йде про...
- 2 funktionierendes Netzwerk ausmachen – складати діючу мережу
- 3 der Verkehrsweg – шлях сполучення
- 4 die höchste Priorität einräumen – надавати найбільшу першість
- 5 die regionale Behörde – регіональний орган влади
- 6 laufend weiterentwickelt werden – безперервно розвиватися далі
- 7 den Anforderungen gewachsen sein – не поступатися у вимогах
- 8 die Wirtschaft – економіка, народне господарство
- 9 die Fracht – вантаж
- 10 die Fähre – паром
- 11 viele Fährabfahrten zur Folge haben – мати як наслідок багато відправлень паромів
- 12 der Handelsverkehr – торгівля
- 13 sich erweisen als wichtig – виявитися важливим
- 14 von elementarer Bedeutung sein – мати основне значення
- 15 Tausende von Arbeitsplätzen schaffen – створювати тисячі робочих місць
- 16 obenan stehen – стояти на першому місці
- 17 weshalb – через те
- 18 es weist einen guten Standard auf – виявляється хороший стандарт (норма)

- 19 eine doppelte Schienenstrecke – подвійний рейковий шлях
- 20 die Bahnverbindung verläuft eingleisig – проходить одноколіїне залізничне сполучення
- 21 weswegen – через що
- 22 die Leistungsfähigkeit – продуктивність
- 23 der Ausbau – добудування
- 24 die eingleisige Weiterführung der Eisenbahn – подальше прокладання одноколіїної залізниці
- 25 der Kombi-Terminal für die Bahnverladung – комбінована контейнерна станція для навантаження потягів
- 26 die Straßenbaubehörde – відомство для шляхового будівництва
- 27 die Pläne aufgreifen – підтримувати плани
- 28 das Transportgewerbe und die Fähr-Reederei – транспортна промисловість та пароплавство
- 29 einbeziehen – прилучати, залучати
- 30 das Interessenverein – товариство зацікавлених осіб
- 31 zuweisen (ie;ie) – направляти
- 32 die Arbeiten herausgeben – видавати труди

Übung 2

Antworten Sie auf die Fragen zum Text.

Дайте відповіді на запитання до тексту.

- 1 Wo liegt der Transportkorridor Nordic Link?
- 2 Was macht ein funktionierendes Netzwerk aus?
- 3 Wie wird der Transportkorridor von regionalen Behörden und privaten Transportunternehmen eingeschätzt?
- 4 Welche Bedeutung hat Nordic Link für den Handel von Schweden und Norwegen mit anderen europäischen Ländern?
- 5 Wie viel und welche Länder gehören zu NordicLink?
- 6 Warum können über die Trasse von Stavanger nach Oslo keine Hochgeschwindigkeitszüge und moderne Güterzüge geführt werden?
- 7 Wodurch kann die Leistungsfähigkeit auf dem Abschnitt zwischen Oslo und Göteborg verbessert werden?
- 8 Wozu wurden Kombi-Terminals für die Bahnverladung in Hirtshals, Frederikshavn und Kristiansand eingerichtet?
- 9 Wann begann man den Transportkorridor Nordlink auszubauen?

10 Von wem wurden die Pläne über den Ausbau des Transportkorridors aufgegriffen?

Übung 3

Geben Sie deutsche Äquivalente den folgenden ukrainischen Wortverbindungen.

Дайте німецькі еквіваленти наведеним українським словосполученням.

Співпраця в організації вантажного транспорту; приватні транспортні підприємства; швидкий та потужний транспорт; подальше добудування стоїть на першому місці; подвійний рейковий шлях; проходить одноколієне залізничне сполучення; подальше прокладання одноколієної залізниці; перевантажувати вантаж з вантажних автомобілів на залізницю; комбінована контейнерна станція для навантаження потягів; добудувати транспортний коридор; підтримувати плани; поліпшена співпраця у транспортній сфері; представники транспортної промисловості та пароплавства; описати можливості у різних публікаціях; прилучати політичну сторону; політично відповідальна група.

Trans-Asian Railway

Die **Trans-Asian Railway** (gekürzt *TAR*; deutsch: *transasiatische Eisenbahn*) ist ein Projekt der UN ESCAP zur Schaffung eines 80.900 km langen Eisenbahnnetzes für Güterverkehr durch Asien und Europa.

Geschichte

Dieses Projekt wurde in den 1960er Jahren mit dem Ziel gestartet, eine durchgehende 14.000 km lange Eisenbahnverbindung zwischen Singapur und Istanbul (und weiteren Anschlüssen nach Europa und Afrika) zu erhalten. Da zu dieser Zeit der Schiffs- und Flugverkehr noch nicht so weit entwickelt war wie heute, versprach dieses Projekt eine deutliche Senkung der Transportzeiten und -kosten

zwischen Europa und Asien. Der weitere Fortschritt des Projekts wurde jedoch in den folgenden Jahrzehnten durch verschiedene politische und wirtschaftliche Hürden behindert. Erst in den 1990er Jahren, nach dem Ende des Kalten Krieges, stiegen die Aussichten auf Verwirklichung einer Eisenbahnverbindung durch den asiatischen Kontinent.

Ziele

Mit der TAR hofft man, den stark zunehmenden Güterverkehr zwischen den eurasiatischen Ländern auffangen zu können und auch den Zugang zu Binnenstaaten wie Laos, Afghanistan, der Mongolei und den zentralasiatischen Republiken zu verbessern.

Planungen

Ein Großteil des Eisenbahnnetzes existiert bereits, allerdings gibt es noch mehrere entscheidende Lücken. Ein Problem sind dabei die unterschiedlichen Spurweiten in den verschiedenen Ländern: in Europa, der Türkei, Iran, China und Korea wird die 1435-mm-Normalspur verwendet, in Russland und den GUS-Staaten kommt die 1524-mm-Breitspur zum Einsatz, in Indien, Pakistan, Bangladesch und Sri Lanka wird eine 1676-mm-Breitspur verwendet, und ein Großteil von Südostasien verwendet die Meterspur. Auf der TAR würde man dabei weitgehend auf das Umspuren verzichten, sondern mit Hilfe entsprechender Einrichtungen die Container auf andere Züge umladen.

Folgende vier Korridore wurden bis 2001 in die Planungen aufgenommen:

- Der *Nordkorridor* verbindet Europa mit dem Pazifik über Deutschland, Polen, Weißrussland, Russland, Kasachstan, die Mongolei, China und Korea. Dabei kommt es zu Änderungen der Spurweite zwischen Polen und Weißrussland und zwischen Kasachstan bzw. der Mongolei und China. Ein Großteil dieser Strecke wird durch die 9200 km lange Transsibirische Eisenbahn abgedeckt, die bereits heute eine wichtige Rolle im Güterverkehr spielt. Wegen der Isolationspolitik Nordkoreas müssen Güter aus Südkorea per Schiff nach Wladiwostok transportiert werden.

- Der *Südkorridor* verläuft von Europa nach Südostasien über die Türkei, Iran, Pakistan, Indien, Bangladesch, Myanmar nach Thailand. Weitere Streckenäste führen nach Yunnan (China) und via Malaysia nach Singapur. Lücken gibt es dabei noch im Osten des Iran, zwischen Indien und Myanmar, zwischen Myanmar und Thailand, zwischen Thailand und Kambodscha, zwischen Kambodscha und Vietnam und zwischen Thailand und Yunnan. Die Spurweite ändert sich zwischen Iran und Pakistan, zwischen Indien und Myanmar und zwischen Thailand und China.
- Ein *südostasiatisches Netzwerk*
- Der *Nord-Süd-Korridor* verbindet Nordeuropa mit dem Persischen Golf; er beginnt in Helsinki und verläuft durch Russland zum Kaspischen Meer, wo er sich in drei Äste aufteilt:
 - Die westliche Route führt durch Aserbaidzhan, Armenien und den Westen des Iran.
 - Die mittlere Route führt per Fähre über das Kaspische Meer in den Iran.
 - Die östliche Route verläuft durch Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan in den Osten des Iran.

Alle drei Routen vereinigen sich wieder in Teheran und führen zur iranischen Hafenstadt Bandar Abbas.

Trans-Eurasia-Express

Der Name Trans-Eurasia-Express steht für die geplante erste kommerzielle Güterzugverbindung zwischen China in Asien und Deutschland in Europa. Der Begriff besteht aus Trans (lateinisch "durch", "zwischen") und Eurasia (meint den Doppelkontinent Eurasien).

Testzug

Der erste Testzug fuhr am 6. Oktober 2008 aus Xiangtang (westlich von Zhuzhou und Changsha rund 700 Kilometer nördlich von Hongkong) kommend im Hamburger Hafen ein. Es wurden 50 Container mit hochwertigen Produkten wie Monitore und Chassis von Computern transportiert. Erstmals hat ein Unternehmen einen kompletten Zug gemietet. Die Container legten die 10.000 Kilometer in 17 Tagen zurück. Der Weg verlief von China über die

Transsibirische Eisenbahn via Nowosibirsk, Omsk, Jekaterinburg bis Moskau; von dort führte er über Weißrussland und Polen weiter nach Deutschland.

Planungen

Der Trans-Eurasia-Express sollte ab Anfang 2009 einmal wöchentlich aus Peking oder Schanghai nach Hamburg, Duisburg oder Nürnberg und in Gegenrichtung fahren . Wegen der durch die globale Wirtschaftskrise gesunkenen Auslastung des Trans-Eurasia-Express musste der vorgesehene Start verschoben werden. Grundsätzlich sind nach den Planungen drei Routen möglich:

- China-Mandschurei-Sibirien-Westrussland-Weißrussland-Polen-Deutschland
- China-Mongolei-Sibirien-Westrussland-Weißrussland-Polen-Deutschland
- China-Kasachstan-Westrussland-Weißrussland-Polen-Deutschland

Transeurasisches Netzwerk von DB Schenker



Streckenverlauf des Trans-Eurasia-Express

In allen Fällen muss der Zug an der chinesischen und der polnischen Grenze umgespurt werden. In China, Polen und Deutschland haben die Eisenbahngleise eine Spurweite von 1435 mm, während in Russland, Kasachstan und Weißrussland wie in allen GUS-Staaten sowie in der Mongolei auf Breitspur von 1520 mm gefahren wird. Koordiniert wird die Bahnverbindung nach China, die sieben Zeitzonen und sechs Staaten durchquert, von DB Schenker in Zusammenarbeit mit Bahngesellschaften der durchfahrenen Länder.

Die Beförderung per Bahn ist ein Optimum hinsichtlich Liefergeschwindigkeit, Kosten und Umweltschutz: sie ist um ein Drittel schneller als Seefracht, ist billiger als die Luftfracht und

erzeugt weniger als 5 % des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zum Luftverkehr.

Übung 1

Lesen Sie deutsche Wörter und behalten Sie die auf dem Ukrainischen.

Прочитайте німецькі слова та запам'ятайте їх українською мовою.

- 1 UN ESCAP – Економічна та соціальна комісія ООН для Азії та Тихого океану
- 2 die durchgehende Eisenbahnverbindung – транзитне залізничне сполучення
- 3 der Anschluß – пересадка
- 4 der Schiffs-und Flugverkehr – судноплавне та повітряне сполучення
- 5 versprechen – обіцяти
- 6 die Senkung der Transportzeiten und- kosten – зменшення часу перевезень та затрат
- 7 der Fortschritt – прогрес
- 8 die Hürde - бар'єр
- 9 die Aussichten steigen – шанси зростають
- 10 die Verwirklichung – здійснення
- 11 den zunehmenden Güterverkehr auffangen – припинити зростаюче вантажне сполучення
- 12 der Zugang zu Binnenstaaten – доступ до внутрішніх держав
- 13 existieren – існувати
- 14 mehrere entscheidende Lücken – багато вирішальних пропусків
- 15 die unterschiedlichen Spurweiten – різна ширина колії
- 16 die Breitspur – широка колія
- 17 die GUS-Staaten – страни СНД
- 18 zum Einsatz kommen – набирати сили (чинності)
- 19 verzichten auf das Umspuren – відмовитися від перешивання на іншу колію
- 20 die entsprechende Einrichtung – відповідне устаткування
- 21 umladen – перевантажувати
- 22 die Planungen aufnehmen – відновлювати планування
- 23 es kommt zu... – доходить до...
- 24 wegen der Isolationspolitik – через політику ізоляції

- 25 das Myanmar – М'янма (держава)
- 26 Persischer Golf – Персидська затока
- 27 der Ast – гілка
- 28 sich vereinigen – поєднуватися
- 29 die Hafenstadt – портове місто
- 30 der Streckenverlauf – лінія шляху
- 31 die Güterzugverbindung – сполучення вантажних поїздів
- 32 einfahren in... – прибути в ...
- 33 das Chassis [ʃa'si] – монтажна плата
- 34 via – через
- 35 in Gegenrichtung – у зворотному напрямку
- 36 die Auslastung – завантаженість
- 37 der vorgesehene Start wird verschoben – передбачений старт
переноситься
- 38 umspuren – переставляти (вагон) на колію іншої ширини
- 39 die Liefergeschwindigkeit – швидкість поставки
- 40 der CO₂-Ausstoß – викид вуглекислого газу

Übung 2

Antworten Sie auf die Fragen zum Text.

Дайте відповіді на запитання до тексту.

- 1 Wann wurde das Projekt der Trans-Asian Railway gestartet?
- 2 Warum versprach dieses Projekt eine deutliche Senkung der Transportzeiten und -kosten zwischen Europa und Asien?
- 3 Welche Ziele hat die Trans-Asian Railway?
- 4 Wie wird das Problem mit den unterschiedlichen Spurweiten gelöst?
- 5 Welche Transportkorridore wurden bis 2001 in die Planungen aufgenommen?
- 6 Welche Länder verbindet der Trans-Eurasia-Express?
- 7 Wann fuhr der erste Testzug?
- 8 Wie verlief der Weg des Testzuges?
- 9 Seit wann sollte der Trans-Eurasia-Express wöchentlich aus Peking oder Schanghai nach Hamburg, Duisburg oder Nürnberg und in Gegenrichtung fahren?
- 10 Warum musste der vorgesehene Start verschoben werden?

11 Warum ist die Beförderung per Bahn ein Optimum hinsichtlich Liefergeschwindigkeit, Kosten und Umweltschutz?

Übung 3

Geben Sie deutsche Äquivalente den folgenden ukrainischen Wortverbindungen.

Дайте німецькі еквіваленти наведеним українським словосполученням.

Залізнична мережа для вантажних перевезень через Азію та Європу; транзитне залізничне сполучення; значне зменшення часу перевезень та затрат; подальший успіх проекту; зросли шанси на здійснення залізничного сполучення через азіатський континент; сильно зростаюче вантажне сполучення; покращити доступ до внутрішніх держав; за допомогою відповідного устаткування перевантажувати контейнери на інші потяги; відновлювати планування; грати важливу роль у вантажному сполученні; заплановане перше комерційне сполучення вантажних поїздів; перетинати сім часових поясів та шість держав; співпраця із залізничними об'єднаннями транзитних країн.

Russische Eisenbahnen rollen optimistisch in die Zukunft

Wenn Russland dank seiner geographischen Lage eine Brückenfunktion in den Handelsbeziehungen zwischen Europa und Asien einnimmt, so sind die russischen Eisenbahnen die Stütze dieser Brücke.

Hundertjährige Erfahrungen und Hoch-Technologien

Das Eisenbahnnetz Russlands ist mit 86.000 Kilometern das zweitlängste der Welt und nimmt mit einem Anteil elektrifizierter Strecken von über fünfzig Prozent den ersten Platz ein. Die Eisenbahn transportiert fast 80 Prozent aller im Lande beförderten Güter. Durch

das Prisma der Weltwirtschaft betrachtet, sichern die Eisenbahnen Russlands schon heute über 20 Prozent der Beförderungsleistung im Güterverkehr und 15 Prozent im Personenverkehr.

Eine besondere Rolle in der Transportstruktur Russlands spielt die Transsibirische Eisenbahnmagistrale (Transsib), die unlängst ihr 100-jähriges Jubiläum beging. Die Transsib ist ein einzigartiges Element der internationalen Transport-Infrastruktur. Sie ist die Grundlage des nationalen Transportsystems Russlands und darüber hinaus das leistungsfähigste überirdische Bindeglied für die Warenströme des Eurasischen Kontinents.

Heute ist die Transsib eine leistungsstarke elektrifizierte Zwei-Gleis-Magistrale, die mit moderner Automatik, Kommunikation sowie mit Informationstechnologien ausgerüstet ist. Gegenwärtig erprobt man dort neuartige Eisenbahntechnologien. So verläuft entlang dieser Magistrale ein modernes Netz der Lichtleiterverbindung.

Die Transsib hat in der Welt nicht ihresgleichen!

Der Umfang der Gütertransporte über die Transsibirische Eisenbahnmagistrale belief sich 2002 auf 375 Millionen Tonnen, einschließlich 55 Millionen Tonnen Außenhandelsgüter. Davon waren 51,1 Millionen Tonnen für den Export bestimmt und 2,3 Millionen Tonnen wurden importiert. Dabei hat die Magistrale noch bedeutende Reserven für die Vergrößerung des Güterstromes. In erster Linie durch Beschleunigung und Effektivierung des Güterumschlages. So wurde beispielsweise zur Verkürzung der Standzeit von Transitcontainern in Häfen und an Grenzstationen ein vereinfachtes Verfahren zur Deklaration der zu befördernden Güter eingeführt. Hierbei wird ein zusätzliches Exemplar der Frachtkarte als Dokument für die Zollkontrolle genutzt. Dadurch entfällt das Vorlegen der Faktura-Rechnung. Es genügt die ausführliche Beschreibung der Waren, die es den Zollbeamten ermöglicht, sie zu identifizieren.

Diese Maßnahmen reduzierten die Container-Standzeit von drei bis fünf Tagen auf einige wenige Stunden.

Dieses vereinfachte Verfahren zur Zollabfertigung und -kontrolle von Transitwaren, die in Containern auf der Transsib befördert werden, erstreckt sich auch auf Container nach Drittländern.

Außerdem gelten besondere Tarifbedingungen für die Beförderung von Transitgütern.

Mit den Eisenbahnen einer Reihe von Ländern und Reedereien, Hafenoperatoren und Speditionsgesellschaften, die zum Internationalen Koordinierungsrat für transsibirische Beförderungen gehören, wurden mittlere Durchgangstarife für den Transport von Außenhandelsgütern in Containern aus der asiatisch-pazifischen Region nach Ländern Westeuropas über Grenzübergänge sowie russische Ostseehäfen vereinbart.

Moderne Logistik im Dienste der Kunden

Für die Versender von Gütern wie auch für die Eisenbahner ist die ständige Kontrolle über die Güterbewegung sehr wichtig. Die Transsib ist hier keine Ausnahme. Das dort verlegte spezielle Lichtleiternetz mit einer Länge von 45 000 km ermöglichte es, die Situation um die Gewährleistung von Informationen grundlegend zu ändern. Das war ein großer Schritt zur modernen Logistik.

Gegenwärtig werden Wagen und Container auf der Transsib mit Hilfe der automatisierten Programme DISPARK und DISCON überwacht, die es ermöglichen, in Echtzeit die Position jedes Containers zu bestimmen. Das heißt, wir können auf jede Frage des Kunden antworten: Wo befindet sich das Gut? Wann wird es diesen oder jenen Kontrollpunkt passieren? Und wann wird es voraussichtlich am Bestimmungsort in Russland oder an der Grenze des Landes ankommen?

Der Zugverkehr auf der Transsibirischen Eisenbahnmagistrale wird zur Zeit reorganisiert. Es werden regionale Stützpunkte für die Verkehrssteuerung geschaffen, die gemeinsam mit der Zentrale für die Verkehrssteuerung in Moskau den Zugbetrieb auf großen Abschnitten der Magistrale steuern werden.

Containerzüge rollen schneller

Die Beförderung von Transitcontainern wurde mit beschleunigten Zügen nach einem Sonderfahrplan organisiert. Das reduzierte sofort die Zustellungszeit im Vergleich zum Transport von einzelnen Containern.

So ergab sich gegenüber der transozeanischen Strecke beim Gütertransport nach Europa eine Zeitersparnis von 15 Tagen.

Als Triebfahrzeuge werden leistungsstarke Lokomotiven, die Schwerlastzüge ziehen können, sowie Schnellzuglokomotiven für den Personen- und Containerzüge eingesetzt. Die Containerzüge legen auf der Transsib täglich etwa 1200 km zurück. Der Sonderfahrplan des Containerzuges ermöglicht es, auf der Strecke Nachodka Wostotschnaja - Buslowskaja Container über eine Entfernung von 9880 km innerhalb von 9,7 Tagen zu befördern.

Bei der Entwicklung und Modernisierung der Transsib denken die russischen Eisenbahner auch immer an den Kundendienst. Das trägt bereits seine Früchte. Im Jahre 2002 betrug der Gesamtumfang der Gütertransporte in Containern auf der Transsib aus Ländern der asiatisch-pazifischen Region nach Europa über Häfen des Fernen Ostens und Grenzstationen mit der Mongolei und China über 70.000 Container im 20-Fuß-Äquivalent gegenüber 48.800 im Jahre 2001 und 39.200 im Jahre 2000. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres wurden schon 55.300 Container befördert, das sind 73 Prozent mehr als in der gleichen Zeitspanne des Vorjahres.

Unsere Projekte

Kein Mensch ist ohne Zukunft. Aber auch die Eisenbahnen müssen eine Perspektive haben. Eine der Hauptrichtungen der Arbeit der Transsib in der Zukunft ist die Organisation des direkten Eisenbahnverkehrs zwischen der Republik Korea und der Russischen Föderation. Entscheidende Voraussetzung für einen solchen Verkehr ist der Wiederaufbau der Transkoreanischen Eisenbahn bis zum Grenzübergang Hasan-Tumagan mit einem Anschluss an die Transsib. Die russische Seite hat schon mit der Modernisierung des 240 km langen Abschnitts - von der Grenzstation Hasan bis zur Station Baranowski bei Wladiwostok - begonnen.

Die Verwirklichung dieses Projekts wird es ermöglichen, den kürzesten Transitkorridor „Asien-Europa-Asien“ zu bauen. Sein Hauptvorteil besteht darin, dass darauf Güter über 12.000 km nach einem einheitlichen Transportrecht befördert werden können.

Um die Eisenbahnlinie Tumangan-Wonsan-Kymgansan mit einer Länge von etwa 700 km auf Weltstandard zu bringen, sind nach vorläufigen Berechnungen 2,5 bis 3 Milliarden Dollar erforderlich. Zur Verwirklichung dieses Projekts soll ein internationales Konsortium für den Bau und Betrieb der Transkoreanischen Eisenbahn gegründet werden. Heute werden die meisten Güter aus Asien nach Europa auf dem Seeweg durch den Suez-Kanal transportiert, dessen Durchlasskapazität allerdings begrenzt ist. Die durchschnittliche Transportzeit liegt bei 40 bis 50 Tagen. Durch die Umstellung eines beträchtlichen Teils des Güterverkehrs zwischen Ost und West auf Eisenbahnen kann sich die Wegezeit auf 14 Tage verringern. Außerdem wird der Transport jedes Containers mindestens um 400 Dollar billiger. Der Vorteil für die Versender von Gütern ist offensichtlich.

“Nord-Süd:”

Ein anderes, nicht minder anspruchsvolles und aussichtsreiches Projekt der russischen Eisenbahner ist der internationale Transportkorridor „Nord-Süd“ (Südasien-Indien-Iran-Russland-Europa), der den Indischen Ozean und die russische Ostseeküste verbindet. Dafür werden bestehende Grenzstationen und Vorhäfen rekonstruiert, Zufahrten zu Häfen verstärkt, neue Containerterminals gebaut und das Netz erweitert.

In der westlichen Richtung misst man dem Bau des Baltischen Containerterminals im Hafen Ust-Luga besondere Bedeutung bei. Kommerziell wird schon sein Kohleterminal genutzt. Gegenwärtig laufen Projekte zur Organisation eines Fährverkehrs und zum Bau eines Containerterminals. Intensiv gebaut wird an Eisenbahnzugängen zu diesem Hafen und an Elementen der Station „Lushskaja“.

Schon heute, vor der absehbaren Vergrößerung des Transportumfanges von Schwerlastcontainern durch den internationalen Transportkorridor „Nord-Süd“, werden die Eisenbahnzugänge auch zu anderen bestehenden sowie in Bau befindlichen russischen Häfen an der Ostsee ausgebaut. Das betrifft in erster Linie Sankt Petersburg, Wysozk, Primorsk und Baltijsk im Gebiet Kaliningrad.

“Europäische Transportkorridore”

Spricht man über die internationale Komponente des russischen Eisenbahntransports, kann man nicht umhin, auch über die enge Verbindung mit innereuropäischen Transportkorridoren zu reden. Zum Beispiel sind die Transsib und der internationale Transportkorridor „Nord-Süd“ durch das Eisenbahnnetz mit dem zweiten gesamteuropäischen Transportkorridor (Berlin-Warschau-Minsk-Moskau-Nishni Nowgorod) verbunden.

Die Perspektiven der Entwicklung dieses Schienenweges zum Transport von Gütern und Personen in Europa besprachen die Leiter der Eisenbahnämter Deutschlands, Polens, Weißrusslands und Russlands auf einer Sitzung des Koordinierungskomitees für den zweiten Transportkorridor. Es wurden einige wichtige Entscheidungen für die Entwicklung des Projekts getroffen, an dem sich alle vier Länder beteiligen. Die Wegezeit für den Gütertransport von Berlin nach Moskau per Eisenbahn kann sich schon auf sieben Tage verringern. In der Zukunft werden Wagen mit ausziehbaren Radsätzen für den Übergang von der russischen Spur zur Spur der europäischen Standards genutzt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass der russische Eisenbahntransport schon heute die Zustellung jeglicher Güter auf dem Eurasischen Kontinent zu einem konkurrenzlosen Transportpreis sichern kann.

Übung 1

Lesen Sie deutsche Wörter und behalten Sie die auf dem Ukrainischen.

Прочитайте німецькі слова та запам'ятайте їх українською мовою.

- 1 eine Brückenfunktion einnehmen – виконувати функцію моста
- 2 die Stütze einer Brücke – опора моста
- 3 durch das Prisma der Weltwirtschaft betrachtet – розглядаючи через призму світової економіки

- 4 die Beförderungsleistung – провізна здатність
- 5 begehen – відзначати, святкувати
- 6 einzigartig – єдиний у своєму роді
- 7 das leistungsfähigste überirdische Bindeglied – щонайпотужніша надприродна єднальна ланка
- 8 erproben – випробувати
- 9 die Lichtleitverbindung – оптоволоконний кабель
- 10 ihresgleichen haben – мати собі подібних
- 11 sich belaufen auf... – складати
- 12 das Außenhandelsgut – зовнішньоторговельний вантаж
- 13 die Beschleunigung und Effektivierung des Güterumschlages – прискорення та ефективність перевалки вантажів
- 14 beispielsweise – наприклад
- 15 die Verkürzung der Standzeit von Transitcontainern – скорочення простою транзитних контейнерів
- 16 das vereinfachte Verfahren – спрощений спосіб
- 17 die Zollkontrolle – митний огляд
- 18 entfallen – не бути потрібним
- 19 die ausführliche Beschreibung der Waren – детальний опис товарів
- 20 erstreckt sich auf Container nach Drittländern – розповсюджується на контейнери до країн третього світу
- 21 gelten besondere Tarifbedingungen – вважаються дійсними окремі тарифні умови
- 22 der Grenzübergang – місце переходу кордону
- 23 im Dienste der Kunden – на службі клієнтів
- 24 die Gewährleistung von Informationen – забезпечення інформацією
- 25 überwachen – спостерігати
- 26 in Echtzeit die Position jedes Containers bestimmen – визначати місцезнаходження кожного контейнера в реальному часі
- 27 passieren – проїжджати
- 28 am Bestimmungsort ankommen – прибувати на місце призначення
- 29 die Stützpunkte für die Verkehrssteuerung schaffen – створювати опорні пункти для управління рухом
- 30 die Zentrale für die Verkehrssteuerung – центральний пункт управління рухом

- 31 die Zustellungszeit reduzieren – зменшити час доставки
- 32 sich ergeben – виявлятися, виходити
- 33 die Zeitersparnis – економія часу
- 34 die Triebfahrzeuge – тяговий рухомий склад
- 35 Früchte tragen – приносити плоди
- 36 die Zeitspanne des Vorjahres – проміжок часу минулого року
- 37 die entscheidende Voraussetzung – вирішальна передумова
- 38 der Anschluß an – примикання до
- 39 die Verwirklichung – здійснення
- 40 der Hauptvorzug – головна перевага
- 41 die Eisenbahnlinie auf Weltstandard bringen – довести залізничну колію до рівня світового стандарту
- 42 nach vorläufigen Berechnungen – за попередніми підрахунками
- 43 die Durchlasskapazität – пропускна спроможність
- 44 anspruchsvolles und aussichtsreiches Projekt – зухвалий і перспективний проект
- 45 besondere Bedeutung beimessen – надавати великого значення
- 46 die Eisenbahnzugänge zu anderen bestehenden sowie in Bau befindlichen russischen Häfen – залізничний в'їзд до інших існуючих російських портів, а також тих, які ще будуються
- 47 kann man nicht umhin...zu reden – не можна не сказати
- 48 die Leiter der Eisenbahnämter – керівництво залізничних управлінь
- 49 die Entscheidungen treffen – приймати рішення
- 50 ausziehbare Radsätze – замінювані колісні пари
- 51 die Zustellung jeglicher Güter – доставка будь-якого вантажу
- 52 konkurrenzloser Transportpreis – виняткова транспортна ціна

Übung 2

Antworten Sie auf die Fragen zum Text.

Дайте відповіді на запитання до тексту.

- 1 Warum spielt die Transsibirische Eisenbahnmagistrale eine besondere Rolle in der Transportstruktur Russlands?
- 2 Welche Reserven hat die Magistrale für die Vergrößerung des Güterstromes?
- 3 Welche Möglichkeiten gibt das Lichtleiternetz auf der Transsib?

- 4 Wie wird der Zugverkehr auf der Transsibirischen Eisenbahnmagistrale zur Zeit reorganisiert?
- 5 Wie wurde die Beförderung von Transitcontainern organisiert?
- 6 Was ermöglicht der Sonderfahrplan der Containerzüge?
- 7 Wie ist eine der Hauptrichtungen der Arbeit der Transsib in der Zukunft?
- 8 Welches Projekt wird es ermöglichen, den kürzesten Transitkorridor „Asien-Europa-Asien“ zu bauen?
- 9 Beschreiben Sie die Grenzen des internationalen Transportkorridors Nord-Süd.
10. Mit welchem Transportkorridor sind die Transsib und der internationale Transportkorridor „Nord-Süd“ durch das Eisenbahnnetz verbunden?

Übung 3

Geben Sie deutsche Äquivalente den folgenden ukrainischen Wortverbindungen.

Дайте німецькі еквіваленти наведеним українським словосполученням.

Розглядаючи через призму світової економіки; єдиний у своєму роді елемент міжнародної транспортної інфраструктури; щонайпотужніша надприродна єднальна ланка; сучасна мережа оптоволоконного кабелю; значні резерви для збільшення вантажопотоку; прискорення та ефективність перевалки вантажів; скорочення простою транзитних контейнерів у портах та на прикордонних станціях; спеціальні транзитні умови для перевезення транзитних вантажів; міжнародна координаційна рада для трансибірських перевезень; визначати місцезнаходження кожного контейнера в реальному часі; центральний пункт управління рухом; міжнародний консорціум для будівництва та експлуатації транскорейської залізниці; існуючі прикордонні станції та аванпорти; засідання координаційного комітету; деякі важливі рішення для розвитку проекту; виняткова транспортна ціна.

Übung 4

Finden Sie die ukrainischen Äquivalente in der rechten Spalte für die entsprechenden deutschen Wörter in der linken Spalte.

У правій колонці знайдіть українські еквіваленти відповідним німецьким словам у лівій колонці.

1 die Handelsbeziehungen	1 примикання до...
2 die Beförderungsleistung	2 місце проходу кордону
3 erproben	3 час доставки
4 das Außenhandelsgut	4 торговельні відносини
5 der Güterumschlag	5 пропускна спроможність
6 die Zollkontrolle	6 колісна пара
7 der Grenzübergang	7 провізна здатність
8 überwachen	8 економія часу
9 passieren	9 митний контроль
10 die Verkehrssteuerung	10 залізничне управління
11 die Zustellungszeit	11 зовнішньоторговельний вантаж
12 die Zeitersparnis	12 перевалка вантажів
13 die Triebfahrzeuge	13 спостерігати
14 der Anschluß an	14 тяговий рухомий склад
15 die Durchlaßkapazität	15 залізничний в'їзд
16 der Eisenbahnzugang	16 управління рухом
17 das Eisenbahnamt	17 проїжджати
18 der Radsatz	18 випробувати

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

з розвитку професійного спілкування
та професійно орієнтованого читання
для студентів 4-5 курсів спеціальності
“Організація міжнародних перевезень”
Транспортні коридори

(німецька мова)

Відповідальний за випуск: викл. Карабітська Н.О.
редактор

Підписано до друку
Формат папіру 60x84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. . Обл.-вид.арк. .
Замовлення № . Тираж 30 . Ціна

Друкарня ХарДАЗТу,
310050, Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7