Курсовая работа на тему:

**«Развитие глобальных транспортных коридоров»**

МОСКВА

2010

Содержание

Введение………………………………………………………...…………………3

1. Общие сведения о международных транспортных коридорах………….4

1.1 Понятие «международного транспортного коридора»,

история развития………………………………………………….……………..4

1.2 Экологический аспект в развитии транспортных коридоров……..…….8

2. Методика формирования международных транспортных коридорах…….10

2.1 Задачи формирования МТК…………………………….…………………10

2.2 Функции международных транспортных коридоров…….………………10

* 1. Алгоритм создания МТК…………………………………………………..12

1. Значение международных транспортных коридоров для России………13
   1. Система международных транспортных коридоров…….……………..13

3.2 Экспорт транзитных услуг……………………………….……………….16

3.3 Наиболее значимые международные транспортные

коридоры для России……………………………………….…………………16

Заключение………………………………………………….…………………..18

Список использованной литературы…………………………………………20

Введение

Транспорт – одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависит состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны и, во многом, благополучие и удобство населения.

Приходится констатировать, что показатели перевозочных процессов в России значительно отстают от мирового уровня. В частности, объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время как в США - менее 7%. Потери времени потребителей в России в 5 раз выше, чем в развитых странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60 - 70%, а простои достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания[[1]](#footnote-1). В бывшем Советском Союзе существовало развернутое, единое транспортное пространство, с едиными плохими или хорошими средствами, с четкой технической политикой, с обоснованной налоговой системой. К сожалению, сегодня в России ничего этого нет, так как в результате изменения геополитической ситуации в России ее транспорт оказался в особо тяжелом положении.

Помимо общих для страны причин, это положение в наибольшей степени обусловлено недопониманием роли транспорта в экономической и социальной жизни страны и его специфики, как особой структуры в народном хозяйстве. Прежде всего, это относится к недостаткам законно-правовой базы, налоговой и тарифной политики, т.е. всего круга вопросов, которые определяют экономический и политический базис транспорта. Важнейшим фактором является технический уровень всех видов транспортных систем, организации и инфраструктуры, промышленности производящей продукцию. Высокая степень физического и морального износа основных фондов, в первую очередь, транспортной техники, является определяющей характеристикой для всех видов транспорта.

К этому можно добавить значительное отставание в развитии транспортной инфраструктуры, главным образом, морских портов, автомобильных и железных дорог, терминальных пунктов и т.д.

В условиях развития международного сотрудничества и углубления производственной кооперации формированию сети международных транспортных коридоров принадлежит центральная роль. Им отводится особое место в решении транспортных проблем, связанных с расширением межгосударственных транспортно-экономических, культурных и других связей, с созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

1. Общие сведения о международных транспортных коридорах

1.1 Понятие «международного транспортного коридора», история развития

В настоящее время наметились  общемировые тенденции формирования коммуникаций будущего, для их воплощения все меньше остается  технических ограничений. Приоритетное  значение  получают  мультимодальные  транспортные коридоры (системы), концентрирующие  на генеральных направлениях  транспорт  общего пользования — железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный, а также телекоммуникации. На пересечении основных  мультимодальных  коридоров формируются  коммуникационные узлы, которые  в условиях преференциального режима обеспечивают высокое качество обслуживания и разнообразие  оказываемых услуг. В результате происходит ускорение  прохождения торгового, промышленного и финансового капитала, усиление информационного  и культурного обменов. Возрастает роль международного  сотрудничества, объединяются  усилия для преодоления таможенных  и налоговых барьеров, согласованных  действий  при  установлении портовых  и других транспортных сборов.

Согласно определению КВТ ЕЭК ООН[[2]](#footnote-2): «Транспортный коридор - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок»[[3]](#footnote-3).

Переход к системам транспортных коридоров осуществлялся постепенно. Из краткого исторического обзора мероприятий по формированию транспортных коридоров (табл.1) видно, что это долгий процесс, имеющий тенденции к расширению участников, внедрению национальных транспортных сетей в общемировые с выработкой определенных принципов по финансированию, развитию технологий работы в системе транспортных коридоров, введению в эту систему новых проектов и т.д.

Таблица 1. Обзор мероприятий по формированию транспортных коридоров[[4]](#footnote-4).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Место  проведения | Основные решения |
| 1978 | --- | Образование Комитета по рассмотрению вопросов развития транспортной сети в интересах Европейского Союза (ЕU). |
| 1982 | --- | Создание бюджета EU для финансирования проектов транспортной инфраструктуры. |
| 1991 | Прага | 1-я Панъевропейская конференция министров транспорта по вопросам сотрудничества и интеграции европейских транспортных сетей. |
| 1992 | --- | Издание «белой книги» по транспортной политике на Трансъевропейских сетях с конкретными коридорами. |
| 1993 | Брюссель | Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия «ТРАСЕКА» |
| 1994 | о. Крит (Греция) | 2-я Панъевропейская конференция министров транспорта по девяти коридорам Трансъевропейских сетей и основные пути взаимодействия стран. |
| 1997 | Хельсинки | 3-я Панъевропейская конференция министров транспорта по развитию транспортных коридоров. |
| 1998 | Санкт - Петербург | 1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для выравнивания уровней транспортных систем Востока и Запада. |
| 1999 | Ташкент | Международная конференция «Проблемы транспортного моста Азия – Европа» или «Шелковый путь». |
| 2000 | Санкт - Петербург | 1-я Международная Евро-Азиатская конференция по транспорту для развития мультимодальных перевозок, интеграции в мировую транспортную систему и расширения проекта «Балтийский мост». |
| 2001 | Иркутск | 1-я конференция МСАТ по автотранспортным перевозкам «Европа – Азия». |

Таблица 2. Панъевропейский транспортный коридор

|  |  |
| --- | --- |
| **I** | *Север—Юг*: Хельсинки — [Таллин](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B0%D0%BB%D0%BB%D0%B8%D0%BD) — [Рига](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B8%D0%B3%D0%B0) — [Каунас](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%81) и [Клайпеда](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%B0%D0%B9%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B0) — [Варшава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D1%80%D1%88%D0%B0%D0%B2%D0%B0) и [Гданьск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%8C%D1%81%D0%BA)   * Ветвь A: (Via/Rail Hanseatica) — [Рига](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B8%D0%B3%D0%B0) — [Калининград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Гданьск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%8C%D1%81%D0%BA) * По [Балтийскому морю](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%BB%D1%82%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5) ([E67](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=E67&action=edit&redlink=1)) — [Хельсинки](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%B8) — [Варшава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D1%80%D1%88%D0%B0%D0%B2%D0%B0). |
| **II** | *Восток—Запад*: [Берлин](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D1%80%D0%BB%D0%B8%D0%BD) — [Познань](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%8C) — [Варшава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D1%80%D1%88%D0%B0%D0%B2%D0%B0) — [Брест](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82_(%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%80%D1%83%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F)) — [Минск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA) — [Смоленск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA) — [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) — [Нижний Новгород](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4) |
| **III** | [Брюссель](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%80%D1%8E%D1%81%D1%81%D0%B5%D0%BB%D1%8C) — [Аахен](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B0%D1%85%D0%B5%D0%BD) — [Кёльн](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%91%D0%BB%D1%8C%D0%BD) — [Дрезден](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%B5%D0%BD) — [Вроцлав](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%80%D0%BE%D1%86%D0%BB%D0%B0%D0%B2) — [Катовице](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%86%D0%B5) — [Краков](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2) — [Львов](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8C%D0%B2%D0%BE%D0%B2) — [Киев](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2) |
| **IV** | [Дрезден](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%B5%D0%BD)/[Нюренберг](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D1%8E%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B3) — [Прага](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B3%D0%B0) — [Вена](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BD%D0%B0_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Братислава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%B0) — [Дьёр](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%8C%D1%91%D1%80) — [Будапешт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) — [Арад](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D0%B0%D0%B4_(%D0%A0%D1%83%D0%BC%D1%8B%D0%BD%D0%B8%D1%8F)) — [Бухарест](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D1%85%D0%B0%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82) — [Констанца](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B0) / [Крайова](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%B2%D0%B0) — [София](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%8F) — [Фессалоники](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B8) / [Пловдив](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B4%D0%B8%D0%B2) — [Стамбул](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BC%D0%B1%D1%83%D0%BB) |
| **V** | *Восток—Запад*: [Венеция](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%86%D0%B8%D1%8F) — [Триест](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B8%D0%B5%D1%81%D1%82)/[Копер](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80) — [Любляна](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D0%B0) — [Марибор](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%B1%D0%BE%D1%80) — [Будапешт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) — [Ужгород](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B6%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4) — [Львов](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8C%D0%B2%D0%BE%D0%B2) — [Киев](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2) (протяжённость 1600 км)   * Ветвь A: [Братислава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%B0) — [Жилина](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B0) — [Кошице](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D1%88%D0%B8%D1%86%D0%B5) — [Ужгород](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B6%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4) * Ветвь B: [Риека](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B8%D0%B5%D0%BA%D0%B0) — [Загреб](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%B3%D1%80%D0%B5%D0%B1) — [Будапешт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) * Ветвь C: [Плоче](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BB%D0%BE%D1%87%D0%B5) — [Сараево](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%BE) — [Осиек](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%81%D0%B8%D0%B5%D0%BA) — [Будапешт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) |
| **VI** | *Север—Юг*: [Гданьск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%8C%D1%81%D0%BA) — [Катовице](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%86%D0%B5) — [Жилина](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B0), западная ветвь [Катовице](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%86%D0%B5) — [Брно](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%80%D0%BD%D0%BE) |
| **VII** | ([Дунай](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%83%D0%BD%D0%B0%D0%B9)) *Северо-запад—Юго-восток*: — протяжённость 2300 км |
| **VIII** | [Дуррес](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%83%D1%80%D1%80%D0%B5%D1%81) — [Тирана](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B0) — [Скопье](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D1%8C%D0%B5) — [Битола](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B0) — [София](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%8F) — [Димитровград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Бургас](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D1%80%D0%B3%D0%B0%D1%81) — [Варна](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%B0) (протяжённость 1300 км) |
| **IX** | [Хельсинки](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%B8) — [Выборг](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%B3) — [Санкт-Петербург](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3) — [Псков](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2) — [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) — [Калининград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Киев](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2) — [Любашевка](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%B2%D0%BA%D0%B0)/[Роздильна](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0%D0%BE%D0%B7%D0%B4%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0&action=edit&redlink=1) ([Украина](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BD%D0%B0)) — [Кишинёв](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%88%D0%B8%D0%BD%D1%91%D0%B2) — [Бухарест](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D1%85%D0%B0%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82) — [Димитровград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Александрополис](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%81). Ветвь от Любашевки/Роздильны до [Одессы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B0). (протяжённость 3400 км)   * Ветвь A: [Хельсинки](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%B8) — [Санкт-Петербург](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3) — [Москва](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) * Ветвь B: [Калининград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Киев](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2) * Ветвь C: [Калининград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Вильнюс](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8E%D1%81) — [Минск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA) |
| **X** | [Зальцбург](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%86%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3) — [Любляна](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D0%B0) — [Загреб](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%B3%D1%80%D0%B5%D0%B1) — [Белград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Ниш](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D1%88) — [Скопье](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D1%8C%D0%B5) — [Велес](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%81_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Фессалоники](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B8)   * Ветвь A: [Грац](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D0%B0%D1%86) — [Марибор](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%B1%D0%BE%D1%80) — [Загреб](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%B3%D1%80%D0%B5%D0%B1) * Ветвь B: [Будапешт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) — [Нови-Сад](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D0%A1%D0%B0%D0%B4) — [Белград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) * Ветвь C: [Ниш](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D1%88) — [София](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%8F) — [Димитровград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) — [Стамбул](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BC%D0%B1%D1%83%D0%BB) через коридор IV * Ветвь D: [Велес](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%81_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Прилеп](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D0%BF) — [Битола](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B0) — [Флорина](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BB%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0) — [Игуменица](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%B3%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0) |

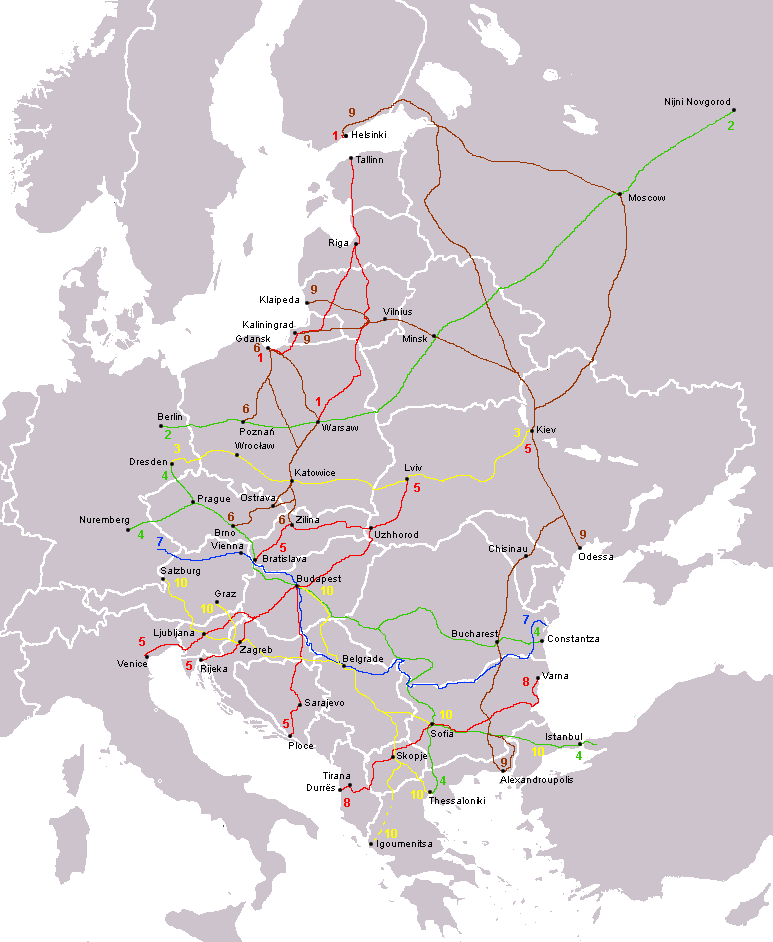


Рисунок 1. Карта сети транспортных коридоров в Европе

1.2 Экологический аспект в развитии транспортных коридоров

Хорошо известно, что функционирование автомобильного, железнодорожного, морского, водного, воздушного и трубопроводного транспорта вызывает повышенное техногенное воздействие на окружающую среду и представляет собой серьезную угрозу природной среде и здоровью населения.

В этой связи одной из важнейших проблем создания и функционирования новых международных транспортных коридоров является проблема обеспечения их экологической безопасности, особенно в крупных транспортных узлах (урбанизированных территориях) и на тех участках, которые проходят по пограничным территориям различных государств. Соответствующие мероприятия по обеспечению экологической безопасности транспортных коридоров должны проводиться как на стадии их обоснования и проектирования, так и в процессе строительства и эксплуатации.

Среди многоплановых задач обеспечения экологической безопасности транспортных коридоров важнейшей является задача создания действенной системы государственного экологического контроля. Для этого необходимо подготовить и принять на региональном уровне нормативные акты, регламентирующие порядок и проведение государственного экологического контроля на индивидуальном и государственном транспорте всех типов. Эти акты должны предусматривать меры административной ответственности за невыполнение установленных требований и тем самым создать механизм управления системой государственного экологического контроля за соблюдением требований государственных стандартов.

Нормативные акты должны определить схемы взаимодействия органов государственного контроля, уточнить тарифы и отработать порядок взимания платы за загрязнение окружающей среды транспортом. На основе этих актов должны осуществляться сборы за проведение проверок транспортных средств на соответствие требованиям стандартов, а также отчисления в территориальные экологические фонды. Наконец, эти акты должны служить методической основой для проведения оценки эффективности предлагаемой системы контроля на индивидуальном автотранспорте, доля которого в крупных городах составляет около 80% от всего транспорта.

Для решения этих проблем необходимо создание развитой системы природоохранного управления и системы информационного обеспечения в соответствии с требованиями международных стандартов, например, ИСО 14000, входящей в систему общего управления транспортными коридорами, а также независимых и вневедомственных структур, которые бы осуществляли экологический контроль, мониторинг и аудит транспортных коридоров.

Для решения экологической проблемы в России в структуру программы «Развитие международных транспортных коридоров» входит Подпрограмма «Безопасность транспортной деятельности», целью которой является снижение вредного воздействие на окружающую среду.

2. Методика формирования международных транспортных коридоров

2.1 Задачи формирования МТК

К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;

рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;

оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;

создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки национальной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;

содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;

повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;

повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;

содействие развитию международного туризма и культурных связей.

2.2 Функции международных транспортных коридоров

Прямыми функциями международных транспортных коридоров являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита. Все остальные проявления являются мультипликативным эффектом при совместном воздействии международных и национальных транспортных коридоров.

Соседние государства никогда не испытывали проблему беспрепятственной связи. Для стран, не граничащих непосредственно, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией.

При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Однако, чем больше страна, чем сильнее развито ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация, чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту.

Международные транспортные коридоры так же влияют на промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность.

Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора.

Возросшие требования к качеству транспортной инфраструктуры, транспортным средствам заставляют повышать качество изготовления транспортного оборудования.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

Международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа, так называемая опорная транспортная решетка.

2.3 Алгоритм создания МТК

Практическая работа по формированию МТК начинается с подготовки и последующего подписания международного соглашения с участием всех государств, по территории которых проходит МТК, и стран, заинтересованных в его использовании. В этой работе должны принять участие министерства транспорта и путей и сообщений, МИД и другие министерства и ведомства.

Далее создаются специальные национальные (межведомственные комиссии) и международные органы (координационные комитеты), в задачи которых входит работа по формированию национальных участков МТК и созданию международных условий функционирования коридора.

Прогнозирование развития МТК должно выполняться главным образом на основе анализа имеющихся и перспективных грузо- и пассажиропотоков, тяготеющих к конкретным направлениям.

При формировании любого транспортного коридора потенциальные перевозки должны быть представлены в виде грузо- и пассажиропотоков, которые будут развиваться в рамках данного коридора. Должны быть указаны категории грузов, плотности грузо- и пассажиропотоков, их распределение и т.д.

После окончательного решения о необходимости создания МТК с участием конкретной страны обозначаются границы национального участка МТК, при этом должны учитываться объемы существующих и перспективных грузопотоков, их конфигурации и состояния транспортной инфраструктуры. В результате проделанной работы формируется заключение об оптимальном маршруте прохождения коридора, на котором наиболее полностью будут использоваться имеющиеся мощности транспортной системы страны. Затем проводится детальная оценка текущей эффективности функционирования и состояния объектов транспортной инфраструктуры в рамках формируемого МТК.

1. Значение международных транспортных коридоров для России
   1. Система международных транспортных коридоров

Система МТК (рис.2) на территории России включает в себя два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона[[5]](#footnote-5).



Рисунок 2. Система МТК

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

коридор «Север – Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.) - NS;

коридор «Транссиб» (Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами №№ 2, 3 и 9) - TS;

коридор «Северный морской путь» (Мурманск - Архангельск - Кандалакша - Дудинка) - SMP;

коридор «Приморье-1» (Харбин - Гродеково - Владивосток/Находка/Восточный - порты АТР) - PR1;

коридор «Приморье-2» (Хуньчунь - Краскино - Посьет/Зарубино - порты АТР) - PR2;

панъевропейский транспортный коридор № 1 (ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) - Калининград - граница с Польшей (на Гданьск)) - PE1;

панъевропейский транспортный коридор №2 (граница с Белоруссией (от Минска) - Смоленск - Москва - Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга) - РЕ2;

панъевропейский транспортный коридор № 9 (граница с Финляндией (от Хельсинки) - Санкт-Петербург - Москва - граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург - граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) - Калининград) - PE9.

В системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора "Транссиб", участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии - С. - Петербург - Москва включен в состав коридора «Север – Юг».

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций.

Дополняющими евроазиатскими международными транспортными соединениями являются:

направление Санкт-Петербург - Пермь - Екатеринбург, обеспечивающее кратчайшую связь Транссибирской железнодорожной магистрали с морскими портами и пограничными переходами на Северо-Западе России;

направление граница Украины (от Харькова) - Самара - Уфа, являющееся продолжением третьего панъевропейского транспортного коридора и обеспечивающее связи Украины с Казахстаном и странами Средней Азии и далее по Транссибу, по которому осуществляются перевозки в сообщениях с Китаем, Монголией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона;

Единая глубоководная система европейской части России (включая Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь), по которой осуществляются перевозки внутренним водным транспортом между Балтийским и Азово-Черноморским бассейнами, с одной стороны, и Каспийским бассейном, с другой стороны;

Северный морской путь, имеющий значительный нереализованный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита.

В составе инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории России рассматриваются постоянные устройства (инфраструктурные объекты) универсальных видов транспорта, отнесенных к МТК, железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистрали с их обустройством, морские порты, расположенные на границах российских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации и транспортные терминалы, размещенные в зонах коридоров и влияющие на их работу.

При этом в состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

3.2 Экспорт транзитных услуг

На сегодняшний день Россия предлагает мировому сообществу, наряду с нефтью, газом и металлом, новый национальный продукт - экспорт транзитных транспортных услуг. Россия готова реализовывать этот продукт на взаимовыгодных условиях вместе с зарубежными партнерами. Немаловажно, что транзит через нашу страну осуществляется по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы. Экспорт транзитных транспортных услуг принесет выгоды России. Это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг. Кроме того, в транзитные страны направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, и они становятся полигонами внедрения современной транспортной техники и технологий, так как все участники сложившихся и функционирующих коридоров заинтересованы в его устойчивой работе и снижении логистических издержек. Все это, в свою очередь, создает условия для развития национальной внешней торговли и внутренних перевозок, а так же влечет за собой развитие тех регионов, по которым проходят транзитные коридоры. Так же транзит является надежным средством усиления влияния страны на международной арене.

3.3 Наиболее значимые международные транспортные коридоры для России

Для России особое значение придается 9-му коридору («Балтийский мост» или «Путь из варяг в греки»), 2-му коридору, а так же Северному морскому пути.

Девятый коридор, длиной 2 000 км, обеспечивает перевозками территорию площадью 1 млн. км2 с численностью населения 60 млн. человек (14 субъектов Российской Федерации). Создание крупных портов в Санкт-Петербурге и его области («Европейские ворота России») позволит отказаться от услуг прибалтийских стран, через порты которых сейчас проходит огромное количество российских грузов, благодаря чему Россия ежегодно теряет значительные суммы денег. Кроме того, транспортный узел Санкт-Петербурга положит начало формированию трансконтинентального моста Восток-Запад, который обеспечит интермодальные перевозки транзитных грузов третьих стран.

Большое значение придается развитию Северного морского пути как главной магистрали России в Арктике, которая позволит связать порты Северной и Западной Европы с портами Северной Америки, Японии, Кореи и Китая.

Активное участие России в формировании международных транспортных коридоров стало в последние годы одной из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Государственная важность этой задачи для Российской Федерации обуславливается тем, что максимальное использование преимуществ международного разделения труда и выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации.

Одним из ключевых звеньев развития российской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом в увеличение ВВП России, обусловленным ростом объемов транспортной работы и мультипликативным эффектом в других отраслях экономики. Транзитная рента (доход национальной транспортной системы от транзитных перевозок пассажиров и грузов) будет важной статьей валютных поступлений.

В то же время инициируется ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих реализацию евроазиатских связей в обход территории России. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике нашей страны и ее политическим интересам. Учитывая, что в настоящее время за счет средств международных организаций, включая международные финансовые институты, начато финансирование этих проектов, Россия имеет минимальный запас времени для принятия мер, предусматривающих разработку и реализацию эффективной транзитной политики страны, использование резервов национальной транспортной системы, подготовку и реализацию транспортных проектов в целях привлечения крупных транзитных и внешнеторговых грузопотоков на отечественные транспортные коммуникации.

Необходима целенаправленная деятельность государства по координации действий федеральных и региональных органов власти в целях создания благоприятных условий для привлечения на транспортные коммуникации России транзитных пассажиро- и грузопотоков.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад - Восток и Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Заключение

Положение России в XXI веке и становление ее как одного из ведущих центров многополярного мира должно опираться на устойчивое экономическое развитие, основанное на дальнейшей структурной перестройке экономики и повышении конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на мировых рынках, а также на интеграцию страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений, что позволило бы ей занять достойное место в постиндустриальной структуре мира.

Проводя внешнеэкономическую политику, направленную на расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов земного шара, обладая огромным ресурсным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

Располагая системой морских портов на Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, развитыми сетями железных дорог и внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях и обеспечивающими эффективное использование нашего воздушного пространства для международных и, прежде всего, транзитных перевозок, Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной транспортной инфраструктуры.

Согласно проводимому курсу реформ считается, что активное участие России в создании систе­мы МТК является одним из значимых элементов стимулирования подъема российской экономики и важной предпосылкой для привлечения внут­ренних и зарубежных инвестиций. Развитие МТК, про­ходящих по территории России, обеспечит рост объемов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок грузов, привлече­ние на отечественные транспортные коммуни­кации транзитных грузов третьих стран, повы­шение эффективности пассажирских перево­зок, будет способствовать росту перевозок гру­зов во внутреннем сообщении, а активная интеграция в систему МТК создаст до­полнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальней­шего совершенствования ее производствен­ной, информационной и технологической ин­фраструктуры.

Список использованной литературы

1. Гудков В.А. и др. Основы логистики. М.; Горячая линия - Телеком, 2004, 351 с.

2. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2008, 174 с.

3. Транспортная логистика (Под редакцией Миротина Л. Б). М.: "Экзамен", 2002, 511 с.

4. Пути решения экологических проблем транспортных коридоров / сборник статей, подготовленный к Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту (С-Петербург, 11-12 сентября 2007 г.) [Электронный ресурс] - www.eatu.ru

5. Программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» - Подпрограмма «Международные транспортные коридоры» [Электронный ресурс] - http://fcp. vpk.ru/ext/11/content. htm

6. Сообщение пресс-службы Российской Федерации № 664 «Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации…» [Электронный ресурс] - http://www.mid.ru

7. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России/ статья [Электронный ресурс] http://www.bizeducation.ru

1. Пресс-конференция «Создание Большого порта и содействие транзиту грузов через Санкт-Петербург - определяющие вехи хозяйственной политики администрации города», 2009 , http://old.leontief.ru/ [↑](#footnote-ref-1)
2. Комитет по внутреннему транспорту европейской экономической комиссии ООН [↑](#footnote-ref-2)
3. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2007, 174 с. [↑](#footnote-ref-3)
4. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2007, 174 с. [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.mintrans.ru/pressa/MTK\_4.htm [↑](#footnote-ref-5)