

*Приоритетные направления в развитии международных транспортных коридоров на территории России*

**М.А. КУЗЬМИНА, С.Л. НАДИРЯН, А.О. НЕДАШКОВСКАЯ**

*Кубанский государственный технологический университет,  
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;  
электронная почта: sof1008008@yandex.ru*

На современном этапе развития мировой экономики чрезвычайно важным является развитие международных транспортных коридоров. Смысл транспортных коридоров очевиден - они предназначены для решения задач логистики в каждом конкретном случае.

Развёртка международных транспортных коридоров по уже существующим национальным - одно из приоритетных направлений.

Задачи, которые ставятся перед международными транспортными коридорами, просты:

- груз должен быть доставлен вовремя и в нужном количестве;

- груз должен быть доставлен с минимальными расходами.

Следовательно, международные транспортные коридоры, проложенные по уже существующим национальным, должны приводить к уменьшению затрат.

Стоит отметить, что международные транспортные коридоры развиваются и интегрируются всё больше. Этому способствует развитие более тесных социальных и экономических отношений.

В идеальном результате мы должны через несколько лет получить открытую инфраструктуру, в которой использование международных транспортных коридоров станет простым и эффективным.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, груз, международный транспортный коридор, транспортная инфраструктура, транспортировка, технология перевозки, логистический подход.

Политические и экономические отношения России с западными странами развиваются. Кроме того, Российская Федерация имеет особое географическое положение, которое определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Она является транзитной страной.

Развивающиеся рыночные отношения заставляют грузовладельцев и перевозчиков применять современные методы реализации транспортного процесса для повышения качества транспортировки грузов и пассажиров.

Международные отношения влияют на развитие логистических подходов к системам транспортировки, что приводит к образованию транспортных

коридоров на наиболее интенсивных направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

Когда международные транспортные перевозки стали приобретать крупные масштабы, возникла необходимость формирования международных транспортных путей. Основными причинами, при которых формирование МТК является необходимостью можно назвать следующие: согласованность в развитии всей транспортной инфраструктуры страны; оптимизация процесса перевозок для улучшения качества, снижения стоимости доставляемых товаров; создание благоприятных условий для снижения стоимости внутренних перевозок; освоение новых территорий; обеспечение работой отечественных морских портов; улучшение транспортной доступности отдаленных участков страны [1,2].

Значение международных коридоров велико не только в коммерческой стороне вопроса, но и в экономической, военной, промышленной, демографической и продовольственной сторонах жизни населения. Международные транспортные перевозки способствуют активному росту всех этих сторон жизни государства, обеспечивая при этом активное развитие инфраструктуры.

Россия находится в очень выгодном географическом положении. Разветвленная сеть железных, автомобильных дорог, система водного транспорта предоставляет возможность замкнуть на себя большую часть евроазиатских международных грузопотоков. Если расширить транспортную систему, увеличить скорость доставки, наладить логистический процесс, обеспечить требуемую безопасность, то через Россию будут проходить грузы из стран Дальнего Востока, всей Азии, Северной, Восточной, Западной и Центральной Европы. А в результате это благоприятно скажется на внутренней экономике страны и поможет развиваться регионам, отдаленным от центральной части страны.

Общеввропейская конференция на о. Крит определила девять основных международных транспортных коридоров. Для РФ особенно важны МТК № 2 и

№ 9, проходящие по территории России. Схема транспортных коридоров РФ представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Основные транспортные коридоры РФ

МТК № 2 проходит от Берлина (Германия) через Варшаву (Польша), Минск (Беларусь) до Москвы, обеспечивая связь между Западом и Востоком, а в перспективе дойдёт до Владивостока и Находки, загрузит Транссиб.

Предусмотрены дополнения коридора № 2: Балтика — Центр — Черное море; Москва — Астрахань; Москва — Нижний Новгород — Урал—Сибирь — Дальний Восток; водный путь из Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал в Каспийское море, а также к Северному морскому пути. Обслуживают коридор федеральная автомобильная магистраль М-1 «Беларусь», по которой проходит почти 40 % международных автоперевозок, а также магистрали федерального значения «Волга» и «Урал».

МТК №2 и Транссибирская магистраль стала основой для формирования сухопутного транспортного коридора Восток-Запад по направлению Япония-Россия-Европа.

Транссибирская магистраль включена в проекты ЭСКАТО ООН в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией.

Транссиб — двухпутная электрифицированная магистраль с пропускной способностью до 100 млн т грузов в год, в том числе 200 тыс. контейнеров TEU. Проходит через 20 субъектов Российской Федерации. В этих регионах добывают 65 % угля, 25 % деловой древесины и множество разнообразных полезных ископаемых. На Транссибе применяют маршрутные поезда Владивосток — Москва Рига — Берлин с фиксированными сроками доставки. По интермодальной технологии поезда пускают на направления: Москва — Брест — Милашевичи (Польша), Москва — Берлин и др., через паромную переправу на Мукран (Германия).

Транссибирская магистраль в настоящее время осуществляет пуск контейнеров с укороченным временем оборота до Польши, Германии, Венгрии, Швейцарии, используя специальные раздвижные колесные пары для перехода с отечественной колеи в 1 520 мм на более узкую европейскую в 1435 мм. Перевозки из Японии в Центральную Европу по Транссибу через Россию делятся 16—20 сут, а по ускоренному графику — 9 сут 5 ч. для сравнения: доставка контейнера морем из Японии и Кореи в страны Европы дольше на 15— 17 сут, что приводит к потерям 400—450 долл. США на каждый 20-футовый контейнер.

Магистраль соединяет территории 20 субъектов Российской Федерации, 5 федеральных округов и обслуживается 6 железными дорогами. Транссиб, имея выход на востоке на сеть железных дорог Республики Кореи, Корейской Народно-Демократической Республики, Китая и Монголии, а на западе - в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-тихоокеанского региона с европейскими странами и странами Центральной Азии.

Основными конкурентами проекта МТК «Восток-Запад» считаются несколько транспортных путей, в т.ч.: морской путь через Суэцкий канал, по которому сегодня осуществляется весь объем Евро-Азиатских грузоперевозок,

проект железнодорожного коридора Китай-Казахстан-Россия-Европа (Трансазиатская магистраль или МТК "Юг - Запад"), Северный морской путь (самый короткий маршрут от Северной Европы до Юго-Восточной Азии или Аляски, но страдающий слаборазвитой инфраструктурой), проект "TRASECA" (Европа-Кавказ-Азия). Строительство последнего пути активно финансируется Евросоюзом. Наиболее серьезным конкурентом является МТК "Юг - Запад", который за последние годы прогрессировал достаточно сильно.

Важное значение, как сказано ранее, придается МТК № 9 «Балтийский мост», или «Путь из варяг в греки». Этот коридор проходит от Хельсинки (Финляндия) через Санкт-Петербург (Европейские ворота России), Москву, Киев до Одессы, Кишинев Бухареста, Димитровграда, Александруполиса с ответвлениям Одесса — Любашевка и Киев — Минск — Вильнюс — Калининград (Клайпеда).

Автодорожная часть коридора № 9 составляет 2 048 км.

Коридор № 9 дает возможность экономить огромное количество средств, перевозя грузы без пересечения границ прибалтийских стран. Транспортный узел Санкт-Петербурга даст возможность для формирования трансконтинентального моста Восток — Запад для обеспечения интермодальных перевозок транзитных грузов. МТК № 9 является соединением ряда транспортных составляющих, в него входят железнодорожный, автодорожный, морской, речной, трубопроводный, авиа транспорт. Это интермодальный транспортный коридор.

Развитие МТК № 9 позволит осуществить проект транспортного коридора "Север-Юг". "Север-Юг" является не просто идеей (в отличие от маршрута "Восток-Запад"), а реально развивающимся проектом. Правительства России, Индии, Ирана и Омана подписали 12 сентября 2000 г. Соглашение о создании этого МТК. Впоследствии к ним присоединились Белоруссия, Украина, Казахстан и другие страны.

Идея МТК "Север-Юг" – создать возможности и все условия для транспортировки грузов между Средним Востоком и Балтийским регионом.

Грузы будут доставляться через российские порты из Персидского залива, Индии, Пакистана на Северо-Запад и далее в Европу. Соглашение предполагает доставку грузов с различных портов Каспийского и Черного морей.

Согласно задачам, определенным в Транспортной стратегии РФ на период до 2030г. для обеспечения доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг, в том числе: участие в проектах в рамках приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации в части создание эффективных, безопасных и надежных наземных международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров и услуг, повышение глобальной конкурентоспособности транспортной системы страны[3,4].

Трудно переоценить значение международных транспортных коридоров для экономики страны, претендующей на сколько-нибудь значительную роль на мировой арене. Не только с точки зрения коммерческой выгоды, но и со стороны безопасности.

Географическое и геоэкономическое положение стран Сообщества обуславливает огромный транзитный потенциал, который используется далеко не полностью. На сегодняшний день он составляет около 220 млн.

По данным исследований Евразийского банка развития, опубликованных в 2009 году, лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Только 1% от общего объема грузоперевозок между ЕС и странами АТР проходит по международным транспортным коридорам Сообщества [1,4].

В целях реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, в настоящее время Международной академией транспорта подготовлен проект Соглашения о согласованном развитии МТК, проходящих по территории государств-участников СНГ.

Предусматривается создание Координационного комитета транспортных коридоров СНГ и определены приоритетные направления совместных действий:

- создание информационно-логистических центров, которые будут взаимодействовать со всеми видами транспорта,
- внедрение инновационных систем навигации и мониторинга грузов,
- реализация единой межведомственной системы электронного документооборота и установление необходимого правового статуса электронным документам.

При формировании единого транспортного пространства, особое значение имеет структуризация нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, усовершенствование транспортных технологий на основе международных норм.

По своей природе, сеть сама накладывает особую ответственность на всех действующих лиц, разделяющих принципы и цели ее формирования

для достижения этих целей. Эффективная мультимодальная транспортная система, работающая по принципу зеленых коридоров, с использованием всех вовлеченных компонентов современных информационных и коммуникационных технологий, электронного фрахта, электронного морского порта и т.д. должна отвечать целевым согласованным стандартам, обеспечивающим пропускную способность сети.

Проблемам логистического сопровождения, развития транспортной инфраструктуры, внедрения интермодальных технологий, преодоления транспортных преград, гармонизации технических стандартов, нормативно-правового регулирования, специалистами уделяется большое внимание в обсуждениях и различных публикациях.

Помимо этих актуальных проблем, существуют и другие инновационные направления, которым уделяется гораздо меньше внимания профессиональной общественностью.

На основе анализа мировой практики можно выделить ключевые

направления развития МТК:

- формирование Интеллектуальных транспортных систем (ИТС),
- использование прикладных геоинформационных технологий.

Внедрение информационных технологий в инфраструктуру и в систему в целом открывает новые «горизонты». Появляется возможность сформировать единую информационно-коммуникационную сеть для увеличения эффективности и надежности транспортной системы. Она будет работать согласованно с транспортно-логистической инфраструктурой.

В любой момент предоставить пользователям транспортных систем своевременную и полную информацию, необходимую для контроля мультимодального перемещения груза и увеличения эффективности системы. Так же это поможет создать системы безопасности, которые смогут как обнаруживать, так и эффективно отвечать на кризисные ситуации.

Новые средства и технологии снижают потребление энергии и меньше негативно влияют на окружающую среду.

В настоящее время географические информационные системы нашли широкое применение как в мониторинге эксплуатационного состояния транспортной инфраструктуры, так и в автоматизированном проектировании.

На стадиях предпроектной подготовки, в задачах оптимизации выбора трассы проектируемой транспортной системы (автомобильных и железных дорог, каналов, аэропортов, трубопроводов), средствами ГИС определяются наилучшие физико-географические условия.

На современном этапе развития мировой экономики чрезвычайно важным является развитие международных транспортных коридоров.

Если свести это определение до бытового уровня, то ими можно назвать транспортные каналы, соединяющие производителей и потребителей из разных стран, а то и разных континентов.

Смысл транспортных коридоров очевиден - они предназначены для решения задач логистики в каждом конкретном случае.



Развёртка международных транспортных коридоров по уже существующим национальным - одно из приоритетных направлений.

Примером тому могут служить транспортные коридоры Евросоюза или Северной Америки. Это два лучших примера как в логистике, так и в мировой экономике.

Задачи, которые ставятся перед международными транспортными коридорами, просты:

- груз должен быть доставлен вовремя и в нужном количестве;
- груз должен быть доставлен с минимальными расходами.

Следовательно, международные транспортные коридоры, проложенные по уже существующим национальным, должны приводить к уменьшению затрат.

Стоит отметить, что международные транспортные коридоры развиваются и интегрируются всё больше. Этому способствует развитие более тесных социальных и экономических отношений.

В идеальном результате мы должны через несколько лет получить открытую инфраструктуру, в которой использование международных транспортных коридоров станет простым и эффективным.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная логистика (Под редакцией Миротина Л. Б). - М.: "Экзамен", 2002, 511 с.
2. Министерство транспорта Российской Федерации. Проект. Транспортная стратегия. Российской Федерации на период до 2030 года. – М: 2013г.
3. Л. Н. Козлов. О приоритетах в формировании и развитии международных транспортных коридоров. Евразийская экономическая интеграция, №4 (5), ноябрь 2009
4. Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки . — М.: Издательский центр Академия, 2011. — 304 с.

## REFERENCES

1. Transport logistics (Under the editorship of Mirotin L. B). - M.: "Exam", 2002, 511 s.
2. The Ministry of transport of the Russian Federation. Project. The transport strategy. Of the Russian Federation for the period up to 2030. – M: 2013.
3. L. N. Kozlov. On the priorities in the formation and development of international transport corridors. Eurasian economic integration, №. 4 (5), November 2009
4. Kurganov V. M., Mirotin L. B. International transportation . — M.: Publishing house of the Academy, 2011. — 304 s.

*PRIORITY DIRECTIONS IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL  
TRANSPORT CORRIDORS ON THE TERRITORY OF RUSSIA*

**M.A. KUZMINA, S.L. NADIRYAN, A.O. NEDASHKOVSKAYA**

*Kuban State Technological University,  
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;  
e-mail: soft008008@yandex.ru*

At the present stage of development of the world economy is extremely important is the development of international transport corridors. The meaning of the transport corridors is obvious - they are designed to solve problems of logistics in each case.

Scan of international transport corridors on existing national - one of the priority areas.

The tasks of international transport corridors is simple:

- the goods must be delivered on time and in the right quantity;
- the goods must be delivered with minimum cost.

Consequently, international transport corridors, laid on existing national, should lead to reduced costs.

It should be noted that international transport corridors develop and integrate more. This contributes to the development of closer social and economic relations.

In a perfect result we need a few years to get an open infrastructure in which the use of international transport corridors will be simple and effective.

**Keywords:** road transport, cargo, international transport corridor, transport infrastructure, transportation, transportation technology, and logistics approach.