Федеральное агентство по образованию

Государственное образовательное учреждение высшего

профессионального образования

Волгоградский государственный технический университет

Факультет подготовки и переподготовки инженерных кадров

Кафедра "Автомобильные перевозки"

Курсовая работа

(реферат)

по дисциплине "Основы организации международных

перевозок и международного права"

Тема: Международные транспортные коридоры

Выполнила студентка

Битинева Евгения Ивановна

Группа ЭАЗ - 421

Волгоград 2008 г.

Содержание

Введение

1. Отдельные транспортные проблемы российского транспорта

2. Общие сведения о международных транспортных коридорах

2.1 Понятие "международный транспортный коридор"

2.2 История развития МТК

2.3 Система международных транспортных коридоров

2.4 Критерии выбора транспортных коммуникаций

3. Методика формирования международных транспортных коридоров

3.1 Задачи формирования МТК

3.2 Алгоритм создания МТК

3.3 Источники финансирования транспортных коридоров

4. Экологический аспект в развитии транспортных коридоров

4.1 Общие сведения о загрязнении окружающей среды транспортом

4.2 Транспортная как источник экологической опасности

4.3 Мероприятия по обеспечению экологической безопасности

5. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России

5.1 Значения МТК для России с точки зрения национальной безопасности

5.2 Функции международных транспортных коридоров

5.3 Мероприятия необходимые для снижения влияния МТК на национальную безопасность

6. Значение международных транспортных коридоров для России

6.1 Экспорт транзитных услуг - национальный продукт России

6.2 Наиболее значимые МТК для России

6.3 Важность участия России в формировании МТК

Заключение

Библиография

## Введение

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию международных транспортных коридоров (далее МТК) принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

Отношения России с зарубежными странами в последние годы интенсивно развиваются. Кроме того, особое географическое положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем Россия недавно официально объявлена транзитной страной.

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

На основании описанного выше я сделала вывод об актуальности темы "Международные транспортные коридоры" в настоящее время и поэтому выбрала эту тему для раскрытия в своей курсовой работе.

Курсовая работа состоит из введения, шести глав, заключения и библиографии.

В первой главе я опишу существующие проблемы транспорта в России, которые тормозят развитие транспортного комплекса и, как следствие, развитие транспортных коридоров. Проблема развития МТК в России носит комплексный характер, что выражается в необходимости государственного регулирования, непосредственном участии в решение стоящих задач федеральных и региональных органов исполнительной власти, высокой степени необходимой координации функционирования и развития отдельных видов транспорта, участии в ее реализации широкого круга транспортных предприятий и предприятий других отраслей экономики России, иностранных инвесторов, финансовых, научных и проектных организаций. Для решения этих проблем была разработана Программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)". В соответствии с Подпрограммой "Международные транспортные коридоры" (которая входит в Программу "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)") предусматривается развитие таких объектов транспортной инфраструктуры, как магистральные пути сообщения различных видов транспорта, крупнейших транспортных узлов и др.

Вторая глава работы состоит из основных сведений о МТК, таких как, например, смысл понятия "международный транспортный коридор", история развития МТК, основные направления существующих на сегодняшний день транспортных коридоров и т.д.

Третья глава посвящена методике формирования МТК, в которой я сначала опишу основные задачи формирования и развития коридоров, потом изложу саму методику их формирования и источники финансирования.

В четвертой главе работы я коснусь экологических проблем функционирования МТК, которые особо остро стоят в наше время, потому что применение автомобильного, железнодорожного, морского, водного и воздушного транспорта вызывает повышенное техногенное воздействие на окружающую среду и представляет собой серьезную угрозу природной среде и здоровью населения.

Так как значение МТК оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, а с более широких позиций национальной безопасности (особенно таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая), поэтому тема шестой главы - "Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России".

В шестой главе мною описаны значение транспортных коридоров для России и перспективы их развития.

Свою курсовую работу я завершу заключением с краткими выводами по каждому разделу, которые охарактеризуют степень и качество выполнения поставленных мною задач.

## 1. Отдельные транспортные проблемы российского транспорта

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. Ежедневно Российским транспортом доставляется к местам производства около 700 млн. тонн грузов и перевозится свыше 135 млн. пассажиров. Полная стоимость основных фондов транспортного комплекса России в ценах 1991 года составляет 195 млрд. рублей, однако более половины этих фондов изношена и требует замены.

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. 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 политике, 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 то же время, в Европе и в мире наступают решительные интеграционные транспортные процессы, наиболее ярким проявлением которых является формирование международных транспортных коридоров. И России необходимо участвовать в этих процессах.

## 2. Общие сведения о международных транспортных коридорах

## 2.1 Понятие "международный транспортный коридор"

Согласно определению КВТ ЕЭК ООН: "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 так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок" [7, с.155].

## 2.2 История развития МТК

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 [7, с.155-157].

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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.  |
| 1991 | Маастрих | Выработка "правил игры".  |
| 1992 | Эдинбург | "Эдинбургская инициатива" для расширения участия Европейского Инвестиционного банка в финансировании транспортных коридоров.  |
| 1992 | --- | Издание "белой книги" по транспортной политике на Трансъевропейских сетях с конкретными коридорами.  |
| 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"  |

## 2.3 Система международных транспортных коридоров

Система МТК (рис.1) 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.

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".

В составе коридоров выделены основные железнодорожные, автомобильные и водные маршруты и ответвления от них, обозначение которых включает наименование коридора, вид транспорта и порядковый номер (для ответвлений от основного маршрута). Железнодорожные маршруты обозначены буквой "R", автомобильные - буквой "A", водные - буквой "W".

Ответвления от основных маршрутов коридоров "Север - Юг" и PE9 пронумерованы в направлении с севера на юг, при этом с восточной стороны от основного маршрута они имеют нечетные номера, с западной - четные.

Ответвления от основного маршрута коридора "Транссиб" пронумерованы в направлении с запада на восток, при этом с северной стороны от основного маршрута они имеют нечетные номера, с южной - четные [4, раздел 3].

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.

## 2.4 Критерии выбора транспортных коммуникаций

Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;

максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;

конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;

приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;

надлежащее качество перевозок - безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;

обеспечение интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем.

## 3. Методика формирования международных транспортных коридоров

Международные транспортные коридоры формируются для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений.

## 3.1 Задачи формирования МТК

К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских 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 отечественной 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;

переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;

повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;

содействие развитию международного туризма и культурных связей [5].

## 3.2 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. Штаб-квартира координационного комитета должна располагаться в стране, играющей наиболее важную роль в работе по формированию МТК, в странах-участницах создаются региональные офисы.

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

"НЦКТП Минтранса России при прогнозировании развития МТК использует эвристические, аналитические и статистические методы, а так же методы математического моделирования и исследовательского проектирования. Результаты прогнозов, полученные на основе применения математических и статистических моделей, могут быть откорректированы с помощью эвристических процедур, позволяющих учесть дополнительные составляющие при поиске искомых показателей. В случае значительного расхождения результатов прогнозирования, полученных с использование различных методов, проводят экспертную оценку" [6, с.443-444].

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. Необходимое внимание должно быть уделено организации перевозок укрупненных грузовых единиц по стандартам ЕС, Международной морской организации и других организаций, параметры которых отличны от принятых в России, а так же грузов, требующих специальной технологии перевозок.

"Прогноз перевозок разрабатывается как на ближайшие годы, так и на более отдаленную перспективу, определяемую наличием необходимой для него достаточно надежной информации. В качестве источников информации при прогнозе объемов взаимных грузовых перевозок между государствами региона конкретного МТК могут служить отчетные данные о результатах развития экономики государств за прошедшие периоды, особенно изменения в сфере внешней торговли и транспорта, а так же текущие результаты реализации национальных программ развития отдельных отраслей, перспективные прогнозные разработки развития экономики государств" [6, с.444].

После окончательного решения о необходимости создания МТК с участием России 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. "Результаты такой оценки в дальнейшем будут являться основой для планирования и осуществления конкретных мероприятий с целью развития транспортной инфраструктуры, внедрения передовых транспортно-таможенных технологий, совершенствования нормативно-правовой базы, повышения безопасности транспортной деятельности улучшения информационного обеспечения участников транспортного процесса, обеспечения международной поддержки формирования МТК" [6, с.445].

## 3.3 Источники финансирования транспортных коридоров

**"**Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными транспортными организациями в соответствии со специальными программами ЕС Фаре и Тасис, а так же заинтересованными странами и частными инвесторами. Причем, обустройство коридоров может включать строительство новых путей сообщений, реконструкцию и ремонт уже имеющихся основных технических сооружений на тех видах транспорта, которые создают конкретный коридор. В связи со строительством новых сооружений и реконструкцией старых особое значение придается экологическим аспектам" [7, с.157-158].

## 4. Экологический аспект в развитии транспортных коридоров

## 4.1 Общие сведения о загрязнении окружающей среды транспортом

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.

Характер и величина атмосферного загрязнения определяются объемом выбросов загрязняющих веществ и степенью их рассеяния в атмосфере, обусловленной общей метеорологической ситуацией и типом подстилающей поверхности. Попавшая в атмосферу примесь переносится воздушными потоками и выпадает на подстилающую поверхность в результате сухого осаждения и вымывания осадками.

Суммарное выпадение загрязняющих веществ складывается из выпадения от собственных источников и потоков извне (импорта). Часть загрязнителей, выброшенных источниками региона, переносится воздушными потоками за его пределы, составляя экспорт. Рассмотрение всех этих потоков позволяет составить баланс эмиссии и выпадения загрязняющих веществ для исследуемой территории.

Загрязнение атмосферы выбросами от стационарных или передвижных источников оказывает негативное воздействие, как на здоровье человека, так и на состояние природных экосистем. Выпадение из атмосферы соединений серы и азота и их поступление в экосистемы приводит к закислению почв и, следовательно, к ухудшению их плодородия. Однако различные типы почв в той или иной степени способны сопротивляться внешнему, в данном случае атмосферному, закислению благодаря процессам химической нейтрализации, биохимической фиксации или вымывания поверхностными и внутрипочвенными водами. Критерием достаточности или избыточности атмосферных поступлений загрязняющих веществ в экосистемы служат величины критических нагрузок, зависящие от природной устойчивости экосистем и указывающих предел загрязнения, выше которого происходят структурные нарушения в экосистемах или их гибель.

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.

## 4.2 Транспортная как источник экологической опасности

Транспортная система состоит из двух важнейших подсистем. Первая из них - транспортные сети - требует при ее создании проведения большого объема строительных работ, связанных с перемещениями огромного количества грунта, нарушением естественного ландшафта, строительством мостов, путепроводов, водоотвода и т.д. Транспортные сети - это стационарный источник экологической опасности.

Вторая подсистема - это те транспортные средства, которые пользуются данной транспортной сетью. Эти транспортные средства представляют собой нестационарные источники экологической опасности и вносят решающий вклад в загрязнение окружающей среды акустическими, электромагнитными и тепловыми полями, токсическими выхлопами, различными ядовитыми химическими соединениями и т.д.

Транспортные сети для своего нормального функционирования требуют создания соответствующей инфраструктуры. Чрезвычайно важно, чтобы в состав этой инфраструктуры изначально была включена система обеспечения экологической безопасности как транспортных сетей, так и тех транспортных средств, которые эту сеть используют. В состав системы обеспечения экологической безопасности в обязательном порядке должен входить информационно-аналитический центр, организованный с учетом современных требований к информационному обеспечению системы принятия решений соответствующего уровня.

## 4.3 Мероприятия по обеспечению экологической безопасности

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, в частности, по токсичности и дымности на автотранспорте.

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 структуру программы "Развитие международных транспортных коридоров" входит Подпрограмма "Безопасность транспортной деятельности", целью которой является снижение вредного воздействие на окружающую среду.

## 5. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России

## 5.1 Значения МТК для России с точки зрения национальной безопасности

Значение МТК оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но с более широких позиций национальной безопасности, таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая.

Доказательством необходимости комплексного подхода является и то, что международные транспортные коридоры проходят по участкам наиболее насыщенных национальных транспортных коридоров.

Это, с одной стороны, способствует снижению себестоимости перевозок, увеличению финансовых возможностей для модернизации и развития элементов совместно используемой инфраструктуры, но с другой - накладывает повышенные требования по синхронизации графика движения, соблюдению мер безопасности, а также определяет предел, который можно выделить для международных перевозок, не срывая внутреннего товарообмена, являющегося основой для любого государства.

Именно с этих системных позиций должна строиться государственная транспортная политика России в отношении международных транспортных коридоров, как собственных, так и коридоров, формируемых ее конкурентами. В этом позиция России не должна отличаться от позиций других стран, напористо и системно участвующих в интеграции в мировую экономику, в том числе в сфере транспорта, открыто ставящих перед собой цель - получить от этой интеграции наибольшую выгоду.

В настоящее время в мире сформировалось три мировых экономических полюса: Евросоюз; Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия; Северная Америка. Россия пока, к сожалению, в число экономических полюсов не входит, при наличии всех объективных предпосылок.

Поэтому задача России состоит в том, чтобы изменить ситуацию, в том числе и использованием тех возможностей, которые дает глобализация мировой экономики и ее механизмы в виде международных транспортных коридоров.

## 5.2 Функции международных транспортных коридоров

Влияние международных транспортных коридоров на национальную безопасность страны зависит от функций, которые они выполняют.

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 на составляющие национальной безопасности.

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.

Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основания утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры являются проводниками технологического прорыва.

Для России высокие технологические требования международных транспортных коридоров, емкий отечественный спрос в сфере транспорта, верно выбранная государственная транспортная политика с учетом технологических требований способны обеспечить решение принципиальной задачи - обеспечения технологический безопасности России.

Военная безопасность напрямую связана с насыщенностью территории железными, автомобильными дорогами, внутренними водными путями, портами, аэропортами, другими объектами транспортного обслуживания, с самой конфигурацией железнодорожной и автомобильной сети.

Именно вопросы военной безопасности, сохранения территориальной целостности России были главными при строительстве Транссибирской магистрали.

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

У Российской империи, Советского Союза, России имеются все природные возможности к интенсивному развитию, обеспечению национальной безопасности в сырьевой, промышленной, продовольственной, военной и транспортной сферах. Следует отметить, что фактор военной защиты являлся одним из определяющих при выборе ширины железнодорожной колеи в России, отличной от европейской.

Исчерпывающий ответ на обеспечение национальной безопасности дает "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года" своим ключевым проектом - строительством Северо-Сибирской магистрали.

Эта магистраль является недостающим, центральным звеном Северо-Российского евразийского международного транспортного коридора, который насквозь пересечет всю страну севернее Транссиба. Поэтому в Транспортной стратегии однозначно сформулировано требование - "в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали".

## 5.3 Мероприятия необходимые для снижения влияния МТК на национальную безопасность

Проведенная оценка влияния международных коридоров на национальную безопасность, их нынешнее состояние, а также вызовы глобализации позволяют сделать следующие выводы:

1. Необходима динамичная, системная, подкрепленная наукой государственная транспортная политика в области международных транспортных коридоров. России необходимо своевременно вносить инициативы по развитию МТК и упреждающе реагировать на вызовы и угрозы, связанные с МТК, участия в формировании общей транспортной системы континента.

2. Транссиб имеет перспективу развития, но не полностью решает проблему национальной безопасности и тем более задачу удвоения ВВП с поддержание набранного темпа в последующие периоды.

3. Ключевым, безальтернативным международным транспортным коридором, решающем вопросы безопасности и экономики является главный проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период 2020 года формирование Северного Российского международного транспортного коридора, точнее его недостающего центрального звена - Северо-Сибирской магистрали.

4. Решение проблема МТК "Север-Юг" зависит лишь от самой России, от государственной транспортной политики в этом регионе.

В России не используется мировой опыт такого безотказного механизма повышения эффективности МТК (их перегрузочных узлов и важнейших направлений) и одновременно ускоренного развития экономики как свободные экономические зоны [1].

## 6. Значение международных транспортных коридоров для России

## 6.1 Экспорт транзитных услуг - национальный продукт России

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 [2, с.267].

## 6.2 Наиболее значимые МТК 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 будет длиной 2 000 км, что обеспечит 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 Росси") 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.

Второй коридор обеспечит полноценную связь между Востоком и Западом, так как в перспективе дойдет до находки и Владивостока, загрузит Транссибирскую магистраль как транзитный путь между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (рис.2).

Транссибирская магистраль уже в настоящее время осуществляет пуск контейнерных поездов с укороченным временем оборота до Польши, Германии, Венгрии, Швейцарии со специальными раздвижными колесными парами для перехода с отечественной колеи (1520 мм) на европейскую (1435 мм). Увеличивается количество перевозок в районе Астрахани.

Большое значение предается 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. Особое значение придается терминальной обработке грузопотоков, которая позволит ускорить обработку грузов с таможенным обслуживанием [7, с.158-160].

## 6.3 Важность участия России в формировании МТК

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.

Благодаря развитию международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет к транспорту предъявляются дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов.

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.

Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Пока мощный транзитный потенциал России используется слабо.

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 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.

## Библиография

1. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России/ статья [Электронный ресурс] - http://www.rustrana.ru/searchautor. php? search=Володин%20А.В.

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

3. Пути решения экологических проблем транспортных коридоров / сборник статей, подготовленный к Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту (С-Петербург, 11-12 сентября 2003 г) [Электронный ресурс] - www.eatu.ru

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

5. 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/ns - dos. nsf/45682f63b9f5b253432569e7004278c8/432569d800223f344325699c003b62aa? OpenDocument.

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

7. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 200, 174 с.