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. ***Под транспортным коридором понимается*** совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/ Под ред. Проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684 с..

Процесс интеграции России в международные транспортные системы невозможно рассматривать обособленно от процессов, происходящих на территории всех стран СНГ, так как их связывает единая транспортная система, сформировавшаяся ещё во время существования СССР. Особенность развития стран СНГ характеризуется тем, что помимо формирования рыночной экономики, им приходится также осуществлять переход к постиндустриальному пути развития, который подразумевает приоритет развития инфраструктуры над развитием производства. С учётом конкурентных преимуществ России на мировом рынке транспортных услуг, таких как ее особое географическое положение, более короткое время доставки грузов, пересечение транзитным потоком меньшего числа границ, Министерство транспорта Российской Федерации уделяет большое внимание развитию международных транспортных коридоров на своей территории, как на двусторонней основе, так и в рамках СНГ. Концепция развития транспортного комплекса России и механизмы его дальнейшей интеграции в систему транснациональных коридоров нашли своё отражение в таких программных документах транспортной отрасли России, как «Транспортная стратегия России на период до 2020 года», принятая Правительством 28 мая 2005 года, и принципиально новой целевой программе «Развитие экспорта транспортных услуг», которая разрабатывается Минтрансом совместно с Минэкономразвития России.

Тем не менее, у России свои проблемы включения в международные транспортные системы, нежели у стран СНГ. Наиболее остро стоит назревшая необходимость реструктуризации транспортной системы РФ в связи с различными политическими и экономическими отношениями с разными государствами, которые часто используют наши транспортные системы в своих целях. Примером может служить газоэкспортная проблема, связанная с транзитом газа в Европу через трубопроводы, пролегающие на территории Украины; излишне высокие пошлины Польши на транзит товаров по железной дороге; отсутствие единого российского реестра морских судов и т.д. Актуальность проблемы реструктуризации транспортной отрасли подчёркивают послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию, обозначившего следующие задачи: «…Хотел бы добавить сюда тезис о необходимости параллельного развития транспорта и транспортной инфраструктуры, включая развитие сети федеральных автодорог, портов и специализированных судов, железнодорожных линий, станций и подвижного состава», «…нам необходима концентрация государственных ресурсов на расширении транспортной, телекоммуникационной и энергетической инфраструктур (включая создание трансконтинентальных коридоров)».

Не менее важно скорейшее разрешение проблем, связанных с низким уровнем использования достижений науки в прикладных областях, после чего станет возможным применение наукоёмких ресурсосберегающих и интеллектуальных технологий для повышения конкурентоспособности услуг в сфере транспортного обеспечения. В России эти проблемы связаны с отсутствием чёткой транспортной стратегии в отношении развития, как самой отрасли, так и законодательной базы, которая на данный момент не позволяет получать доходы от аренды путей сообщения, принадлежащих государству.

Реализация такой стратегии с минимальными затратами заключается в формировании единой транспортной системы, в которой бы соблюдался транспортный баланс отрасли. Он подразумевает мониторинг распределения грузопотоков между отдельными видами транспорта для избежания их монополизации и повышения эффективности функционирования отрасли.

Обеспечение общества комплексом конкурентных транспортных услуг, удовлетворяющих потребности в пассажирских и грузовых перевозках, является главной задачей государства на пути интеграции России в международные транспортные системы, особенно в контексте вступления страны во Всемирную Торговую Организацию. Таким образом, пока не будет налажен механизм функционирования транспортных магистралей внутри страны на законодательном и технологическом уровнях, развитие международных транспортных коридоров, как одного из факторов интеграции в международные транспортные системы, будет затруднено.

Переход к системам транспортных коридоров осуществлялся постепенно. Формирование транспортных коридоров – долгий процесс, имеющий тенденции к расширению участников, внедрению национальных транспортных сетей в общемировые с выработкой определенных принципов по финансированию, развитию технологий работы в системе коридоров, введению в эту систему новых проектов и т.д.

Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными финансовыми организациями в соответствии со специальными программами ЕС Фаре и Тасис, а также заинтересованными странами и частными инвесторами. Причем, обустройство коридоров может включать в себя строительство новых путей сообщения, 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.

Говоря об истоках появления панъевропейских транспортных коридоров, стоит упомянуть о концепции «Транспортного узла» и «Транспортного коридора» сформировавшейся в США и СССР в 70-80-х. гг. Интересно отметить, что американские и советские экономисты и практики пришли к одинаковым выводам, но при этом подходы к решению были разными: американские специалисты вели политику снижения транспортных издержек, а в СССР на первое место ставили высвобождение резервов транспортных средств, в которых ощущался острый недостаток. Высокие экономические результаты достигались за счёт увеличения оборота вагонов, автомобилей и сокращения продолжительности хранения. В Европе рациональное построение коридоров и расположение транспортных узлов затруднялось историческим тяготением торговли к столицам прежних королевств или герцогств. Для примера можно привести такие транспортные узлы как Гамбург и Бремен/ Бремерхафен, или Роттердам и Амстердам, удалённых друг от друга на расстояние в 120-200 км. Вследствие этого в Европе в 70-80-е гг. решение проблем планировалось в «глобальном» значении, рассматривались грузопотоки в широтном или меридиональном направлениях, или в веерном – из Парижа, Марселя и т.д.

Группа экспертов комитета по внутреннему транспорту ЕЭК приняла следующее ***определение международного транспортного коридора***: «Международный 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, работающего на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок».

В 1994 г. состоялась Критская панъевропейская транспортная конференция, которая установила создание в Европе 9, а следующая конференция — в Хельсинки в 1997 г. — 10 транспортных коридоров.

Важным элементом решений конференций явилось то, что к категории «Критских коридоров» № 2 и № 9 отнесены дороги России, а коридор № 1 включает Калининградскую область.

В 1995 году в Брюсселе был подписан Меморандум о Взаимопонимании по развитию Критского коридора №9.

Деятельность коридора осуществляется под эгидой Комиссии Европейского Союза (КЕС) и Европейской экономической комиссии ООН.

Государствами - участниками коридора являются Россия, Финляндия, Литва, Беларусь, Украина, Молдова, Румыния, Болгария и Греция.

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 грузов России, которая из-за этого теряет ежегодно значительные суммы денег. Кроме того, транспортный узел Санкт-Петербурга положит начало формированию трансконтинентального моста Восток—Запад, который обеспечит интермодальные перевозки транзитных грузов третьих стран

Практически МТК №9 обеспечивает транспортировку грузов между портами Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей. Особенностью этого коридора является возможность интеграции с МТК №5 на Украине (Львов, Киев) и МТК №7, что обеспечивает транспортировку транзитных грузов через Россию в страны Средней и Южной Европы.

Общеевропейский транспортный коридор №9 в сочетании с коридором № 2 имеет огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией. Так, северные части коридора №9 Хельсинки - Санкт – Петербург - Москва и Калининград – Минск – Киев – Москва обеспечивают выход европейским странам на Дальний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в Центральную Азию, Закавказье, Иран и другие страны Персидского залива, а также Пакистан и Индию.

Как и все общеевропейские транспортные коридоры, коридор № 2 создан в целях согласованного развития транспортной инфраструктуры в Европе. По транспортным магистралям этого коридора осуществляется основная часть международных грузовых и автомобильных перевозок на широтном направлении Запад-Восток. Для координации деятельности заинтересованных стран в развитии коридора в январе 1995 года подписан Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Белоруссией, Польшей, Германией - странами, входящими в коридор, и ЕЭК ООН. В 1997 г. на третьей общеевропейской Конференции по транспорту (Хельсинской) принято решение о продлении коридора, который на первом этапе формирования соединял Берлин с Москвой, до Нижнего Новгорода.

На третьей Международной конференции по транспорту, прошедшей 11-12 сентября 2003 года в Екатеринбурге, министры транспорта стран-участниц проекта (России, Белоруссии, Польши и Германии) обратились в Еврокомиссию с просьбой о продлении коридора до Екатеринбурга.

Важнейшим событием для развития МТК №2 стало подписание 9 октября 2003 года в Екатеринбурге Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве между ОАО "Российские железные дороги" и Немецкими железными дорогами Deutsche Bahn AG. В соглашении отмечается, что российские и германские железные дороги предпримут ряд совместных мер для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в целях увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок. 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

Система МТК на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей.

В ее основу положены официально установленные на второй Общеевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры №№ 1, 2 и 9, предложения по их продлению по территории России, одобренные на третьей Общеевропейской конференции по транспорту, и система евроазиатских коридоров, принятая на второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. С.-Петербург, сентябрь 2000 года)

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 С.-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.

Важное значение для международных, включая транзитные, перевозок пассажиров имеет формирование трасс в воздушном пространстве России. Уже в настоящее время общее количество полетов иностранных авиакомпаний, выполняемых через воздушное пространство России, составляет около 85 тысяч в год. Наиболее привлекательными для транзитных полетов иностранных авиакомпаний являются следующие трассы:

- Транссибирская (Европа - Юго-Восточная Азия);

- Трансполярная (Европа - Япония/Корея);

- Трансазиатская (Европа - Юго-Восточная Азия/Индия/Пакистан);

- Трансвосточная (США/Канада - Юго-Восточная Азия);

- Кроссполярная (США/Канада - Юго-Восточная Азия).

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. 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 следования 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.

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора ("Север - Юг" и "Транссиб"), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1 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" - NS;

- коридор "Транссиб" - TS;

- коридор "Северный морской путь" - 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 - PE1;

- панъевропейский транспортный коридор № 9 - PE9.

В формируемой 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.

До 2010 г. предполагается в основном сформировать систему международных транспортных коридоров на территории России. За пределами этого периода она может получить дальнейшее развитие.

Таблица 3.1. Список пунктов пропуска через государственную границу России, входящих в систему международных транспортных коридоров до 2010 г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Участки границы России** | **Виды транспорта** | **Пропускные пункты** |
| 1. Граница с Финляндией, Ленинградская область | Железнодорожный | ст. Бусловская |
|  | Автомобильный | Торфяновка |
| 2. Граница с Литвой, Калининградская обл. | Железнодорожный | ст. Нестеров (Чернышевская) |
|  |  | ст. Советск |
|  | Автомобильный | Чернышевское |
|  |  | Советск |
| 3. Граница с Польшей, Калининградская обл. | Железнодорожный | ст. Мамоново |
|  | Автомобильный | Мамоново |
| 4. Граница с Белоруссией, Псковская обл. | Железнодорожный | ст. Завережье |
|  | Автомобильный | Лобок |
| 5. Граница с Белоруссией, Смоленская обл. | Железнодорожный | ст. Красное |
|  | Автомобильный | Красное |
| 6. Граница с Украиной, Брянская обл. | Железнодорожный | ст. Суземка |
|  | Автомобильный | Троебортное |
| 7. Граница с Украиной, Курская обл. | Автомобильный | Крупец |
| 8. Граница с Украиной, Белгородская обл. | Железнодорожный | ст. Соловей |
|  | Автомобильный | Нехотеевка |
| 9. Граница с Грузией, Республика Северная Осетия - Алания | Автомобильный | Верхний Ларс |
| 10. Граница с Азербайджаном, Республика Дагестан | Железнодорожный | ст. Самур |
|  | Автомобильный | Казмалярский |
| 11. Граница с Казахстаном, Астраханская обл. | Железнодорожный | ст. Аксарайская |
|  |  | ст. Верхний Баскунчак |
|  | Автомобильный | Кара-Озек |
| 12. Граница с Казахстаном, Саратовская обл. | Автомобильный | Озинки |
| 13. Граница с Казахстаном, Оренбургская обл. | Автомобильный | Маштаков |
| 14. Граница с Казахстаном, Челябинская обл. | Автомобильный | Троицк |
| 15. Граница с Казахстаном, Курганская обл. | Железнодорожный | ст. Горбуново |
|  | Автомобильный | Петухово |
| 16. Граница с Казахстаном, Омская обл. | Железнодорожный | Исилькуль |
| 17. Граница с Монголией, Республика Бурятия | Железнодорожный | ст. Наушки |
|  | Автомобильный | Кяхта |
| 18. Граница с Китаем, Читинская обл. | Железнодорожный | ст. Забайкальск |
|  | Автомобильный | Забайкальск |
| 19. Граница с Китаем, Приморский край | Железнодорожный | ст. Гродеково |
|  |  | ст. Камышовая |
|  | Автомобильный | Пограничный |
|  |  | Краскино |
| 20. Граница с КНДР, Приморский край | Железнодорожный | ст. Хасан |
| 21. Порты |  |  |
| г. С.-Петербург | Морской | Морской торговый порт |
|  | Внутренний водный | Речной порт |
| Ленинградская обл. | Морской | порт Высоцк |
|  |  | порт Выборг |
|  |  | порт Приморск (новый) |
|  |  | порт Усть-Луга (новый) |
| Калининградская обл. | Морской | Морской торговый порт |
|  | Внутренний водный | Речной порт |
| Ростовская обл. | Морской | Таганрог (морской торговый порт) |
|  | Внутренний водный | порт Азов, порт Ростов-на-Дону |
| Краснодарский край | Морской | порт Железный Рог (новый) |
|  |  | порт Кавказ |
|  |  | порт Темрюк |
|  |  | порт Ейск |
|  |  | порт Новороссийск |
|  |  | порт Туапсе |
|  |  | порт Сочи |
| Республика Дагестан | Морской | порт Махачкала |
| Астраханская обл. | Морской | порт Оля |
|  | Внутренний водный | порт Астрахань |
| Приморский край | Морской | порт Восточный |
|  |  | порт Владивосток |
|  |  | порт Находка |
|  |  | порт Посьет |
|  |  | порт Зарубино |
| 22. Аэропорты |  |  |
| Ленинградская обл. | Воздушный | Выборг |
| Ярославская обл. | Воздушный | Ярославль |
| Тульская обл. | Воздушный | Тула |
| Ростовская обл. | Воздушный | Ростов-на-Дону |
| Астраханская обл. | Воздушный | Астрахань |
| Республика Дагестан | Воздушный | Махачкала |
| Омская обл. | Воздушный | Омск |
| Республика Бурятия | Воздушный | Улан-Удэ |