

9 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

УДК 656.02 : 339.542

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЯХ

А. В. АСТАФЬЕВ, П. В. КУРЕНКОВ, А. Н. НИКИТИНА, А. А. ЦУЦКОВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Одним из характерных направлений развития международных перевозок в условиях глобализации мировой экономики является создание международных транспортных коридоров (МТК). Эти коридоры переходят из одних государств в другие через пограничные переходы, на которых происходит взаимодействие транспортных систем соседних государств с разной организацией и технологией перевозок, с различными правовыми режимами, а нередко и с разной шириной железнодорожной колеи.

Транспортный коридор можно определить как постоянное направление транспортировок грузов с большими объемами перевозок. Транспортный коридор иногда рассматривается только как поток грузов, но нередко под этим понятием подразумевают и некоторые организационные структуры и технические средства, обеспечивающие эффективность процессов перевозок. Большинство из них пересекает европейский континент в различных направлениях с севера на юг и с запада на восток с различными ответвлениями и разветвлениями.

Основные Критские (Панъевропейские) коридоры:

1 Хельсинки – Петербург – Таллин – Рига – Варшава (Финляндия – Россия – Прибалтика – Польша).

2 Берлин – Брест – Минск – Москва (Германия – Польша – Беларусь – Россия).

3 Лейпциг – Краков – Львов – Киев (Германия – Польша – Украина).

4 Нюрнберг – Прага – Братислава – София – Стамбул (Германия – Турция).

5 Вена – Ужгород – Львов – Киев (Австрия – Венгрия – Украина).

6 Катовица – Варшава – Гданьск (по Польше в меридианном направлении).

7 Греция – Сербия – Австрия – Германия.

8 Дуррес – Тирана – София – Варна (поперек Балканского полуострова).

9 Хельсинки – Петербург (или Москва) – Псков – Киев – Одесса.

В последующие годы эти коридоры удлинились (в основном в сторону России) и в настоящее время через Россию проходят два основных коридора: Запад – Восток и Север – Юг (развитие 2-го и 9-го Критских коридоров). Важнейшие из Азиатско-Европейских коридоров:

– Запад – Восток: Хельсинки – Транссиб; – Находка (с ответвлениями Екатеринбург – Достык – Шанхай; Улан-Удэ – Наушки – Пекин – Тяньцзинь (или Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин – Тяньцзинь) и Чита – Забайкальск – Харбин – Далянь);

– Север – Юг: Хельсинки – Петербург – Москва – Астрахань – Тегеран (или Актау, или Туркмен-Баши, или Баку) – Бендер-Аббас (Иран) – Мумбай (Индия). Международные транспортные коридоры за последние годы становятся одним из основных направлений развития мировой торговли. По ним перемещаются большие грузопотоки между странами, континентами и регионами внутри стран.

Основными преимуществами транспортного коридора считаются: сокращение срока доставки грузов, надежность и сохранность грузов, более низкая стоимость доставки по сравнению с другими маршрутами перевозок. Формирование сети МТК преследовало основную цель – ускорить продвижение грузопотоков в международной торговле и усовершенствовать организацию перевозок в соответствующих направлениях.

Важное значение для торговых связей Европы и Азии имеет коридор «Запад – Восток», в котором наибольшую роль может играть Транссибирская магистраль (Транссиб), имеющая наибольшую

провозную способность и наименьший срок доставки грузов из всех коридоров в направлении Запад – Восток. Однако этот коридор имеет и некоторые недостатки: недостаточная сохранность груза, возможности потери деловых партнеров, дополнительные необоснованные платы, возможность внезапного закрытия или банкротства экспедитора и т. д.

В транспортном коридоре могут быть, по меньшей мере, два контейнерных терминала: в его начале и конце. Особенно велика роль терминалов в тех случаях, когда грузопотоки передаются с железной дороги одной ширины колеи на железную дорогу с другой шириной колеи.

Кроме этого стоит учитывать, что на транзитном железнодорожном коридоре часто необходима разгрузка и развозка части грузов автотранспортом по предприятиям промежуточных регионов. Эти работы могут выполняться на промежуточных контейнерных терминалах.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям.

МТК 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 с 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 [1].

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе прохождения которых сосредоточено подавляющее большинство населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие МТК отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации [2], но для повышения эффективности их функционирования необходимо создание научно обоснованной сети мультимодальных транспортно-логистических терминалов, методики создания и распределения работ между которыми изложены в работах [3–7]. Стоит отметить, что для осуществления транснациональных перевозок с использованием МТК необходимы ускоренное внедрение информационных сервисов, реализация современных транспортно-логистических технологий, основанных, в частности, на широком внедрении интеллектуальных транспортных систем.

Список литературы

1 Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studfiles.net/preview/5006065/page:59/>. – Дата доступа: 04.08.2018.

2 Международные транспортные коридоры и системы складирования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://znakka4estva.ru/dokumenty/marketing-reklama-torgovlya/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-i-sistemy-skladirovaniya>. – Дата доступа: 09.07.2019.

3 Елисеев, С. Ю. Стратегия логистического управления внешнеторговыми перевозками / С. Ю. Елисеев, А. Ф. Котляренко, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление : сб. ОИ / ВИНТИ. – 2004. – № 3. – С. 26–35.

4 Воскресенская, Т. П. Методика и алгоритмизация принятия решений по формированию терминальной сети в регионе / Т. П. Воскресенская, О. Д. Покровская // Вестник УрГУПС. – 2010. – № 3 (7). – С. 74–84.

5 Покровская, О. Д. Классификация объектов железнодорожной терминально-складской инфраструктуры / О. Д. Покровская // Вестник УрГУПС. – 2017. – № 1 (33). – С. 70–83.

6 Покровская, О. Д. Классификация, иерархия и идентификация объектов терминально-складской инфраструктуры / О. Д. Покровская, О. Б. Маликов // Транспорт: наука, техника, управление. – 2017. – № 8. – С. 13–21.

7 Самуйлов, В. М. Интеграция региональной терминально-логистической сети в международные транспортные коридоры / В. М. Самуйлов, О. Д. Покровская, Т. П. Воскресенская // Инновационный транспорт. – 2013. – № 1 (7). – С. 33–37.