



**Анастасия Дмитриевна  
Неволина**  
Anastasia D. Nevolina



**Валерий Михайлович  
Самуйлов**  
Valery M. Samuylov

## Проблема организации и управления в создании и функционировании международного транспортного коридора «Запад – Восток»

### The problem of organization and management in the creation and functioning of the international transport corridor “West – East”

#### Аннотация

Международные отношения обусловили развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

Представлены характеристики основных международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России. Рассмотрена проблема организации и управления в создании и функционировании международного транспортного коридора «Запад – Восток».

**Ключевые слова:** логистика, международный транспортный коридор, характеристики транспортных коридоров в России, проблема организации и управления Международного транспортного коридора «Запад – Восток».

#### Abstract

International relations brought about the development of logistics transportation system approaches, which led to the creation of transport corridors in the most important direction of the flow of goods and passengers.

The characteristics of the major international transport corridors passing through the territory of Russia. The problem of organization and management in the creation and operation of international transport corridor “ West – East”.

**Key words:** logistics, international transport corridor, characteristics of transport corridors in Russia, the problem of organization and management of international transport corridor “ West – East”.

#### Авторы Authors

**Анастасия Дмитриевна Неволина**, студентка 3-го курса электротехнического факультета Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС), Екатеринбург | **Валерий Михайлович Самуйлов** д-р техн. наук, академик РАТ, профессор кафедры «Мировая экономика и логистика» Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС), Екатеринбург.

**Anastasia D. Nevolina**, student of 3rd year Electrical Engineering Department of the Ural State University of Railway Transport (USURT), Yekaterinburg (Russia) | **Valery M. Samuylov**, D. Sc., Academician of the Russian Academy of Transport, Professor of the Department of “World Economy and logistics” of the Ural State University of Railway Transport (USURT), Yekaterinburg (Russia).

В последние годы отношения России с зарубежными странами интенсивно развиваются. Так, по данным Федеральной таможенной службы, внешнеторговый оборот России вырос в 2008 году на 33,2 % – до 735 млрд долларов [1]. Кроме того, особое географическое положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Россия, занимающая более 30 % территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении.

Развитие международных отношений не может не отражаться на системах транспортировки, обслуживающих всю внешнюю торговлю. Именно международные отношения обусловили развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров (рис. 1). Проходящие через территорию России (по 72 субъектам РФ) международные транспортные коридоры обслуживают не только внутрирайонные и межрегиональные перевозки, но и континентальные перевозки между странами Европы и Азии. Очевидно, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам России.

Под мировым транспортным коридором (МТК) понимается совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны [2].

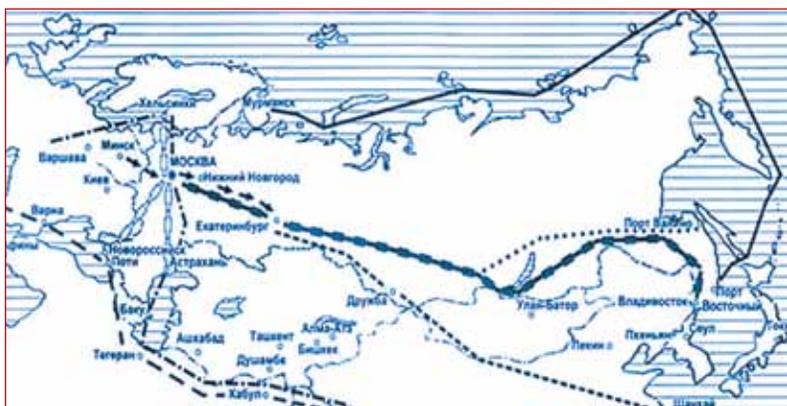


Рис. 1. Основные направления транспортных коридоров

Путь из Европы в Азию через Россию – кратчайший, поэтому развитие транспортных коридоров экономически целесообразно [3]. Система МТК, проходящих по территории Российской Федерации, включает в себя два евро-азиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь и три панъевропейских транспортных коридора:

- **I коридор**  
(Хельсинки – Талин – Рига – Каунас и Клайпеда – Варшава и Гданьск);
- **II коридор**  
(Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Урал – Сибирь – Дальний Восток, водный путь из Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал в Каспийское море) – участок МТК «Транссиб»;
- **IX коридор**  
(Хельсинки – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калининград – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александрополис).

Само по себе выгодное географическое положение страны не может обеспечить прирост объемов транзитных перевозок. Развитие транзита сопровождается повышением требований к качеству предоставляемых транспортных услуг: сохранности грузов, сокращению времени доставки, снижению затрат на перевозку и других, что в свою очередь не может быть получено без правильно и экономически целесообразно выбранных маршрутов.

Маршруты коридоров отрабатывались после исследования направлений и величины грузо- и пассажиропотоков.

Маршруты Критских коридоров закреплены в декларациях и докладах 2-й Общевропейской конференции по транспорту (Крит, 1994 г.). Были установлены маршруты девяти европейских МТК. Критский проект планировалось реализовать к 2010 году [4], но политические реалии привели к более медленной степени интеграции.

Для России особое значение придается 2-му коридору (МТК-2). Целью его создания является согласованное развитие транспортной инфраструктуры в Европе. Второй коридор должен обеспечить более полноценную связь между Востоком и Западом, так как в перспективе он дойдет до Находки

и Владивостока, загрузит Транссибирскую магистраль как транзитный путь между Европой и странами АТР. 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) [5].

По оценке сотрудников Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, МТК-2 является наиболее развитым. Общая протяженность этого транспортного коридора составляет примерно 2300 км. Если учесть, что рентабельные для автомобильных перевозчиков расстояния равны 3–4 тысячам километров, то этот коридор является экономически привлекательным. Интенсивность движения автотранспорта по МТК-2 составляет 250 тысяч автомобилей в год, а объем перевозимых грузов достигает 5 млн тонн, что составляет примерно 35 % от общего объема внешнеторговых грузов России [6].

В апреле 2005 года на основании договора о создании МТК-2 «Москва – Берлин» было создано совместное германо-российское предприятие по обслуживанию и модернизации данного коридора. На протяжении нескольких лет оно активно сотрудничало с польскими и белорусскими железнодорожными компаниями. В результате была создана единая электронная система раннего оповещения о прибытии грузовых составов на границу. Данная система позволяет экономить время, необходимое для оформления прохождения грузов через посты таможенного контроля.

С целью создания наиболее привлекательных условий для перевозки грузов между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона Правительством Российской Федерации было принято решение о продлении МТК-2 до Екатеринбурга и соединении его с Транссибирской магистралью. Проект МТК-2 включен в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России».

***По заданию Российского дорожного агентства был разработан проект автомагистрали Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург, в котором рассмотрены варианты сооружения скоростной автомагистрали по территории России. Общая протяженность данной автодороги составит 4800 км.***

Продление МТК-2 до Екатеринбурга упростит интеграцию Урала в мировую систему контейнерных перевозок, которые на сегодняшний день являются самым популярным в мире способом транспортировки грузов (их удельный вес составляет более 50 %).

Более полное использование преимуществ географического и экономического положения Екатеринбурга требует создания современного транспортно-логистического узла. По поручению правительства Свердловской области была разработана «Концепция развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2008–2015 годы с перспективой до 2030 года». Цель концепции – позволить Свердловской области активно участвовать в процессах, сопровождающих интеграцию России в глобальную транспортную систему и реализацию транзитного потенциала российской экономики.

Реализация концепции приведет к тому, что общий грузопоток в системе увеличится более

чем в два с лишним раза – до 60 млн тонн в год, а Екатеринбург станет крупнейшим логистическим центром международного уровня, в котором будет расположен управляющий центр, обслуживающий международные, межрегиональные связи и транзитные потоки «Транссиба» и МТК-2.

В настоящее время остро стоит проблема несоответствия дорожной сети Свердловской области требованиям МТК-2 к качеству транспортной инфраструктуры [7]. Необходимо предусмотреть модернизацию дорог, проходящих по территории России, с введением на них единых общеевропейских осевых нагрузок. Не стоит забывать и о том, что одной из самых актуальных в России является проблема чрезвычайно низкой пропускной способности магистралей и, соответственно, проблема пробок и заторов.

Можно выделить несколько основных подходов к решению автотранспортных проблем, касающихся дорожной сети:

## Научные материалы докторантов и аспирантов



Рис. 2. Эстакады:  
а – развязка в Нью-Йорке;  
б – развязка в Цюрихе

- 1) строительство новых и расширение имеющихся дорог;
- 2) строительство подземных трасс, туннелей;
- 3) строительство различных, в том числе и многоуровневых, эстакад.

Первый путь не может решить проблемы, так как прирост сети наземных дорог не везде

возможен, является дорогим в населенных пунктах, медленным и существенно отстает от прироста автомобилей. Второй путь еще более трудоемкий, дорогостоящий и может быть только вспомогательным. Третий путь во многом разгружает наземные трассы и сравнительно недорог (рис. 2). **ИТ**

## Список литературы

1. Внешняя торговля России. – URL: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Внешняя\\_торговля\\_России](http://ru.wikipedia.org/wiki/Внешняя_торговля_России) (дата обращения: 17.02.2012).
2. Транспортная логистика : учеб. для транспортных вузов / под ред. Л. Б. Миротина. – М. : Экзамен, 2002. – 512 с.
3. Балалаев А. С., Телегина В. А., Тарасов С. Б. Организация международных перевозок : учеб. пособие для вузов. – Хабаровск : ДвГУПС, 2006. – 178 с.
4. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования. – URL: [http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com\\_content&view=article&id=629:-o-&catid=1:eurasianintegration&Itemid=1](http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com_content&view=article&id=629:-o-&catid=1:eurasianintegration&Itemid=1) (дата обращения: 20.02.2012).
5. Транспортные коридоры. – URL: [http://www.ets-rf.ru/razdel\\_c\\_05.3.php](http://www.ets-rf.ru/razdel_c_05.3.php) (дата обращения: 05.03.2012).
6. Пронин Е. Н. Зеленый свет «Голубому коридору» // Информационный бюллетень. – 2001. – № 1 (6). – URL: [http://www.ngvrus.ru/st6\\_1.shtml](http://www.ngvrus.ru/st6_1.shtml) (дата обращения: 02.08.12).
7. Самуйлов В. М., Галкин А. Г., Кошкаров В. Е., Киселев С. А. Развитие международного автотранспортного коридора на территории Свердловской области в системе модернизации транспортной инфраструктуры Урала // Инновационный транспорт. – 2012. – № 2 (3). – С. 23–34.