

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Пак Инна Александровна

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ НА РЫНКЕ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по образовательной программе подготовки

магистров

по направлению 38.04.01 «Экономика»

«Логистика и управление международными перевозками на рынках АТР »

г. Владивосток
2018

Оглавление

Введение	4
1 Теоретические основы формирования МТК	7
1.1 Сущность и классификация МТК.....	7
1.2 Современные тенденции развития МТК	12
1.3 Международное правовое обеспечение функционирования МТК	22
2 Формы и методы эффективной организации МТК	32
2.1 Грузовая база МТК и принципы ее формирования.....	32
2.2 Формы и методы организации МТК	41
2.3 Система показателей эффективности МТК	44
3 Формирование МТК на региональном уровне (примере Приморского края)	49
3.1 Россия в системе МТК	49
3.2 Современное состояние МТК Приморского края	57
3.3 Проблемы и перспективы эффективного развития МТК региона	62
Заключение	69
Список использованных источников	72

Введение

Формирование и продуктивное использование международных транспортных сообщений является одной из важнейших сфер деятельности в современном обществе. В свою очередь международные транспортные коридоры являются важной частью на рынке международных транспортных услуг.

Тема исследования является актуальной, так как в условиях роста процесса глобализации международный транспорт занимает одну из главных ролей на рынке транспортных услуг. В настоящее время международные транспортные коридоры (МТК) являются одной из динамично развивающихся и экономически важных областей. Именно МТК способны обеспечить регулярную и быструю доставку грузов в значительных объемах, а значит, именно МТК обеспечивают эффективное функционирование международного транспорта.

Исследованию МТК посвящены работы таких авторов, как Бережнов Г.Г., Гончаренко Е.С., Хмель В.А., Леонтьев Р.Г., Савченко Е.Е., Павленко О.А.

Активное развитие МТК, в частности с использованием территории Приморского края, обуславливает необходимость мониторинга их развития, что и определяет актуальность выбранной темы для исследования.

Целью исследования является определение места МТК на рынке транспортных услуг, а также нахождение проблем и перспектив эффективного развития МТК на примере Приморского края.

Исходя из поставленной цели в ходе исследования предстоит решить ряд следующих проблем:

- изучить сущность МТК, формы и методы их организации;
- выявить современные тенденции развития МТК;
- изучить систему показателей эффективности МТК;

- исследовать современную роль России и Приморского края в системе МТК;
- выявить проблемы и перспективы развития МТК в регионе (Приморском крае);
- найти максимально эффективные пути развития МТК региона, учитывая существующие проблемы.

Объектом исследования являются международные транспортные коридоры.

Предмет данного исследования – формы и методы формирования (организации) международных транспортных коридоров.

Методологическая база исследования представляет собой комплекс общенаучных и специальных методов. Методологической основой исследования служат принципы комплексности, системного подхода, экономического анализа, а также научные труды отечественных и зарубежных ученых. В ходе исследования использовались законодательные акты, данные статистических сборников, периодические издания и данные проведения экономических исследований.

Магистерская диссертация включает в себя введение, три главы, заключение и список использованных источников.

Во введении указана актуальность исследования, а также цель и задачи исследования.

В первой главе изложены теоретические аспекты изучения международных транспортных коридоров.

Во второй главе были рассмотрены формы и методы эффективной организации МТК, а также грузовая база МТК и принципы ее формирования.

В третьей главе на примере Приморского края было изучено формирование МТК на региональном уровне, рассмотрены основные проблемы развития МТК региона и перспективные пути их решения.

Работа изложена на 79 страницах и включает 5 таблиц и 10 рисунков, а также 68 источников литературы.

1 Теоретические основы формирования МТК

1.1 Сущность и классификация МТК

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".

Переход к системам транспортных коридоров осуществлялся постепенно. Их формирование представляет собой 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. [5].

Принципиальная идея любого транспортного коридора – это концентрация транспортных, грузовых и пассажирских потоков на магистралях, имеющих максимальную пропускную способность и высокий уровень обустройства. Благодаря этому обеспечивается ускорение грузовых и пассажирских перевозок, а также их удешевление за счет возникновения эффекта масштаба. Дополнительный эффект возникает, когда в полосе транспортного коридора проходят коммуникации нескольких взаимодействующих видов транспорта.

Для разработки теоретических подходов к определению роли и места транспортных коридоров в транспортных системах (а в особенности тех, что охватывают несколько стран) необходимо учесть следующие аспекты:

– транспортные коридоры – это магистральные направления, обеспечивающие (за счет многопланового развития транспортной

инфраструктуры и коммуникаций в целом) использование интермодальных технологий, а также различные комбинирующие виды транспорта, оптимально расположенные многофункциональные транспортные терминалы и перегрузочные мощности;

– функционирование транспортного коридора должно обеспечиваться постепенным формированием определенных правовых условий, разработкой и принятием международных правовых актов (например, использование грузовых сопроводительных документов, обеспечивающих равноправное использование терминальных мощностей и других инфраструктурных объектов);

– страны-участницы тех или иных соглашений по МТК будут внедрять современные таможенные технологии, способствующие ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров;

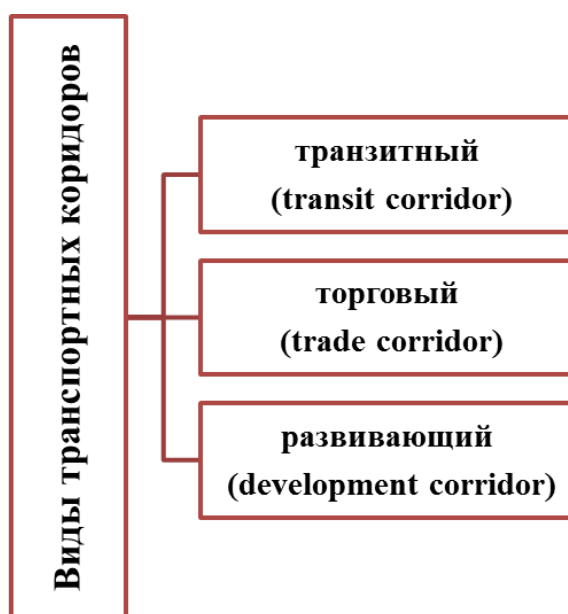
– страны-участницы также будут активно развивать транспортную инфраструктуру МТК на своей территории, создавать условия для удовлетворения потребностей пользователей, предоставляя сервис соответствующего международного уровня.

Кроме того, необходимо также учитывать международный опыт и опираться на него. Например, в ЕС в настоящее время ведется большая работа по решению задач по интерсоединяемости и интероперабельности различных видов транспорта в транспортных коридорах.

Так, под интероперабельностью (interoperability) понимается использование стандартных и совместимых инфраструктур, технологий, удобств и оборудования, характеристик транспортных средств (размеров). Это включает техническое и операционное единообразие, которое может быть применено транспортными предприятиями для эффективного продвижения услуг «от двери до двери». Все это сокращает количество различных барьеров (институциональных, законодательных, финансовых, физических, технических, культурных, политических) между транспортными системами.

Интерсоединяемость (interconnectivity) означает горизонтальную координацию видов транспорта для получения интегрированных транспортных услуг «от двери до двери». В качестве предварительного условия для выстраивания такой координации является наличие технологий по трансшипменту/передаче, оборудования и соответствующих средств, сложных систем наблюдения и управления, а также подготовленного и образованного персонала.

На рисунке 1 изображена классификация основных видов транспортных коридоров.



Источник: составлено автором

Рисунок 1 – Классификация МТК

В зависимости от целей создания транспортного коридора, уровня взаимодействия заинтересованных в его создании сторон и характера регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности транспортный коридор может быть:

- 1) транзитным (transit corridor);
- 2) торговым (trade corridor);

3) развивающим (development corridor).

Основная цель создания транзитного коридора – обеспечение условий для беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств на определенном направлении. При этом решаются, главным образом, транспортно-технологические задачи, связанные с сооружением и модернизацией путей сообщения, терминалов, информационных систем и т.д. [15].

Существует классификация транзитных коридоров, согласно которой они подразделяются на три типа: лэндбридж (landbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается; минибридж (minibridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента; микробридж (microbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента.

Создание торгового коридора, в дополнение к этому, предусматривает введение благоприятных таможенных, налоговых, административных режимов и предоставление комплекса дополнительных логистических услуг для развития торговли между регионами или странами, которые соединяет данный транспортный коридор [7, с.15].

Развивающие коридоры в свою очередь призваны играть системообразующую роль в экономическом и социальном развитии территорий, по которым они проходят. Их создание увязывается с проектами развития отраслей экономики и социальной сферы соответствующих регионов.

Исторически природные транспортные коммуникации – судоходные реки или морские побережья с многочисленными удобными гаванями – играли роль «естественных» развивающих коридоров, вдоль которых

размещались поселения и индустриальные объекты. Примером речного коридора является долина Нила, которая стала естественным транспортным коридором, обеспечившим развитие египетской цивилизации.

Наиболее важную роль в транспортном обеспечении логистики и цепей поставок играют транспортные торговые коридоры.

Согласно определению Всемирного банка, транспортный торговый коридор – это совокупность транспортной и логистической инфраструктуры, а также услуг, которая координируется национальным или международным региональным органом для содействия торговым и транспортным потокам между центрами экономической деятельности и порталами международной торговли.

Кроме того, транспортные коридоры могут быть международными или национальными.

Международные транспортные коридоры (МТК) соединяют между собой два или более граничащих между собой государства и могут проходить через несколько транзитных государств, в частности, для обеспечения морской торговли для стран, не имеющих выхода к морю.

Помимо континентальных систем МТК, существует также большое количество региональных проектов и инициатив, которые поддерживаются и реализуются отдельными странами или группами стран.

Национальные транспортные коридоры создаются в пределах одного государства. Обычно национальные коридоры соединяют между собой крупные города или городские агломерации (например, коридор Бостон – Вашингтон в США или коридор Токайдо в Японии). Создаются и национальные транспортные коридоры относительно небольшой длины, которые соединяют морские порты с прилегающими к ним логистическими центрами или «сухими портами». Многие национальные транспортные коридоры являются составными частями или ответвлениями МТК [12, с.38].

Таким образом, использование концепции транспортных коридоров при создании и развитии транспортных систем позволяет:

- обеспечивать увязку приоритетов и проектов развития транспортной и экономической инфраструктуры, видов транспорта, территорий;
- снижать издержки, связанные прямо или косвенно с транспортировкой, за счет концентрации транспортных и грузовых потоков, сокращения необходимого землеотвода и т.д.;
- развивать интермодальные перевозки, обеспечивая взаимодействие видов транспорта в узловых пунктах транспортных коридоров;
- локализовать экологические эффекты за счет размещения в одной общей полосе коммуникаций разных видов транспорта;
- обеспечить четкую систему приоритетов для отбора инфраструктурных проектов [8, с.45].

1.2 Современные тенденции развития МТК

Современные тенденции в развитии как национальных, так и международных транспортных коридоров – это, прежде всего, создание комплексной логистической инфраструктуры. Это важно для России и других стран, в которых протяженность такого рода коридоров – максимальная [1, с.89].

Речь идет прежде всего о гибком реагировании на меняющуюся динамику национальных и международных грузопотоков и, соответственно, о своевременном регулировании этих потоков с помощью логистики. Именно эти задачи можно сформулировать в качестве основных для развития логистической инфраструктуры в целом.

Создание и развитие МТК является предметом международных соглашений, заключаемых в различных регионах мира. Подобные соглашения предполагают привлечение к созданию транспортных коридоров

значительных ресурсов, а также гармонизацию законодательства и административных процедур, применяемых при выполнении перевозок по транспортным коридорам [3, с.125].

Наиболее интенсивное развитие транспортные коридоры получили в Европе, где параллельно развиваются система транспортных коридоров Евросоюза (сеть TEN-T, Trans-European Network -Transport) и Панъевропейская система транспортных коридоров, охватывающая, в основном, регион Центральной и Восточной Европы.

Сеть международных транспортных коридоров формируется и на азиатском континенте, при этом одной из главных является задача создания транспортных коридоров для выхода на европейские транспортные коммуникации. Наиболее известным евроазиатским МТК является проект TRACECA [9].

В Северной Америке транспортные коридоры создаются и развиваются в рамках соглашения NAFTA для обеспечения торговли между Канадой, США и Мексикой.

В основу системы российских МТК положены Панъевропейские транспортные коридоры и участки евроазиатских ТК, проходящие по территории России. Эта система включает два транспортных коридора евроазиатского направления («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, участки Панъевропейских транспортных коридоров № 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона (рисунок 2).



Рисунок 2 – Основные транспортные коридоры России

В настоящее время основными тенденциями развития транспортных коридоров на территории России являются:

- формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного развития инфраструктуры;
- обеспечение доступности, требуемого объема и высокого уровня конкурентоспособности транспортных услуг, повышение их качества в рамках инновационного пути развития экономики страны и в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, наращивание и реализация транзитного потенциала;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду [13, с.55].

Основными направлениями международной интеграции России в области транспорта являются:

1. Последовательная гармонизация российского транспортного законодательства, стандартов и транспортной документации с действующими на международных рынках транспортных услуг.

2. Поэтапное приведение законодательной и нормативной правовой базы в области транспорта, в том числе, на региональном уровне, в соответствие с нормами и правилами ВТО.

3. Формирование и развитие общего транспортного пространства стран СНГ и ЕврАзЭС.

4. Активное участие в создании общеевропейского транспортного пространства.

5. Развитие сотрудничества с ЕС в целях обеспечения эффективного взаимодействия транспортных систем России и Евросоюза.

7. Участие российских компаний и предпринимателей в создании совместных транспортных предприятий, а также в конкурсах и торгах по приватизации транспортных предприятий, прежде всего, в странах СНГ и ЕврАзЭС.

8. Расширение и углубление сотрудничества России с международными организациями и в реализации межгосударственных соглашений в области транспорта, принимаемых на многосторонней и двусторонней основе.

9. Реализация на выгодных для России условиях транспортных проектов с иностранным техническим или финансовым участием.

10. Развитие взаимодействия в рамках регионального сотрудничества, с целью реализации транзитного потенциала России в первую очередь, в рамках ЕврАзЭС.

11. Повышение роли России в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона и Шанхайской организации сотрудничества.

12. Участие в международных транспортных проектах и программах, поддержка региональных инициатив, отвечающих национальным интересам Российской Федерации [48, с.61].

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.

Процесс формирования и планомерного развития российских международных транспортных коридоров невозможен без государственной поддержки. Государственная поддержка транспортных организаций, работающих на международных рынках транспортных услуг, должна осуществляться в следующих направлениях:

1. Активная поддержка международных норм и правил в области транспортной деятельности, установленных общепризнанными многосторонними соглашениями. Недопущение введения неоправданных региональных ограничений, создающих дискриминационные условия для международной транспортной деятельности.

2. Обеспечение необходимой защиты наиболее слабо развитых сегментов рынка транспортных услуг, а также сохранение системы двусторонних международных соглашений в области перевозок пассажиров и грузов.

3. Создание для российских перевозчиков благоприятных экономических условий ведения бизнеса на тех сегментах рынка, где они работают.

4. Создание для отечественных международных перевозчиков не менее благоприятных режимов при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран.

5. Создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, соответствующей требованиям, предъявляемым к ней при работе на международных рынках и обеспечивающим конкурентоспособность услуг отечественных компаний.

6. Разработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом.

7. Повышение эффективности механизмов национального регулирования сегментов рынка международных перевозок, на которых действует двусторонняя разрешительная система.

8. Проведение согласованной активной политики в международных организациях, осуществляющих допуск на международные рынки транспортных услуг.

9. Разработка и реализация мер, стимулирующих перевозку экспортных грузов отечественными транспортными организациями [61, с.12].

Исходя из прогнозов возможных тенденций и ориентиров подъема российской экономики и преобразования социальной сферы можно предложить следующие сценарные варианты будущего развития транспортной системы страны: инерционный вариант, энерго-сырьевой вариант; инновационный вариант.

Инерционный вариант предполагает сохранение и преобладание пассивной модели поведения бизнеса, дефицит инноваций, низкую технологическую конкурентоспособность обрабатывающих производств, опережающий рост импорта, поиск возможностей увеличения экспорта углеводородов и других сырьевых ресурсов. Данный вариант характеризуется реализацией крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих увеличение добычи полезных ископаемых, опережающим развитием транспортной инфраструктуры на направлениях активного экспорта сырьевых ресурсов, продолжающимся отставанием в автодорожном строительстве, сохранением низкой транспортной подвижности населения. При осуществлении инерционного варианта развития транспорт может стать ограничивающим фактором социально-экономического роста страны.

Энерго-сырьевой вариант предполагает ускорение темпов освоения новых месторождений полезных ископаемых, активное наращивание

экспорта топливно-сырьевых ресурсов, лучшее использование транзитного потенциала. Такой вариант также требует реализации крупномасштабных проектов, обеспечивающих в первую очередь возможность разработки месторождений полезных ископаемых и добычу углеводородов в новых районах, главным образом, в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном морском шельфе. Вместе с тем этот вариант характеризуется необходимостью увеличения перевозок импортируемых товаров высокой степени готовности. При реализации энерго-сырьевого варианта транспортно-логистическая инфраструктура получит развитие на основных направлениях энергетических и сырьевых грузопотоков. Транспортная подвижность населения при этом будет расти малыми темпами.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое наряду с достижением целей энерго-сырьевого варианта создает условия для роста инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к, так называемой, полицентрической модели пространственного развития страны [39, с.46].

Для инновационного варианта характерен ряд тенденций энерго-сырьевого варианта. Вместе с тем он имеет важные особенности. Должны быть увеличены экспортные перевозки товаров высокотехнологичных секторов экономики. Темпы роста таких перевозок должны примерно в 2,5 раза превышать темпы роста перевозок импортируемых высокотехнологичных товаров. Потребуется реализация проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и, создание, так называемых «информационных узлов». Транспортно-логистическая инфраструктура страны станет многополярной, жестко не привязанной к энерго-сырьевым центрам.

Этот вариант предполагает активное развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры для обслуживания созданных

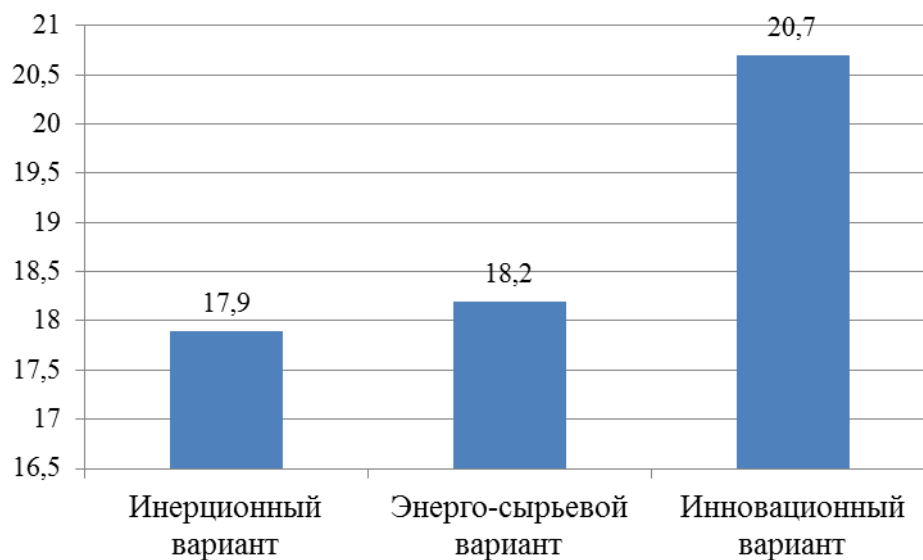
территориально-производственных комплексов, туристско-рекреационных зон. Ускоренными темпами будут развиваться пассажирские перевозки, в том числе высокоскоростные, что обеспечит повышение подвижности населения.

Ориентировочные расчеты дают следующие прогнозные показатели перевозок грузов и пассажиров по вышеуказанным вариантам развития.

Инерционный вариант предполагает, что общий годовой объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) к 2030 г. по сравнению вырастет и достигнет примерно 17,9 млрд т, а грузооборот составит 3,86 трлн т/км. Общий годовой объем пассажирских перевозок достигнет 52 млрд пассажиров. Пассажиरोоборот составит 1610 млрд пасс.-км.

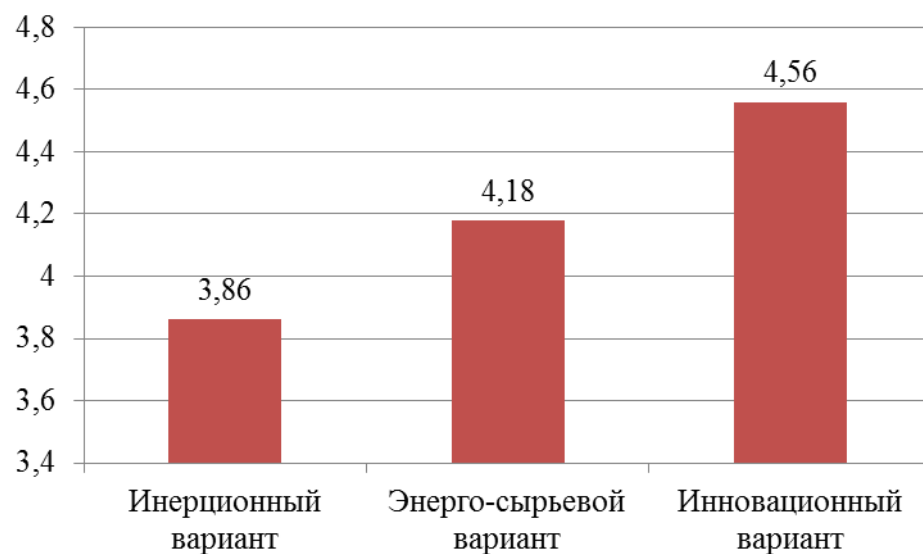
Энерго-сырьевой вариант. Общий годовой объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) в 2030 г. увеличится до 18,2 млрд т, а грузооборот составит 4,18 трлн т/км. Общий годовой объем пассажирских перевозок увеличится до 53,4 млрд пассажиров, пассажиरोоборот удвоится, т.е. достигнет 1718 млрд пасс.-км.

Инновационный вариант. Общий годовой объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырастет за рассматриваемый период до 20,7 млрд т. Грузооборот увеличится до 4,56 трлн т/км. Общий годовой объем пассажирских перевозок возрастет в 1,6 раза – до 62,4 млрд пассажиров, а пассажиरोоборот в 2,26 раза – до 1,94 трлн пасс.-км. (наглядно изображено на рисунках 3, 4, 5)



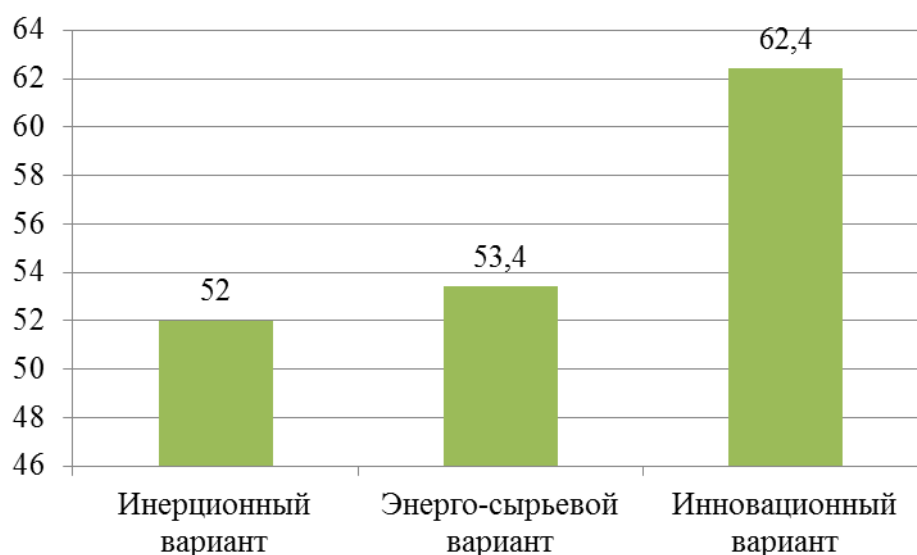
Источник: составлено автором по [35]

Рисунок 3 – Общий годовой объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) к 2030 г., млрд т



Источник: составлено автором по [35]

Рисунок 4 – Грузооборот по всем видам транспорта (без учета трубопроводного), к 2030 г., трлн т/км



Источник: составлено автором по [35]

Рисунок 5 – Общий годовой объем пассажирских перевозок всеми видами транспорта к 2030 г., млрд пассажиров

Таким образом, на современном этапе тенденции развития МТК помимо стремления различных стран войти в мировое транспортное сообщество, сводятся также к созданию такой логистической инфраструктуры, которая способна к реагированию на постоянно меняющуюся динамику грузопотоков и к их мгновенному регулированию. Это является важным фактором для развития рынка транспортных услуг.

Исходя из прогнозов возможных тенденций развития транспортного комплекса, предложены следующие варианты развития: инерционный, энерго-сырьевой и инновационный. Анализ данных позволяет сделать вывод о том, что инновационный вариант необходимо признать целевым при осуществлении долгосрочной государственной транспортной политики в области международных транспортных коридоров. Инновационный тип экономического роста выдвигает новые требования к транспорту и основным параметрам его развития.

1.3 Международное правовое обеспечение функционирования МТК

Правовой режим МТК представляет собой совокупность правил, вытекающих из международно-правового статуса МТК и определяющих порядок функционирования и использования МТК. Необходимо подробнее остановиться на теоретических вопросах правовых режимов.

Правовой режим произведен от основополагающих и развивающих норм, которые заложены в основу регулирования определенной группы общественных отношений, и реализуется в ходе действия правовых норм. В науке международного права ведется дискуссия о природе правовых режимов. Ряд авторов высказывают позицию о рекомендательном характере режима, другая позиция заключается в понимании правового режима как совокупности обязательных норм. Данные нормы содержатся в международных договорах и по своему статусу не могут носить рекомендательный характер. Более обоснованная позиция заключается в признании обязательного характера режима, в его принципиальной значимости для международных отношений.

МТК обладают как национально-правовым, так и международно-правовым режимами [12, с. 4].

Существование национально-правового режима МТК вытекает из суверенитета государства над участками МТК, проходящими по его территории. Порядок использования МТК, в том числе условия транзита, определяется внутригосударственным законодательством. При этом может допускаться свобода использования маршрута различными странами, если это предусмотрено международным договором и национальным законодательством государства, по которому проходит соответствующий участок МТК. Национально-правовой режим обычно характерен для МТК, предусмотренных в резолюциях организаций и конференций, и объясняется с правовой точки зрения рекомендательным характером указанных актов,

которые не могут установить свободу использования маршрута различными странами. Таким образом, МТК, имеющие национально-правовой режим для отдельных своих участков, не могут предоставить грузоотправителям и грузоперевозчикам единые условия на всём протяжении маршрута ввиду расхождения национально-правового регулирования в странах, по которым проходит маршрут. Вместе с тем данный режим позволяет в полной мере обеспечить государственные интересы каждой страны, по территории которой проходит маршрут МТК, в том числе в случаях резкого изменения политической, социальной и экономической обстановки. При этом на участки любого МТК в открытом море распространяется принцип свободы судоходства на основании норм международного морского права [6, с.17].

Международно-правовой режим МТК основан на принципах свободы судоходства и свободы транзита и предполагает свободное использование различными странами на условиях равного доступа. Международно-правовой режим закреплён, как правило, в конвенциях о МТК, то есть характерен для МТК в узком значении. Аналогичные нормы обычно устанавливаются в конвенциях о торговом судоходстве по международным проливам и каналам.

Правовой режим МТК обычно закрепляется в международном договоре, который содержит обязательства государств-участников договора относительно функционирования и использования МТК. Это требования об обеспечении функционирования МТК в рамках определенного в договоре маршрута, о соответствии транспортной инфраструктуры МТК требованиям определенных стандартов, о предоставлении таможенной процедуры международного транзита для товаров, следующих в рамках МТК, предоставлении многоразовых въездных виз для соответствующего транспортного персонала и др. Например, данные нормы содержатся в ст. 4 Соглашения о МТК «Север-Юг» 2000 г.

Вместе с тем необходимо понимать, что международный договор о МТК является основой для принятия в дальнейшем норм и положений,

направленных на его реализацию. Так, возможно принятие другого международного договора. Например, для реализации норм Соглашения о МТК «Север-Юг» 2000 г. Иран, Казахстан и Туркмения в 2007г. подписали Меморандум о строительстве новой прикаспийской железнодорожной линии, которая должна расширить возможности данного МТК. Более часто для реализации норм международного договора о МТК используется потенциал международных организаций (органов), работающих в сфере данного договора. Происходит это в форме принятия указанными структурами резолюций по вопросам функционирования МТК. Например, резолюции Координационного Совета как руководящего органа МТК «Север-Юг». Совокупность данных актов (соглашений и резолюций) по конкретному международному договору о МТК называется системой данного договора. Например, система Соглашения о МТК «Север-Юг» 2000 г [18, с. 5].

Необходимо также отметить, что правовой режим МТК распространяется на определенную территорию. Это пространство, которое занимает сам транспортный путь (железнодорожный путь, автомобильное шоссе, водный путь, воздушный коридор), инфраструктура. Ни в коем случае нельзя считать, что государственная территория, по которой проходят участки МТК, изменяет свой статус – речь идет лишь о свободе использования транспортного пути и его инфраструктуры для целей международных перевозок, установленной в согласованном государствами порядке.

Государства-участники международного договора о МТК также могут изменить правовой режим МТК путём внесения в данный договор соответствующих изменений [16, с 51].

Имеющиеся в настоящий момент коридоры представлены в основном железнодорожно-водными маршрутами, но имеется и автомобильная инфраструктура. Основная протяженность МТК СНГ приходится на железнодорожные магистрали. Большинство железных дорог, входящих в МТК СНГ, являются электрифицированными и обладают достаточной

пропускной способностью. Организационная база для функционирования железных дорог СНГ как элементов МТК была закреплена в «Схеме железнодорожных сообщений государств Содружества на период до 2010 г. с учетом формируемых международных транспортных коридоров» от 2004 г. Этот документ, также как и большинство других в рамках СНГ, относится к категории «мягкого права». Он был одобрен на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

В литературе встречается термин «система МТК СНГ» как «сложившейся устойчивой основы сетевой структуры МТК СНГ по видам транспорта». Скорее всего, преждевременно рассматривать систему МТК на территории СНГ как сложившуюся. Можно говорить лишь о попытках формирования данной системы. Приведённая оценка объясняется прежде всего тем, что отсутствуют международные договоры по конкретным МТК. Соответственно, большинство имеющихся коридоров можно оценивать лишь как транспортные коридоры международного значения. Они не имеют международно-правового режима, в отличие от МТК.

В рамках СНГ действует «разноскоростная интеграция». Поэтому имеются примеры более эффективного сотрудничества в транспортной сфере, но с меньшим кругом участников. Большие надежды на «наивысшую скорость» возлагаются на нормы нового договора о Таможенном союзе между Россией, Беларусью и Казахстаном в декабре 2009 г. (Алма-Ата) – ведь территория Таможенного союза позволяет создать полноценный евразийский МТК [19, с.6].

Сотрудничество в рамках ЕврАзЭС характеризуется тем, что на сегодняшний день принятые в его рамках документы по транспортной тематике в основном дублируют международные договоры, согласованные и подписанные ранее на уровне Совета глав правительств СНГ.

Работа по унификации национального транспортного законодательства велась «Межпарламентским комитетом Республики Беларусь, Республики

Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации, а после создания ЕврАзЭС – Межпарламентской Ассамблеей ЕврАзЭС».

В рамках данных органов разработаны некоторые акты, в том числе Концепция и Законодательные предложения по Основам транспортного законодательства государств-членов ЕврАзЭС. Концепция принята Постановлением Межпарламентской Ассамблеи ЕврАзЭС от 16 июня 2003 г. № 4-11. Законодательные предложения были утверждены Межпарламентской Ассамблеей ЕврАзЭС в 2004 г.

В рамках ЕврАзЭС имеются и международные договоры. В Соглашении о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества 2005 г. участвует пять государств, в том числе РФ. Соглашение принято главами правительств. Оно касается общих вопросов развития МТК: дано определение МТК, закрепляются цели развития МТК. Стороны провозглашают стремление к проведению некоторых совместных действий по развитию МТК, унифицированию их технических и технологических параметров, совершенствованию таможенного законодательства, развитию смешанных перевозок и др. Создан координирующий орган в сфере МТК – Совет по транспортной политике ЕврАзЭС. К сожалению, не закрепляются конкретные маршруты и технические требования к ним.

Таким образом, субрегиональное международное сотрудничество в рамках ЕврАзЭС до настоящего времени не реализовало своего потенциала. Положительным моментом в дальнейшей деятельности СНГ и ЕврАзЭС была бы большая конкретика в принятии решений относительно МТК. Прежде всего это касается маршрутов МТК [20,с.5].

Среди таких маршрутов наиболее серьезной проработкой и известностью выделяются МТК «Север-Юг», МТК «Транссиб» и МТК «Северный морской путь».

Правовой режим МТК «Север-Юг» закреплён в международном договоре нового для международного права типа, Соглашении о

международном транспортном коридоре «Север-Юг» 2000 г. Этот договор не только обозначает маршрут МТК, но и устанавливает ряд дополнительных норм, касающихся режима данного МТК. Соглашение подписано 12 сентября 2000 г. на 2-ой Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург) Индией, Ираном и Россией. Эти вопросы урегулированы в Постановлении Правительства РФ от 11 сентября 2000 г. N 673 «О подписании Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг». Постановлением поручено Министерству транспорта и МПС РФ подписать от имени РФ соглашение «О международном транспортном коридоре «Север-Юг». Таким образом, данный МТК понимается в узком значении, поскольку имеется международно-правовая база в виде конвенционного регулирования [19].

В апреле 2001 г. соглашение было ратифицировано Индией, в октябре 2001 г. – Ираном. 12 марта 2002 г. Президент РФ подписывает ФЗ «О ратификации соглашения «О международном транспортном коридоре «Север-Юг». Страной-депозитарием Соглашения выбрана Исламская Республика Иран.

Проект МТК был разработан российскими специалистами как продолжение Панъевропейского МТК № 9: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александрополис – Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград – Любашевка – Одесса.

Смешанный железнодорожно-водный маршрут связывает Индию, страны Персидского залива и Юго-восточной Азии с Европой с помощью транспортных систем России и Ирана.

МТК «Север-Юг» обладает международно-правовым режимом. Функции соглашения 2000 г. не сводятся только к закреплению маршрута МТК. Это отражено, в частности, в ст. 4 «Содействие международным перевозкам пассажиров и товаров», закрепляющей предоставление права международного транзита для стран-участниц через их территории, введения

режима многократных въездных виз для транспортного персонала, а также обеспечение эффективного содействия международным транзитным перевозкам. Ст. 5 предусматривает отсутствие налогов, сборов и иных платежей, в том числе таможенных.

На текущий момент это единственный евразийский МТК, имеющий конвенционную базу. Маршруты и правовые режимы МТК «Севморпуть» и МТК «Транссиб» закреплены в рамках «мягкого права» и не имеют конвенционной основы. Соответственно, они могут рассматриваться как МТК в широком значении, иначе – транспортными коридорами международного значения [21].

МТК «Севморпуть» состоит из трех элементов:

- североевропейское плечо (так называемый Евро-Арктический транспортный коридор) – морской участок из Атлантики вдоль побережья Норвегии;
- основной участок вдоль арктического побережья РФ;
- тихоокеанское плечо в азиатские страны (так называемый Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор).

Относительно тихоокеанского плеча сложностей в правовом регулировании не существует, так как функционируют нормы международного морского права, основанные на принципе свободы судоходства в открытом море. Правовой режим норвежского и российского участков более сложен, он обусловлен геополитическими факторами, действующими в Арктике.

Рассмотрим статус североевропейского участка. Он представляет собой норвежский национальный морской маршрут Индерлее. Воды, по которым проходит Индерлее, отнесены к категории исторических, то есть имеющих режим внутренних морских вод. В 1951 г. это было подтверждено решением Международного Суда ООН, «вынесенным по англо-норвежскому спору в связи с изданием Норвегией в 1935 и 1937 гг. соответствующих королевских декретов» [14].

Далее обратимся к российскому участку МТК. Это национальный транспортный маршрут Северный морской путь (СМП). Регламентация его статуса содержится, прежде всего, в ст. 14 ФЗ РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ. СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике. Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Правительством Российской Федерации и опубликованными в «Извещениях мореплавателям».

Вместе с тем единой трассы на СМП не существует. В зависимости от ледовой обстановки используется низко-, средне- либо высокоширотный путь. Чем севернее пролегает маршрут, тем короче трасса, соответственно возможно более быстрое прохождение. Проблема правового режима СМП в том, что рассмотренный национально-правовой режим касается только низко- и среднеширотных маршрутов. Высокоширотные трассы СМП рассматриваются международным морским правом как открытое море.

Использование СМП на современном этапе ведется в основном в рамках внутренних перевозок. В первую очередь это связано с активным освоением нефтегазовых месторождений Крайнего Севера. Вместе с тем, во время рыночных реформ, финансирование работы СМП было урезано. Возник вопрос о коммерческом использовании трассы для обеспечения самокупаемости маршрута. Именно тогда возникла идея о широкомасштабном использовании транзитного потенциала СМП с целью коммерческого привлечения иностранных евразийских грузопотоков.

Вместе с тем, в связи с огромной стратегической значимостью СМП для России, следует весьма осторожно подходить к его статусу. Другими словами, СМП может рассматриваться как участок МТК «Севморпуть», но

статус СМП должен определяться РФ самостоятельно. Интернационализация СМП не только совершенно необязательна, но и вредна для нашей страны. Для обеспечения функционирования МТК «Севморпуть» достаточно наличия российской государственной транспортной компании (или компании с государственным участием). Компания на равных основаниях могла бы предоставлять услуги по прямой евразийской транспортировке иностранных транзитных грузов любой страны.

СМП является единственной российской трансконтинентальной магистралью в Арктике и единственной в мире действующей трансконтинентальной арктической магистралью. Этим обусловлено её ключевое значение для освоения данного региона. После ликвидации строительства высокоширотной железнодорожной магистрали в 1953 г. реальной альтернативы или дублёра этого морского маршрута Россия пока не имеет. Ввиду стратегической значимости маршрута придавать ему международно-правовой статус недопустимо. Современная ситуация с включением СМП в МТК «Севморпуть» как транспортного коридора международного значения (или МТК в широком значении) с национально-правовым режимом приемлема для национальных интересов нашего государства [20, с. 41].

Как уже отмечалось, одним из перспективных транспортных коридоров является МТК «Транссиб». Основой для МТК «Транссиб» является Великая Сибирская магистраль (Транссибирская железная дорога, или Транссиб): Челябинск – Омск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток (около 7 тыс. км). Эта самая протяжённая в мире железная дорога построена в 1891 – 1916 гг.

Транссиб продолжает Критский МТК № 2: Берлин – Варшава – Минск – Москва. Таким образом, на западном направлении Транссиб связан с европейской сетью.

На восточном направлении железная дорога дает выход грузов к морскому побережью, где на основе морских портов созданы крупные транспортные узлы, а также к трём пограничным железнодорожным пунктам

пропуска с Кореей и Китаем. Эти транспортные узлы обеспечивают прямой контакт с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-восточной Азии. Устойчивые транспортные связи с этими странами начали налаживаться еще в годы «Холодной войны», несмотря на принадлежность к различным политическим блокам. При всей сложности политики стран Европы и Азии, есть железные законы бизнеса. Грузы пройдут там, где это наиболее выгодно и комфортно. Поэтому уже в 1958 г. в Токио заключается Соглашение об установлении регулярной пароходной линии между портами СССР и Японии (Находка – Иокогама). В целом Транссиб весьма выгоден для евразийского грузопотока, так как по сравнению с Южным морским маршрутом через Суэцкий канал сокращает путь из АТР в Европу более чем на 6000 км [15, с 32].

МТК «Транссиб» является МТК в широком значении и характеризуется национально-правовым режимом. Предполагается, что в рамках СНГ Россия должна проводить политику по международно-правовому закреплению ведущей роли Транссиба в качестве евразийского коридора. Другими словами, необходимо принятие международного договора, а не только актов «мягкого права». Использование транзитного потенциала кавказских и центрально-азиатских государств – бывших республик СССР – необходимо увязывать с маршрутами, проходящими по территории России.

Таким образом, можно сделать вывод, что на текущий момент не существует эффективной системы международно-правового регулирования евразийских континентальных МТК. Существующие конвенции не обеспечивают единого правового режима для евразийских транспортных магистралей. Фактически международно-правовой режим имеется только у МТК «Север-Юг», у этого маршрута существует конвенционная база – Соглашение о МТК «Север-Юг» 2000 г. Иные евразийские коридоры, обозначенные в актах «мягкого права», являются МТК в широком значении (иначе – транспортными коридорами международного значения), и характеризуются национально-правовым режимом.

2 Формы и методы эффективной организации МТК

2.1 Грузовая база МТК и принципы ее формирования

Международные транспортные коридоры имеют важное значение для каждой страны и оказывают большое влияние на грузовую базу, поэтому необходимо остановиться на этом подробнее и изучить основные моменты.

Главная цель формирования и развития системы МТК с участием России – это создание условий для получения максимального объема транзитной ренты – т. е. дохода, получаемого национальной транспортной системой за осуществление транзитных перевозок пассажиров и грузов. Одновременно с достижением указанной цели совершенствование транспортной инфраструктуры в границах международных коридоров будет способствовать:

- улучшению транспортного сообщения внутри страны;
- более полному удовлетворению потребностей экономики в услугах транспорта;
- расширению внешнеторговых связей;
- повышению конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных и фрахтовых рынках;
- повышению мобильности населения и улучшению транспортной доступности регионов.

Создание целостной системы МТК и обеспечение необходимого развития участков этих коридоров на территории России должно осуществляться за счет решения конкретных задач, основными из которых являются:

- сбалансированное развитие национальной транспортной инфраструктуры с целью интеграции ее в евразийские транспортные системы;

- создание механизма взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи на основе логистических принципов;
- оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
- привлечение дополнительных грузопотоков для перевозки по коридорам.

Начальным и наиболее важным этапом работы по формированию участков таких коридоров, проходящих по территории России, является оценка существующей или потенциальной грузовой базы и пассажиропотоков, которые тяготеют к российским транспортным системам, а также выбор направлений национальных участков транспортных коридоров.

При прогнозировании развития МТК следует использовать весь комплекс современных методов. 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 [5, с 18].

Для принятия решений по формированию любого коридора тяготеющие к нему перевозки должны быть представлены в виде грузо- и пассажиропотоков, подлежащих освоению в рамках данного коридора. При этом указываются категории грузов, плотность грузо- и пассажиропотоков, показатели их распределения и другие характеристики, необходимые для прогнозирования распределения перевозок по видам транспорта и звеньям транспортной сети, по классам качества, а также для выбора наиболее эффективных для их осуществления технических средств.

После принятия принципиального решения о целесообразности формирования МТК с участием России необходимо определить рамки национального участка коридора с учетом объемов существующих и перспективных грузопотоков, их конфигурации, состояния транспортной

инфраструктуры. Эта работа также должна проводиться на федеральном уровне с привлечением соответствующих органов управления субъектов федерации, участников перевозочного процесса. Ее результатом должно стать заключение о наиболее целесообразном маршруте прохождения коридора, полученном исходя из необходимости полного использования имеющихся мощностей транспортной системы страны, концентрации транспортной работы на наиболее технически оснащенных транспортных магистралях.

Далее рассмотрим формирование грузовой базы МТК на примере Дальневосточного направления.

Перспективная грузовая база, тяготеющая к бассейну российского Дальнего Востока, оценивается специалистами в 400 млн т, в том числе по наливным грузам – 160 млн т, по сухим грузам – 240 млн т. На дальневосточном направлении к 2030 г. совокупная грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 218 – 307 млн т, в том числе по наливным грузам – 64-90 млн т, по сухим грузам – в 154-217 млн т. С точки зрения структуры предполагается, что грузовая база портов Дальневосточного бассейна будет обеспечена в основном энергетическими (нефть, нефтепродукты, сжиженные природные и углеводородные газы, уголь, кокс), нефтегазохимическими, горно-металлургическими, продовольственными (зерно, соя) и лесными ресурсами Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток – Запад» (контейнеры) [1 – 3]. Кроме того, порты Дальнего Востока могли бы принять на себя грузопотоки приграничных провинций Китая, частично разгрузив транзитные порты Японии и Кореи, осуществляющие в настоящее время перевалку грузов, идущих из Китая на западное побережье США и Канады и обратно, а также некоторых других стран АТР (например, Филиппин и Тайваня). Объём этих грузов на российском направлении оценивается примерно в 50 млн т. В рамках сценария развития Тихоокеанской России руководством страны ставится задача обеспечить

системное развитие транспортно-логистических узлов, включающих железнодорожную, авиационную, автодорожную и морскую инфраструктуру, прежде всего в Приморском и Хабаровском краях, а также Республике Саха (Якутия), на Камчатке, Чукотке, Сахалине, в Магаданской и Амурской областях, Еврейской автономной области, и их интеграцию в международную транспортную систему. Одним из приоритетов развития транспорта в Российской Федерации в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г. является вопрос о реализации транзитного потенциала страны [23].

В полной и непосредственной степени эта задача относится и к проблемам развития транспорта и его инфраструктуры на Дальнем Востоке России. До 2020 г. прирост объёма транзитных перевозок через территорию России может составить свыше 12 млн т, а к 2030 г. транзитные перевозки через территорию России могут увеличиться до 100 млн т (без учёта Северного морского пути).

Реализацию транзитного потенциала России предусматривается осуществлять через систему международных транспортных коридоров. Маршруты международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России и связывающие промышленные регионы Юго-Восточной Азии и Индии с рынками Европы и Северной Америки с каждым годом представляются всё более интересным предложением для глобальных логистических и промышленных компаний.

Сегодня в Азиатско-Тихоокеанском регионе перерабатывается порядка 50 млн контейнеров в год, основная масса которых перевозится морем между Европой, Америкой и странами ЮВА. Однако в настоящее время, несмотря на географические преимущества, Россия по экспорту транспортных услуг находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги (менее 1 % товарооборота между странами Европы и Азии). Это составляет около 5 % транзитного потенциала страны. Вместе с тем даже 5 % от общего объёма транзитных перевозок в евроазиатском сообщении могут обеспечить

рост ежегодных доходов отечественных транспортных и связанных с ними компаний на 2 – 3 млрд долл. США. При этом необходимо учитывать, что объёмы торговли между Европой и Азией достигают 600 млрд долл. США в год. Из этого объёма к российским транспортным коммуникациям потенциально тяготеет порядка 10 – 15 % [29, с. 55].

Российские морские порты в Арктическом, Балтийском, Черноморско-Азовском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах являются ключевыми элементами транспортной системы России и входными пунктами сети панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров. Так, например, в рамках коридора «Север – Юг» задействованы следующие российские морские порты: на Балтике – Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк и развивающийся морской порт Усть-Луга; на Каспии – развивающийся морской порт Оля, Астрахань, Махачкала. В зоне тяготения к коридору «Север – Юг» и его ответвлений расположены морские порты Мурманск, Архангельск, а на Черном и Азовском морях – Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк, Азов, Ростов-на-Дону и перспективный развивающийся морской порт Тамань. Объём перевозок грузов по коридору «Север – Юг» может составить, по оценкам, до 10 млн т в контейнерах.

Ключевые звенья транспортного коридора «Запад – Восток» на Дальнем Востоке составляют морские порты Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань, имеющие выход на Транссибирскую железнодорожную магистраль, которая является альтернативой традиционному морскому пути для доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу и позволяет на 8 тыс. км сократить путь между Европой и Азией и, как следствие, сэкономить 8 – 19 суток транзитного времени.

На западе входными пунктами на коридор «Запад – Восток» являются морские порты Санкт-Петербургского транспортного узла, Мурманск, Калининград.

Ещё одной альтернативой традиционному морскому пути из Азии в Европу является Северный морской путь. В обслуживании Северного морского пути будут задействованы арктические российские морские порты, важнейшим из которых является Мурманск – удобный для судоходства, глубоководный, защищённый от волнения в незамерзающем Кольском заливе. В целях развития МТК Правительством Российской Федерации уделяется особое внимание развитию инфраструктуры морских портов, созданию на их территории современных контейнерных терминалов – хабов, развитию припортовых логистических центров, увеличению пропускной способности железнодорожных путей МТК.

Для Российской Федерации реализация транзитного потенциала даёт дополнительный импульс осуществления масштабных проектов модернизации и развития инфраструктуры, создания дополнительных рабочих мест, значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере. Дополнительный валовой национальный доход, который может получить за счёт реализации своего транзитного потенциала Российская Федерация на евразийском направлении, по прогнозным оценкам, к 2015 г. может составить порядка 350 млрд р. [9]. Ключевыми элементами МТК, проходящими по территории России, являются крупнейшие морские торговые порты, в том числе и на Дальнем Востоке России. Согласно федеральной Стратегии развития морской портовой инфраструктуры на перспективу до 2030 г., разработанной специалистами органов государственного управления и крупнейших отраслевых компаний, для формирования конкурентной на международном уровне инфраструктуры морских портов и активного участия России в МТК необходимо решение следующих основных задач (при обязательном условии дальнейшего развития мощностей и пропускной способности в дальневосточном регионе ОАО «РЖД») [2]:

- 1) обеспечить российские порты достаточными мощностями для перевалки и хранения грузов;

2) достигнуть высокой экономической эффективности развития портовой инфраструктуры;

3) сформировать механизм обеспечения необходимого уровня международной конкурентоспособности услуг российских портов и обеспечить их работу грузовой базой;

4) обеспечить безопасное функционирование и инновационное развитие морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;

5) решить имеющиеся на сегодняшний день политические, институциональные, финансово-экономические, экологические и социальные задачи развития морской портовой инфраструктуры в каждом морском порту;

6) в целях комплексного развития морских портов в долгосрочной перспективе и координации бизнеса с федеральными и региональными органами исполнительной власти закончить разработку и утвердить Стратегию развития морских портов РФ на период до 2030 г.

Существует мнение, что, поскольку грузовая база растёт, Россия сможет получить свою долю на рынке перевозок, потому что мощность морского пути из Азии в Европу ограничена возможностями проливов. Однако тезис о росте грузовой базы игнорирует реальную ситуацию на рынке глобальных грузоперевозок. Рост грузовой базы, который происходил в последние пятнадцать – двадцать лет и экстраполируется в будущее на период ещё 20 – 30 лет, в действительности был обеспечен перевалкой энергоресурсов, в том числе в большей части трубопроводным транспортом. У грузовой базы за вычетом энергоресурсов динамика несколько иная – эта грузовая база падает. Основными причинами этого являются, во-первых, перемещение обрабатывающих производств к источникам сырья, что исключает необходимость перевозки больших объёмов сырья, во-вторых, постепенная переориентация развивающихся стран с экспортной модели своей экономики на создание и обеспечение внутреннего спроса, в-третьих, снижение экспортной грузовой базы в связи с наблюдающимся переходом ряда быстроразвивающихся стран от индустриальной экономики к

постиндустриальной (поскольку постиндустриальная экономика имеет по преимуществу сервисный характер). Наконец, в-четвёртых, инновационное развитие влечёт уменьшение материалоёмкости реального сектора и, как следствие, изменение структуры снабжения промышленных и обслуживающих (в том числе инфраструктурных) предприятий. Таким образом, если не будут приняты срочные и кардинальные меры, Россия не только не будет приобретать новую грузовую базу, но и, наоборот, будет терять то, что имеет место сегодня. При этом очень важно помнить о том, что грузовая база, которая может быть интересна России и которую страна может «освоить», в основном транзитная, следовательно, Россия не имеет действенных рычагов влияния на её формирование и направления движения. Существенно не изменяет ситуацию в этом аспекте и созданный совсем недавно Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии и попытки по-новому организовать и активизировать работу по морским перевозкам по Северному морскому пути в Арктике. Поэтому, если Россия рассчитывает на чужую грузовую базу, она должна приобрести формы и инструменты влияния на формирование и управление этой базой в условиях усиливающейся конкуренции как перевозчиков за грузы, так и грузоотправителей за выгодных перевозчиков. Наибольший вес среди таких возможных рычагов имеют инфраструктурные рычаги влияния на портовую инфраструктуру крупнейших морских торговых портов, а также пока слабо используемые при этом государством институциональные и финансово-экономические возможности (особенно ярко проявившиеся в условиях прошедшего мирового экономического кризиса и современных кризисных явлений). Одним из таких эффективных рычагов, например, может стать правильное решение вопроса о регистрации российских судовладельцев в Регистре, которые в этом случае должны иметь гарантию наличия отечественной грузовой базы во внешнеторговых перевозках. В этой связи требуется принципиальное решение обеспечения приоритетного права судов российских компаний на перевозку отечественных внешнеторговых грузов.

Помимо этого, как нам представляется, основными мерами закрепления грузовой базы за российским флотом в ближайшее время могут стать следующие [4 – 5]:

1) налоговые льготы судоходным компаниям в части, связанной с затратами по эксплуатации флота и более активное использование современных методов управления деятельностью морских судоходных, транспортных и транспортно-экспедиторских компаний (бюджетирование, процессно-ориентированное управление, сбалансированная система показателей, управление стоимостью и др.);

2) грузовые преференции – система мер, направленная на создание для национальных грузоперевозчиков более благоприятных условий при перевозке грузов внешней торговли данного государства;

3) резервирование груза – группа мер, направленных на защиту интересов национальных судоходных компаний;

4) заключение межправительственных соглашений о резервировании грузов за тоннажем договаривающихся сторон (особенно для приграничных государств);

5) подготовка и принятие специальных государственных нормативных актов, предоставляющих предпочтительное или даже монопольное право перевозки национальных грузов отечественным тоннажем;

6) использование условий договоров купли-продажи (импорт на условиях FOB, экспорт на условиях CIF). Например, морская перевозка грузов, экспортируемая любым государственным органом, министерством, государственным предприятием, должна осуществляться судами, плавающими под флагом страны, или иностранными судами, зафрахтованными российскими судовладельцами.

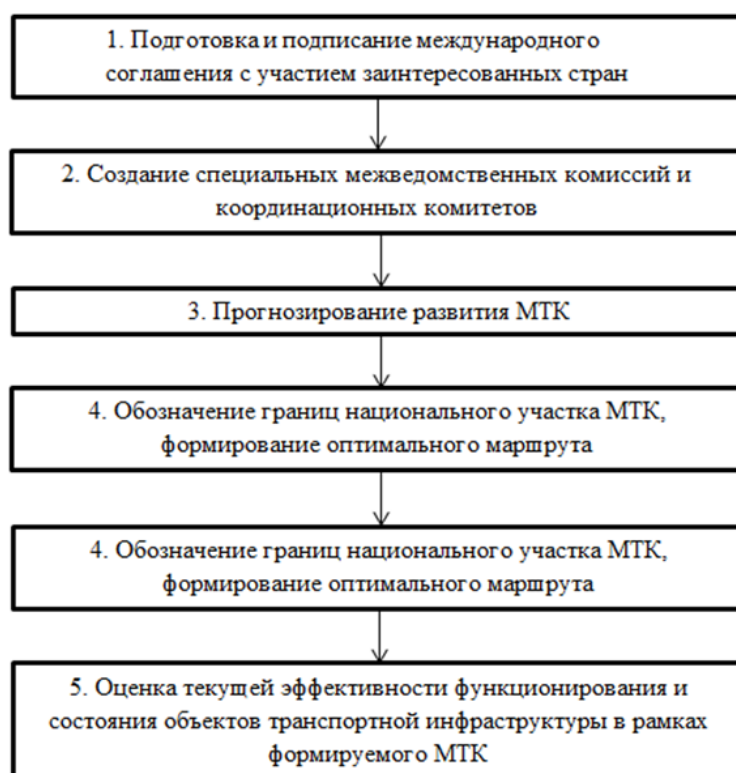
Реализация этих мер и заявленных выше задач развития морского транспорта и, в частности морских портов, формирование необходимой для их эффективной работы и для работы флота грузовой базы позволит не только повысить экономические показатели работы портов, решить

накопившиеся у них экономические, экологические, социальные и иные проблемы, но и усилить транспортную и морскую безопасность России, повысив тем самым привлекательность и конкурентоспособность морских портов страны для внутри- и внешнеэкономических партнёров.

2.2 Формы и методы организации МТК

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

Создание МТК состоит из определенной последовательности, представленной на рисунке 6.



Источник: составлено автором

Рисунок 6 – Порядок формирования 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 грузопотоков 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 использованием различных методов, проводят экспертную оценку» [6].

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 [11].

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» [36].

Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными транспортными организациями в соответствии со специальными программами, 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 [19].

Стоит также отметить, что транспортные коридоры редко создаются «с нуля». Большинство ТК формируется на основе существующих коммуникаций, которые модернизируются на основе единых стандартов (допустимые нагрузки, габариты, пропускная способность и т.д.), что обеспечивает беспрепятственное сквозное движение транспортных средств. Параметры и мощность терминалов в узловых пунктах транспортных коридоров выбираются таким образом, чтобы обеспечить беспрепятственную перевалку и промежуточное хранение грузовых единиц, возможность выполнения логистических операций с перевозимыми товарами, обслуживания транспортных средств и т.д.

2.3 Система показателей эффективности МТК

Международные транспортные коридоры являются частью внешнего транспортного рынка, и их эффективность должна учитывать эффективность внешнеэкономического товарообмена, обеспечиваемого транспортом. В России основу внешнеэкономического грузопотока составляет экспорт сырья, существенно влияющий на нагрузку инфраструктуры и подвижного состава, на провозную и пропускную способности транспортной сети. Это определяет коммерческую составляющую, оцениваемую перевозчиком. Но одновременно МТК обеспечивает народно-хозяйственный эффект:

бюджетную наполняемость, экологическую безопасность, национальную безопасность. Поэтому эффективность МТК нужно рассматривать в комплексе, с учетом влияния всех стоимостных и нестоимостных составляющих [9, с.14].

Эффект от использования МТК для укрепления связей с границей структурно делится на две части: народно-хозяйственный эффект и эффект, получаемый собственно владельцами подвижного состава и инфраструктуры МТК. Основным требованием для обоснования эффективности развития международных перевозок является соблюдение народно-хозяйственных интересов, то есть использование МТК должно быть эффективным для народного хозяйства. Одновременно следует учитывать и эффективность с точки зрения транспортных организаций и предприятий-перевозчиков. Положительная величина абсолютного эффекта от использования МТК является условием экономической целесообразности их создания, а максимальный размер эффекта есть критерий выбора наиболее эффективного варианта экспорта и импорта транспортных услуг с экономической точки зрения.

Величина народно-хозяйственных затрат при определении эффективности международных перевозок (3) определяется ценой производства транспортных услуг по формуле приведенных затрат:

$$Z=C+p*K, \quad (1)$$

где C – эксплуатационные расходы (текущие издержки), связанные с осуществлением международных перевозок по МТК в рублях или иностранной валюте; K – капитальные вложения в основные и оборотные фонды, связанные с экспортом, импортом или пропуском транзитных грузопотоков; p – норма прибыли на капитал.

В расчетах эффективности международных перевозок на народно-хозяйственном уровне должны учитываться как непосредственные, так и все

сопутствующие дополнительные результаты (эффекты) и затраты (потери). В частности, при сравнении действующих (заменяемых) транспортных средств с прогрессивной технологией, связанной с развитием контейнерных, пакетных перевозок грузов и внедрением специализированных транспортных средств, необходимо учитывать экономию благодаря механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и перегрузочных операций, сокращения потерь грузов в пути, уменьшения затрат на тару и упаковку [11].

Показатель народно-хозяйственной эффективности экспорта, импорта и пропуска транзита по участку МТК (Кэф) с учетом пересчета иностранной валюты в рубли определяется по формуле:

$$\text{Кэф} = \frac{B * k}{3\delta}, \quad (2)$$

Где В – валютные поступления от использования участка МТК в бюджеты разных уровней (федеральный, региональный, муниципальный); k – коэффициент перевода иностранной валюты в рубли; 3δ – затраты по МТК, покрываемые за счет бюджета, в рублях. При расчетах эффективности по формуле (2) текущие издержки и единовременные затраты определяются по той доле, которая оплачивается иностранной валютой (обеспечивает валютные поступления).

Наряду с народно- хозяйственной эффективностью МТК необходимо определять коммерческую эффективность бизнеса (Кэф.б) негосударственных предприятий и организаций (как транспортных, так и нетранспортных) по формуле:

$$\text{Кэф. б} = \frac{B * k}{3_{\text{ком}}} \quad (3)$$

Где V_k – валютная выручка предприятий бизнеса; $Z_{ком}$ – затраты на перевозку грузов международным сообщением, которые несут коммерческие предприятия, в рублях. Как народно-хозяйственный так и коммерческий показатели эффективности должны быть больше единицы [11].

Однако, эффективность 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 [5].

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 [16].

3 Формирование МТК на региональном уровне (примере Приморского края)

3.1 Россия в системе МТК

Современные тенденции в развитии как национальных, так и международных транспортных коридоров – это, прежде всего, создание комплексной логистической инфраструктуры. Это важно для России и других стран, в которых протяженность такого рода коридоров – максимальная [1, с.15].

Речь идет, прежде всего, о гибком реагировании на меняющуюся динамику национальных и международных грузопотоков и, соответственно, о своевременном регулировании этих потоков с помощью логистики. Именно эти задачи можно сформулировать в качестве основных задач для развития логистической инфраструктуры в целом.

Создание и развитие МТК является предметом международных соглашений, заключаемых в различных регионах мира. Подобные соглашения предполагают привлечение к созданию ТК значительных ресурсов, а также гармонизацию законодательства и административных процедур, применяемых при выполнении перевозок по ТК [3, с.45].

В основу системы российских МТК положены Панъевропейские транспортные коридоры и участки евроазиатских транспортных коридоров, проходящие по территории России. Эта система включает два транспортных коридора евроазиатского направления («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, участки Панъевропейских транспортных коридоров № 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В состав российской части общеевропейского транспортного коридора № 2 входят железнодорожная и автомобильная магистрали от границы с Беларусью до Нижнего Новгорода, аэропорты Московского транспортного узла, Нижнего Новгорода, а также имеющиеся и сооружаемые терминальные комплексы в Смоленске, Вязьме, Москве и Московской области, Владимире и Нижнем Новгороде. На очереди – продление общеевропейского коридора № 2 до Екатеринбурга, что следует считать потенциальным звеном обеспечения взаимодействия между общеевропейскими коридорами и евро-азиатскими транспортными системами. По транспортным магистралям этого коридора осуществляется основная часть международных грузовых железнодорожных и автомобильных перевозок в направлении Запад–Восток.

Российская часть общеевропейского транспортного коридора № 1 включает в себя морской порт Калининград, железнодорожные и автомобильные подходы к нему от границ с Литвой и Польшей, а также аэропорт Калининград.

Важнейший проект – коридор Север – Юг, назначение которого – доставка грузов из региона Персидского залива, Индии, Пакистана через Иранские порты на Каспии. Затем – либо паромами с переходом на железнодорожную сеть России, либо судами типа «река—море» через наши внутренние водные пути напрямую потребителям Восточной и Центральной Европы и Скандинавии.

Потенциальная мощность коридора Север – Юг, составляющая 1516 млн т в год, может принести доход около 2 млрд долл. США. Соглашение о его создании подписали Россия, Иран и Индия в 2000 г., во время работы II Международной Евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург). Маршрут перевозок международных транзитных грузов из стран бассейна Индийского океана и Персидского залива через Иран, Каспийское море, Россию в страны Северной и Восточной Европы в 3 раза короче, чем маршрут перевозок этих грузов южным морским путем через Суэцкий канал.

На Дальнем Востоке России развитая транспортная инфраструктура Приморского края создает привлекательные условия для значительного увеличения транзитных перевозок грузов на направлении северо-восточные провинции Китая – российские порты Приморского края — западное побережье США и Канады, Япония.

Все перечисленные проекты – интермодальные, они предусматривают участие различных видов транспорта. Их дополняют унимодальные проекты, реализуемые на отдельных видах транспорта .

Постепенно складывается система транзитных проектов России. Действительно, наша позиция весьма благоприятна, поскольку трассы российских путей соответствуют кратчайшим географическим транзитным расстояниям. Срок доставки контейнера из Йокогамы потребителю в центральную Европу традиционным морским путем – 35-37 суток. Перевозка его по Транссибирскому направлению составляет 25-26 суток. По территории России груз идет 12– 14 суток.

Таким образом, первое преимущество российского транзита, весомость которого постоянно возрастает, – это более высокая скорость доставки грузов. Второе преимущество российского транзита заключается в том, что в России не нужно строить новые железные дороги, автомагистрали, порты, транспортные пограничные переходы. Наши коммуникации обладают достаточным запасом пропускной способности. Фактически мы имеем уже действующую систему транзитных коридоров, только работает она пока не с полной нагрузкой. Наряду с транспортной сетью в России есть и необходимые информационные коммуникации. Сегодня мы, благодаря сети, созданной МПС России, уже готовы или почти готовы к информационному обеспечению транзита [22, с. 14].

Третье преимущество российского транзита заключается в том, что транзитная территория России – это единое правовое, экономическое и административное поле. А наши конкуренты, заключая транзитные

соглашения, вынуждены искать компромисс своих политических и экономических интересов, согласовывать правовые режимы.

Четвертое преимущество российского транзита заключается в том, что российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным безжизненным местам. Так, Транссибирская магистраль проходит по территориям, на которых находится чуть ли не половина разведанных запасов полезных ископаемых России. Это обстоятельство значительно повышает потенциальную привлекательность наших проектов для инвесторов.

Пятое преимущество российского транзита заключается в том, что конкуренты часто действуют несогласованно. Их проекты противоречат друг другу. Поэтому страны, в которых зарождаются наиболее крупные грузопотоки, например Китай, не отдают пока явных предпочтений проектам континентального транзита и вкладывают деньги в инфраструктуру портов.

Мировое сообщество признает, что Россия является важным стратегическим партнером в развитии евро-азиатского транзита.

Освоение перспективных объемов перевозок пассажиров и грузов в международных сообщениях, необходимость повышения их эффективности и повышения конкурентоспособности национальных перевозчиков предъявляют весьма жесткие требования к совершенствованию российской транспортной системы [43, с. 63].

В настоящее время основными тенденциями развития транспортных коридоров на территории России являются:

- формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного развития инфраструктуры;
- обеспечение доступности, требуемого объема и высокого уровня конкурентоспособности транспортных услуг, повышение их качества в рамках инновационного пути развития экономики страны и в соответствии с социальными стандартами;

- интеграция в мировое транспортное пространство, наращивание и реализация транзитного потенциала;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду [13].

Таким образом, на современном этапе тенденции развития МТК помимо стремления различных стран войти в мировое транспортное сообщество, сводятся также к созданию такой логистической инфраструктуры, которая способна к реагированию на постоянно меняющуюся динамику грузопотоков и к их мгновенному регулированию. Это является важным фактором для развития рынка транспортных услуг.

Можно выделить два основных транспортных коридора, которые могут претендовать на увеличение доли транзитных грузов из Евросоюза в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по территории РФ. Это Транссибирская магистраль и Северный Морской путь. Рассмотрим их текущие показатели.

Северный морской путь – это путь, который пролегает из Атлантического океана в Тихий, пролегает от Новой Земли до Берингова пролива вдоль северного побережья Сибири.

Несмотря на сложность данного маршрута и географическое положение, по которому от 6 до 8 месяцев в году, проход судов по нему невозможен. Однако, благодаря современному ледокольному обеспечению поддерживается навигация крупнотоннажных танкеров с ледовым сопровождением в течение 3-4 месяцев в году. Благодаря данному маршруту обеспечивается дополнительная экономия времени в Пути – на 40% из Северной Европы к Северо-Восточной Азии по сравнению с маршрутами по южным морям и океанам через Панамский либо Суэцкий канал.

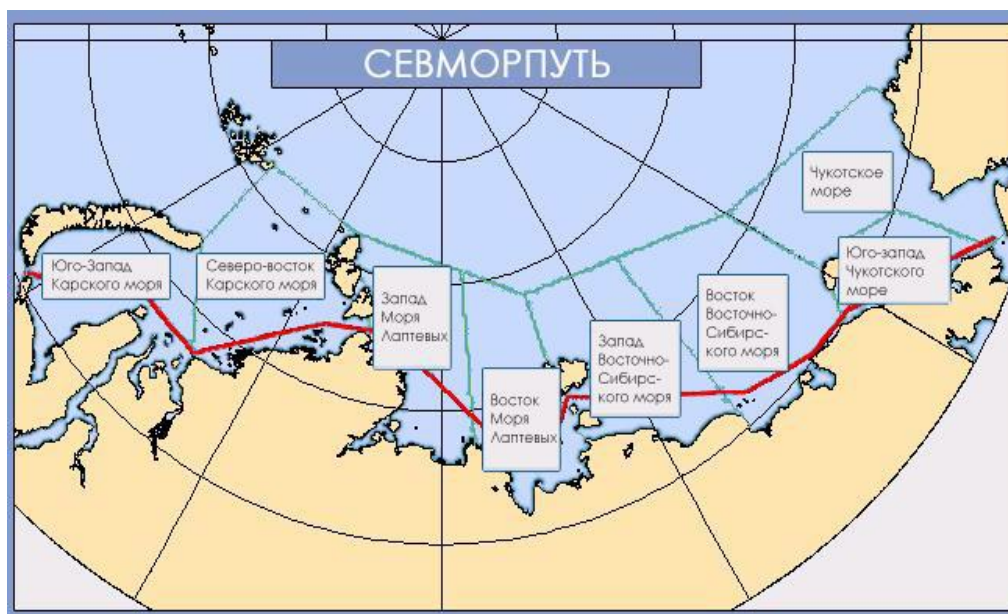


Рисунок 7 – Маршрут Северного морского пути

На сегодняшний день СМП является кратчайшим и наиболее экономичным маршрутом доставки грузов из Северной Европы через российский Дальний Восток в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Если, например, расстояние от порта Мурманск до японского порта Иокогама через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль, то по Северному морскому пути – только 5770 морских миль [23].

В таблице 1 представлен грузооборот Северного морского пути

Таблица 1 – Грузооборот Северного морского пути с 2011 по 2015 гг.

Год	Грузооборот, млн. т	Темп прироста, %
2011	1,801	-
2012	1,8	-0,06
2013	3	66,67
2014	3,895	29,83
2015	3,914	0,49

Источник: Northern Sea Route Statistics – режим доступа. www.artic-lia.com

Важно отметить, что данные по грузообороту СМП включают в себя не только данные по внутренним грузоперевозкам, но и по транзиту

иностранных грузов. Однако, доля транзитных грузов в общей сумме грузооборота невелика и составляет около 10-15%.

Можно увидеть, что объемы перевозки грузов существенно выросли. Более того, министерство транспорта РФ прогнозирует, что к 2030 г. оборот вырастет еще в 15 раз и достигнет 50-60 млн т в год.

Также рассмотрим Транссибирскую магистраль, следует отметить, что она включает в себя российскую часть Панъевропейского транспортного коридора №2 и является его продолжением на направлении «Запад-Восток». На рисунке 8 представлен его маршрут.

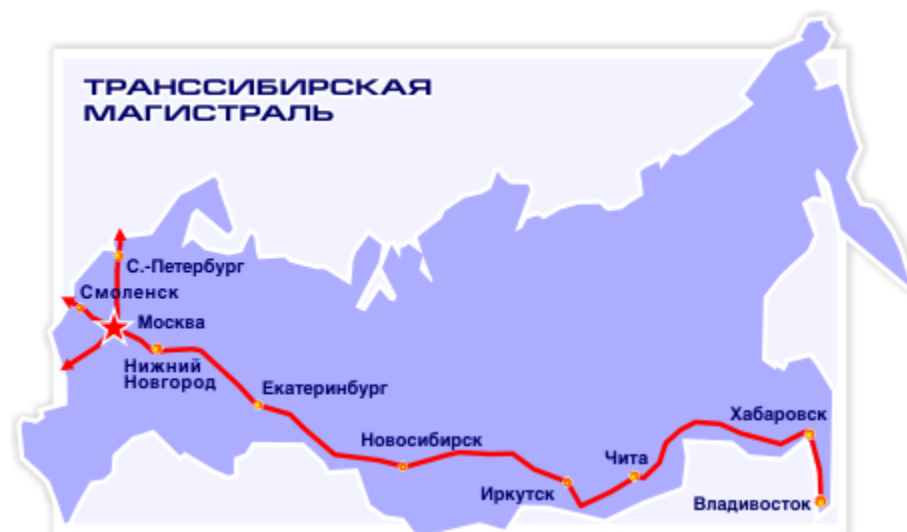


Рисунок 8 – Транссибирская магистраль

Транссибирская магистраль – это мощная электрифицированная двухпутная ж/д линия, протяженность которой составляет порядка 10 тыс. км. Оборудована современными средствами связи и информатизации. Является самой протяженной железной дорогой в мире.

Основное направление коридора Транссиб: Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Белоруссия) – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Владивосток/Находка.

Значительная часть потоков грузов в направлении Восток – Запад на сегодняшний день следует по морю. Доминирующее, практически

монопольное положение морских перевозчиков на этом направлении не позволяет отправителям грузов рассчитывать на сокращение транспортных расходов. Следовательно, перевозки по железной дороге представляют собой рациональную экономическую альтернативу для морских перевозок.

В таблице 2 представлен грузооборот Транссибирской магистрали с 2011 по 2015гг.

Таблица 2 – Грузооборот Транссиба с 2011 по 2015 гг.

Год	Грузооборот, млн. т	Темп прироста, %
2011	79,4	-
2012	83,7	5,42
2013	101,8	21,62
2014	102,5	0,69
2015	111,2	8,49

Источник: [43]

Стоит отметить, что данные по грузообороту ТСМ включают в себя не только данные по внутренним грузоперевозкам, но и по транзиту иностранных грузов. Однако, доля транзитных грузов в общей сумме грузооборота невелика и составляет около 10-15%.

В таблице 3 приведена сводная информация по пунктам сравнения Северного морского пути и Транссибирской магистрали.

Таблица 3 – Сравнение Северного морского пути и Транссибирской магистрали

	СМП	ТСМ
Время прохождения	-	+
Стоимость доставки	+	-
Сложность	-	-
Перспективы роста	+	+

Источник: составлено автором

Таким образом, можно сделать вывод, что Северный морской путь является более экономичным, но в то же время и более длительным способом

перемещения грузов. Транссибирская магистраль существенно выигрывает по скорости, но проигрывает по стоимости доставки. Важно, что оба этих пути на текущий момент не являются идеальными и требуют работ по развитию инфраструктуры.

3.2 Современное состояние МТК Приморского края

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» являются важнейшим средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока России, развитие которого связано не только с вектором внешнеполитического развития Российской Федерации, но и с особым геоэкономическим расположением этих коридоров, спецификой международных связей и международной интеграции, а также приграничного сотрудничества.

Проект развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» – совокупность мероприятий по созданию и модернизации инфраструктурных объектов МТК, а также мероприятий нормативного и организационного характера, направленных на устойчивый рост международного транзита грузов через территорию Российской Федерации.

Правительство РФ утвердило концепцию развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в декабре 2016 г. в рамках договоренности глав государств России и КНР о сопряжении Евразийского экономического союза и экономического пояса «Шелкового пути».

Коридор «Приморье-1» связывает китайский Харбин, столицу провинции Хэйлунцзян, с российскими портами Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. Маршрут представлен на рисунке 9.



Рисунок 9 – Маршрут МТК «Приморье–1»

МТК «Приморье-2» представляет собой маршрут от приграничного китайского города Хуньчунь до расположенных неподалеку российских портов Посыет и Зарубино (рисунок 10).

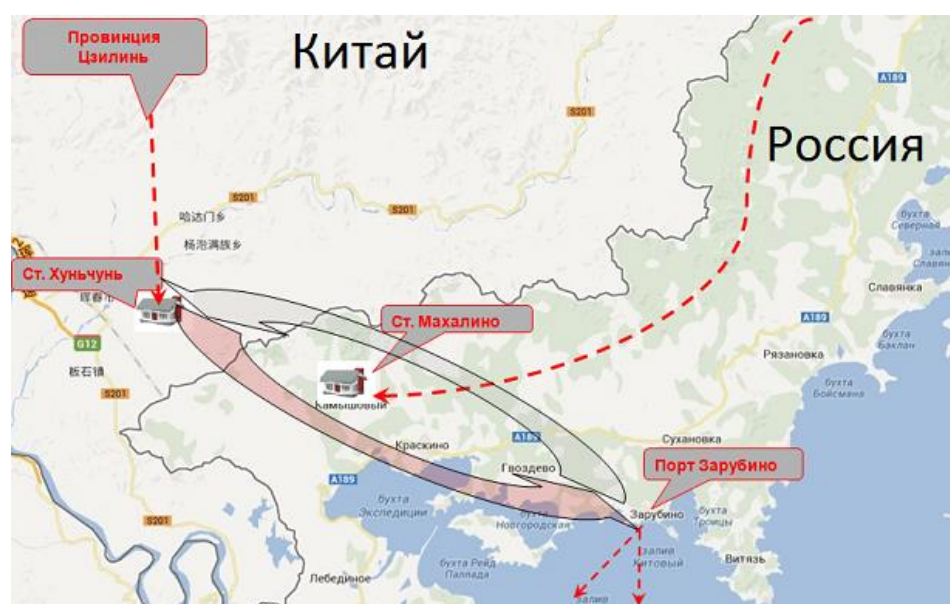


Рисунок 10 – Маршрут МТК «Приморье–2»

Транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2» являются теми проектами, благодаря которым Россия сможет стать одним из

полноправных участников международного рынка транзитных перевозок в Азии.

Основная задача создания МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» состоит в повышении эффективности перевозочного процесса, обеспечивающего сокращение рисков и транспортных издержек, сохранность груза и соблюдение сроков доставки. Решать ее предполагается за счет развития, обновления и модернизации инфраструктуры, повышения ее пропускной способности, оптимизации корреспонденции грузовых перевозок, развития современных логистических центров и устранения административных барьеров. На основании изучения и анализа особенностей грузопотока товаров в северо-восточных провинциях Китая и на Дальнем Востоке, в том числе между РФ и КНР, можно выделить пять основных категорий грузопотоков.

Первая – это внутрироссийские грузовые перевозки в направлении портов Приморского края и обратно. Сюда включен российский экспортно-импортный и транзитный грузопоток между Азией и Европой. Совокупный грузооборот здесь в 2015 г. составил более 100 млн т и имеет потенциал роста до 120–160 млн т к 2020 г.

Развитие сырьевой базы Дальнего Востока РФ является ключевым источником грузоперевозок в регионе. Ожидаемый объем добычи угля, железной, медной и полиметаллической руд по основным месторождениям к 2020 г. составит 55 млн т. Перевозки добытого ископаемого сырья преимущественно сосредоточены на направлениях Находка, Восточный, Ванино, КНР и Монголия.

Вместе с тем основной поток экспортных грузов на Дальнем Востоке формируется в направлении морских портов, включая существующий транзитный поток европейских и азиатских грузов, которые следуют через территорию РФ, в обход сухопутных пограничных пунктов пропуска, лежащих в основе МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Получается, что

инфраструктура обоих коридоров лишь частично может быть использована для обслуживания данного грузопотока.

Вторая категория – наземное грузовое сообщение между КНР и РФ. Основой торгового континентального сообщения между странами в дальневосточном регионе является российский экспорт сырья, строительных материалов и удобрений. Развитие МТК позволит улучшить транспортные условия на пути следования российско-китайских грузов, но не сможет создать дополнительных предпосылок для существенного роста внешнеторгового оборота в данной категории грузов. На горизонте до 2020 г. за счет развития МТК прогнозируется рост товарооборота через эти маршруты лишь до 35 млн т.

Третья категория – это внешнеторговый оборот северо-восточных провинций КНР с другими странами. В основном он проходит через порты провинции Ляонин. Совокупный товарооборот в 2015 г., по различным оценкам, составил от 7 до 10 млн т, но имеет значительный потенциал. Для перевозки этих объемов по территории РФ необходимо расширение пропускной способности автомобильных дорог и увеличение мощностей портов в регионе, создание упрощенного и быстрого режима транзита китайских грузов через Приморский край.

Четвертая категория – транзитный грузопоток через Китай в Среднюю Азию, китайский реэкспорт стран АТР и дальнего зарубежья в страны Средней Азии без доступа к морю. Совокупный товарооборот в данной категории в 2015 г. составил около 10 млн т и включал широкий перечень номенклатур. Однако в перспективе этот объем весьма ограничен.

Пятая категория – внутреннее грузовое сообщение КНР между северо-восточными, центральными и южными провинциями. Основные маршруты пролегают через морские порты Ляонин и по железнодорожным линиям. Совокупный грузооборот в 2015 г. составил 250 – 300 млн т. Резервы пропускной способности железнодорожного сообщения исчерпаны, поэтому перспективный грузопоток направляется в порты Далянь, Инкоу и другие.

Привлекательной альтернативой существующим китайским маршрутам становится транспортировка грузов по территории Приморского края, что способствовало бы уменьшению расстояния наземной перевозки на 200–500 км и снижению стоимости доставки на 10–40%.

Таким образом, потенциальный объем для переключения на МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» до 2030 г. оценивается на уровне около 45 млн т в год. В частности, по МТК «Приморье-1» – 7 млн т контейнерных грузов, по МТК «Приморье-2» – 23 млн т зерновых и 15 млн т контейнерных грузов. Привлечение такого объема позволит максимально эффективно развить инфраструктуру перевалочных мощностей российских портов Дальневосточного бассейна, а также железнодорожную и иную логистическую инфраструктуру.

Следует также отметить, что финансирование первого этапа развития МТК предлагается осуществлять преимущественно за счет внебюджетных источников, средств институтов развития и финансовых организаций на условиях государственно-частного партнерства с возможностью привлечения бюджетных денег. На втором и третьем этапах МТК предлагается развивать за счет средств частных инвесторов, институтов развития и финансовых организаций на основании инвестиционных и концессионных соглашений. Ожидаемая доходность составляет около 10–15% в зависимости от структуры финансирования.

3.3 Проблемы и перспективы эффективного развития МТК региона

Развитие транспортных коридоров предполагает разработку правовых и технических основ для их функционирования и обеспечения конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг. Так, в Европе интеграционные процессы привели к необходимости разработки наднациональной транспортной политики и формированию единого транспортного пространства.

Транспортные коридоры в России рассматриваются как способ интеграции в мировую транспортную систему и в мировое логистическое пространство. России приходится развивать проходящие по ее территории евразийские транспортные коридоры в условиях жесткой конкурентной борьбы мировых факторов за альтернативные трассы их прохождения. В результате реализации своих транспортных проектов Россия сможет обеспечивать транзит грузов из Китая и АТР в Европу, что позитивно скажется на экономическом развитии регионов, через которые они будут проходить.

Осуществление международных транспортировок через территорию России объединит многих игроков на мировой арене: интеграционные объединения, государства, ТНК, бизнес-структуры, региональные органы власти, которым будет выгодно сотрудничать с Россией в транспортно-логистической сфере. Подобное развитие событий способно благоприятно сказаться и на безопасности страны, которая на современном этапе определяется не только количеством ракет, но и социально-экономическими показателями производства ВВП на душу населения, демографической ситуацией, ростом благосостояния населения и т.д. [25, с. 17].

В этой связи внешней политике России предстоит решить сразу несколько важных и неотложных проблем:

- обеспечение опережающего социально-экономического роста восточных регионов и развития отношений со странами АТР и Центральной Азии;
- связанности территории России, прежде всего, превращения ее дальневосточных субъектов в полноправных участников внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности (пока что доля стран АСЕАН в торговле не превышает 1%);
- продвижение интеграционного проекта Евразийский экономический союз и сохранение тем самым зоны добрососедства и сотрудничества со странами-соседями;
- повышение значимости России в регионе АТР;
- ускоренное развитие транспорта, связи и всей инфраструктуры регионов Сибири, Дальнего Востока и российской части Арктики.

Российская Федерация в силу своего стратегического положения в центре Евразийского континента должна играть связующую роль между Востоком и Западом в сфере транспортных перевозок. Однако для того, чтобы эта цель могла быть достигнута, необходимо как совершенствование законодательства Российской Федерации, так и гармонизация законов между странами, через территорию которых проходят международные транспортные коридоры.

В настоящее время объем мирового грузопотока, проходящего между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, оценивается на уровне 25% и составляет около 700 млрд долл. США. Но и это не предел. Согласно прогнозам экспертов, суммарный объем товарооборота между Европой и Азией в 2015 г. составил порядка триллиона долл.

Большая половина грузопотока между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой сейчас приходится на Китай. На Россию же «остается» не более 2-3% перевозимых грузов. Вместе с тем значительная часть грузопотока между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой могла бы проходить именно через территорию России. К примеру, по совместной

оценке МЭРТ и ОАО «РЖД», через транспортный коридор «Транссиб» могло бы проходить до 10-12 млн контейнеров в год.

Увеличение доли рынка контейнерных перевозок, в частности, по Транссибирской железнодорожной магистрали с нынешних 2-3% до 20% могло бы обеспечить дополнительный ежегодный доход на уровне 2 млрд долл. США, а поступления в федеральный бюджет в виде налоговых отчислений – до 300 млн долл. США в год.

Рост международного транспортного транзита влияет на увеличение валового национального продукта. К примеру, в Латвии международный транзит дает треть ВВП страны. Для России же доходы, получаемые с помощью международных транспортных коридоров, по прогнозам, могут составить 18% от ВВП и более.

Принято считать, что для развития международного транзита в первую очередь необходимо модернизировать национальную транспортную сеть, соединенную с транспортными сетями соседних государств. Безусловно, это так. Однако для развития экспорта транспортных услуг с использованием МТК этого недостаточно. Россия уже входит как в европейскую, так и азиатскую сети МТК, однако большинство грузов, проходящих по маршруту «Европа - Азия», идут в обход России.

Анализируя причины низкого уровня международного транзита через российскую территорию, можно сделать вывод, что низкая конкурентоспособность МТК, проходящих через территорию РФ, по сравнению с другими МТК и иными транспортными маршрутами обусловлена целым комплексом нерешенных проблем в области правового регулирования использования международных транспортных коридоров. Необходимо совершенствование законодательства, в том числе в сферах:

- таможенного регулирования,
- страхования грузов,
- тарифного регулирования,
- транспортной безопасности и технического регулирования,

- доступа к объектам транспортной инфраструктуры,
- сертификации и лицензирования,
- экологических требований,
- товаросопроводительных документов,
- визовой поддержки и др.

Одним из путей решения этой проблемы является гармонизация транспортного законодательства стран-участниц международных транспортных коридоров. Здесь в качестве наиболее эффективной формы гармонизации законодательства государств – участников МТК может стать договорная унификация законодательства, т.е. создание при помощи международных договоров единых норм, подлежащих включению в систему применяемых государством правовых предписаний и обеспечивающих преодоление различий в регулировании какого-либо рода отношений.

В последнее время, в связи с ростом объёмов международных грузоперевозок, увеличивается роль транзита. В некоторых Европейских странах, таких как Чехия и Нидерланды значительную часть бюджета (около 40%) пополняют за счёт международного транзита. В России же эта статья доходов занимает значительно меньшую долю по сравнению с экспортом и импортом.

Учитывая получаемые выгоды, обеспечиваемые международным транзитом, Россия вышла с инициативой расширения панъевропейских транспортных коридоров и формирования системы сквозных евроазиатских внутриматериковых международных транспортных коридоров, возрождающих на новом технологическом уровне бывшие караванные направления между Европой и Азией, а также Великий Волжский путь [4].

Разработанная Министерством транспорта РФ «Транспортная стратегия России на период до 2030 г.» предусматривает:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;

- ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;
- реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы;
- развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров;
- стыковку национальных транспортных коридоров с МТК европейской и азиатской транспортными систем.

В соответствии с описанной стратегией и в рамках программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации» планируется усовершенствовать транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», что будет являться первым шагом в реализации проекта «Шелковый путь» и создании транспортной инфраструктуры нового качества.

Восточный порт уже включён в транспортный коридор «Приморье-1» (Харбин – Муданьцзян – Суйфэньхе – Пограничный (Дунин-Полтавка) – Уссурийск – порты Владивосток, Восточный, Находка – порты стран АТР). Он соединяет Приморский край и северные провинции Китая. Его основным предназначением является перевозка контейнерных грузов в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. С появлением МТК «Приморье-1» существенно сократилась протяжённость маршрута перевозки транзитного груза, теперь он составляет около 500 км, против 1,3 тыс. км, ранее [5].

Так же, начались перевозки контейнерных грузов в Китай по МТК «Приморье-2», на начальном этапе его пропускная способность составляет до 120 контейнеров в день. Планируется что МТК «Приморье-2» свяжет порты юго-запада Приморья и провинции Китая.

Дальнейшее развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» позволит существенно увеличить пропускную способность железных дорог в данном регионе. Общая сумма инвестиций, необходимых для реализации этих проектов составляет более 200 млрд р., из них 30 млрд р. на «Приморье-2» и 172 млрд р. на «Приморье-1». Планируемая структура инвестиционного

капитала предусматривает привлечение средств не только из бюджетов регионального и федерального уровней, но и значительные объёмы частных инвестиций.

В качестве основных препятствий для развития МТК можно выделить: таможенные проблемы, разная степень готовности отдельных сегментов инфраструктуры к обслуживанию растущего грузопотока, отсутствие возможности оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей и единой системы государственного регулирования транзитных перевозок грузов, а также единого правового и информационного пространства [6].

Существенную роль в системе международных транспортных коридоров России играет Сибирский Федеральный округ и проходящая через него Транссибирская железнодорожная магистраль. Для данной территории необходимо наличие транспортной инфраструктуры способной перемещать грузы в короткие сроки на большие расстояния и с возможностью увеличения объёмов перевозок при сдержанном росте тарифных ставок. Для этого требуется развитие железнодорожного транспорта, которое осуществимо, только при организации строительства новых железнодорожных путей в районах промышленной добычи минерально-сырьевых ресурсов. Существенная роль отводится модернизации уже имеющейся железнодорожной инфраструктуры, что позволит обеспечить необходимую пропускную способность транспорта. Реализация данных направлений будет способствовать интеграции отечественного транспорта в международные транспортные системы.

Одним из способов достижения этой цели является вовлечение России в международный транзит. На практике это расширение узких мест Транссибирской магистрали, основная часть которой проходит через Сибирский Федеральный округ, строительство новых сортировочных станций для увеличения пропускной способности, увеличение парка тягового подвижного состава [9].

Таким образом, на мой взгляд, благодаря реализации двух направлений: усовершенствованию коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и интеграции Сибирского Федерального округа в МТК, Россия сможет в полной мере реализовать свой транзитный потенциал в рамках системы международных транспортных коридоров.

Заключение

На современном этапе развития мировой экономики чрезвычайно важным является развитие международных транспортных коридоров. В настоящее время международные транспортные коридоры занимают достаточно большую нишу в расширении международного сотрудничества. МТК эффективно обеспечивают решения транспортных вопросов, которые связаны с межгосударственными экономическими отношениями и другими связями, создающими международную транспортную инфраструктуру и необходимые коммуникации.

В ходе данной работы были решены поставленные задачи, а именно:

- была изучена сущность МТК, их формы и методы организации;
- рассмотрены современные тенденции развития МТК;
- изучена система показателей эффективности МТК;
- исследована современная роль России и в частности

Приморского края в системе МТК;

- выявлены проблемы и перспективы развития МТК в Приморском крае.

В последние десятилетия в условиях глобализации международной торговли и транспортных перевозок страны и частные структуры стремятся к созданию МТК и маршрутов. При этом большой интерес с их стороны проявляется к развитию наземных и наземно-морских связей с регионами Центральной Азии, Кавказа и Китая. В свою очередь, географическое положение России предопределяет ее роль в обеспечении транспортных потоков между европейскими и азиатскими странами.

Говоря о перспективах эффективного развития МТК России, стоит выделить Дальневосточное направление. Поскольку такие МТК как «Приморье-1» и «Приморье-2» являются достаточно перспективными для развития страны и могут стать хорошим стартом для создания транспортной инфраструктуры нового уровня.

Перевозка грузов через транспортные коридоры Приморья может сократить расстояния наземной перевозки на 200–500 км и снизить стоимости доставки приблизительно на 10–40%.

Ожидается, что потенциальный объем грузовой базы международного транспортного коридора «Приморье-1» к 2030 г. составит 7 млн т контейнерных грузов, а коридора «Приморье-2» – 23 млн т зерновых и 15 млн т контейнерных грузов.

Безусловно, в развитии МТК России существует ряд проблем, среди которых можно выделить такие как:

- низкий уровень международного транзита через территорию страны;
- несовершенство законодательства в сфере функционирования МТК;
- таможенные проблемы;
- несогласованность отдельных сегментов инфраструктуры в обслуживании растущих грузопотоков.

В целях решения существующих проблем развития МТК страны могут быть предложены следующие пути их решения:

- гармонизация транспортного законодательства участников транспортных коридоров;
- ускорение темпов развития транспорта и привлечение большего объема грузопотоков;
- увеличение пропускной способности транспортных коридоров;
- согласование национальных транспортных коридоров России с МТК азиатской и европейской транспортных систем.

Таким образом, можно сделать вывод, что МТК развиваются и интегрируются все больше в настоящее время, и это способствует развитию более тесных социальных и экономических отношений. Безусловно, это направление является очень перспективным для развития экономики страны.

Следует рассматривать и решать проблемы развития МТК как объективную, жизненно важную общегосударственную задачу, отвечающую комплексу социально-экономических и других требований, включая обеспечение экономической и национальной безопасности страны.

Список использованных источников

1. Алклычев, А. М. Трансазиатские транспортные коридоры и развитие транспортной системы России // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2010. – №3. – С. 55–63.
2. Бережнов, Г. Г. Россия и международные транспортные коридоры // РИСК. – 2012. – С.63–66.
3. Ващук, А. С. Международный транспортный коридор «Приморье-2»: идеи, проекты, реалии в русле «тихоокеанского разворота» / А. С. Ващук // *Crede experto: транспорт, общество, образование, язык.* – 2016. – № 3. – С. 121–138.
4. Гапанович, А. В. Координация развития транспортной системы России / А. В. Гапанович // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2014. – № 1. – С. 147–150.
5. Гончаренко, Е. С. Актуальные вопросы разработки и экспертизы проектов и программ развития транспорта / Е.С. Гончаренко, А.В. Курбатова, Т.Н. Сакульева // Вестник университета. – 2014. – № 15. – С. 45–52.
6. Гончаренко, Е. С. Интегральная оценка МТК как производственно технологических комплексов и объектов многоцелевого назначения. // Вестник университета. – 2015. – № 2. – С.15–20.
7. Гончаренко, Е. С. К вопросу эффективности международных транспортных коридоров. // Вестник университета 2015 №1. М.: ГУУ. – 2015. – С.84–90.
8. Гончаренко, С. С. Международные транспортные коридор и интеграция стран ШОС // Восточная аналитика. – 2010. – №1. – С.15–20.
9. Евсеев С. В. Развитие транспортной системы России как один из важнейших факторов экономического роста. // Проблемы качества экономического роста: материалы междунар. науч. конгресса, 27-28 мая 2004

г. / Отв. ред. А.П. Жабин, Г. Р. Хасаев. – Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2014. – С. 163–167.

10. Землянский, П. Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право, 2012. – №2. – С.15–19.

11. Кабашкин, И. П. Проблемы транспорта и логистики в рамках исследовательских программ ЕС // ЛОГИНФО, 2013. – №12. – С.78-80.

12. Капорцев, Б. В. Влияние стратегии развития транспортной инфраструктуры на распределение грузопотоков // Экономика железных дорог. – 2015 – №2 – С.71– 77.

13. Кожина, В. О. Перспективы и направления развития транспорта в условиях глобализации мировой экономики / В. О. Кожина // Вестник Международного института экономики и права. – 2016. – № 2(7). – С. 5–11.

14. Колбина, Е. С. Роль логистики распределения в успешном продвижении продукции на рынке круп / Д.М. Матвеев, Е.С. Колбина // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2015. – №1 – С. 46-54.

15. Концепция развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – //Режим

доступа: <http://static.government.ru/media/files/jqfm5NIYLGTTVhUn3AKqOAg9mJcb2Yxx.pdf>

16. Крохта, М. Г. Совершенствование механизма поставки запасных частей в сельском хозяйстве / А.Т. Стадник, Д.М. Матвеев, М.Г. Крохта, П.П. Холодов // АПК: экономика, управление. – 2013. – №2. – С. 43–49.

17. Кудряшов, Н. А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – № 3 (62). – С.16–21.

18. Кузнецова, Е. М. Сущность и иерархия понятия международных транспортных коридоров / Е. М. Кузнецова // Известия Санкт-

Петербургского университета экономики и финансов. – 2016. – № 1. – С. 150–153.

19. Куренков, П. В. Внешнеэкономические перевозки в смешанном сообщении. / Экономка. Логистика. Управление. / П.В. Куренков. – М.: СамГАПС, 2010. – 627 с.

20. Леонтьев, Р. Г. Классификация видов транспорта / Р. Г. Леонтьев // Транспорт: наука, техника, управление. – 2013. – № 2. – С. 14–23.

21. Леонтьев, Р. Г. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры // М.: ВИНТИ РАН, 2013.

22. Макарова, Ю. Ю. Современное состояние и перспективы увеличения экспорта зерна из Сибири / Д.М. Матвеев, Ю.Ю. Макарова // Тенденции социально-экономического развития регионов: сборник статей Междунар. научн-практ. конф. – Уфа: Аэтерна, 2014. – С. 86–90.

23. Матвеев, Д. М. Роль транспортных затрат в повышении конкурентоспособности российского зерна на мировом рынке / Логистика сегодня. – 2014. – №2. – С. 122–128.

24. Матвеевко, Т. А. Место транспорта России в мировой транспортной системе. // Экономика и жизнь. – 2012. – №15. – С.14–18.

25. Миротин, Л. Б. Эффективность логистического управления, уч. // ЭКЗАМЕН, М., 2014. – №7. – С.5–7.

26. Некрасов, А. Г. Логистические технологии и международные стандарты в железнодорожных перевозках // Железнодорожный транспорт, 2014. – №3. – С.66–69.

27. Ненашев, М. М. Функционирование системы международных транспортных коридоров / М. М. Ненашев // Транспортное дело в России. – 2012. – № 9. – С. 21–24.

28. Павленко, О. А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» / О. А. Павленко //

Таможенная политика России на Дальнем востоке. – 2017. – № 1(78) – С. 55–63.

29. Персианов, В. А. Научная мысль в развитии путей сообщения России. // М.: ГУУ. – 2013. – С. 64-67.

30. Пехтерев, Ф. С. Экономические аспекты формирования международных транспортных коридоров на территории России. // М.: ГУУ. – 2011. – №5. – С. 203–209.

31. Прокофьева, Т. А. Развитие системы российских и евроазиатских транспортных коридоров // Восточная аналитика. – 2010. – № 1. – С.45-49.

32. Савченко, Е. Е. Перспектива участия Сибирского Федерального округа в международном транспортном коридоре как форма инновационного развития экономики региона // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2012. – №6. – С. 54-57.

33. Сипаро, К. А. Прогнозирование российских грузопотоков в направлении морских портов. // Бюллетень транспортной информации, 2014.– № 1 (223). – С. 11–16.

34. Ткаченко, В. Я. Оценка эффективности инвестиций в проекты транспортного строительства. / В.Я. Ткаченко, В.П. Перцев, В.Г. Варнавский / Под редакцией Кулешова В. В. // Новосибирск. – 2014. – С. 334–337.

35. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_3.htm.

36. Троицкая, Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. – М.: АСМАП. – 2014. – С.54– 59.

37. Усков, Н. С. Об эффективности международных транспортных коридоров // Вестник Евроазиатского транспортного союза. – 2015. – №1. – С.63– 66.

38. Фисенко, А. И. Перспективы развития международных транспортных коридоров Приморья и обеспечения их грузовой базы в

условиях создания свободного порта Владивосток // ТДР. 2016. – №2. – С. 190–192.

39. Хмель, В. А. Трансформация пограничной инфраструктуры международных транспортных коридоров: на примере Приморского края // Хабаровск, 2012. – С. 64–68.

40. Холопов, К. В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник// Под ред. Проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2013. – С. 680–684.

41. Худозаров, Э. А. Разработка технологии интегральных оценок исполнения проектов создания международных транспортных коридоров / Э. А. Худозаров // Транспортное дело России. – 2015. – № 9. – С. 41–44.

42. Чеботаев, А. А. Логистика и маркетинг/ ЭКОНОМИКА, 2015. – №13. – С.7–10.

43. Adams, T. Freight Resilience Measures / T. Adams, K. Bekkem, E. J. Toledo-Duran // Journal of transportation engineering - ASCE . – 2012. – № 138. – P. 1403–1409.

44. Alderson, S. Transportation corridor strategies and land-use / S. Alderson, Y. Stephanedes // Journal of transportation engineering-asce. – 2013. – № 112(1). – P. 15–28.

45. Brezhnev, V. Russian underwater tunnels in the system of international transportation ways / Brezhnev, V. Brezhnev, V. Abramson, A. Zemelman // Tunnelling and underground space technology. – 2012. – № 20. – P. 595 – 603.

46. Chen, Y.-J. Modeling transit technology selection in a linear transportation corridor / Y.-J. Chen, Z.-C. Li, W. Lam // Journal of advanced transportation. – 2015. – № 49(1). – P. 48–72.

47. Cheng, J. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor / J. Cheng, M. Verma, V. Verter // Journal of transportation safety & security. – 2017. – № 9. – P. 167 – 194.

48. Christogiannis, E. Investigation of the impact of traffic composition on the economic profitability of a new railway corridor / E. Christogiannis, C. Pyrgidis // Proceedings of the institution of mechanical engineers part f-journal of rail and rapid transit. – 2014. – № 228. – P. 389 – 401.
49. De Borger, B. Strategic investment and pricing decisions in a congested transport corridor / B. De Borger, F. Dunkerley, S. Proost // Journal of urban economics. – 2013. – № 62(2). – P. 294–316.
50. Hashemi, H. Real-time traffic network state estimation and prediction with decision support capabilities: Application to integrated corridor management / H. Hashemi, K. Abdelghany // Transportation research part C - emerging technologies. – 2016. – № 73. – P. 128 – 146.
51. Hu, T.-Y. Simulation-Assignment-Based Travel Time Prediction Model for Traffic Corridors / T.-Y. Hu, C. Tong, T.-Y. Liao // IEEE Transactions on intelligent transportation systems . – 2012. – № 13(3). – P. 1277–1286.
52. Jacob, C. Machine learning for multijurisdictional optimal traffic corridor control / C. Jacob, B. Abdulhai // Transportation research part A - policy and practice. – 2013. – № 44(2). – P. 53 – 64.
53. Janic, M. Estimating potential reductions in externalities from rail-road substitution in Trans-European freight transport corridors / M. Janic, J. Vleugel // Transportation research part d-transport and environment. – 2012. – №17. – P. 154–165.
54. Jara-Diaz, S. Modeling public transport corridors with aggregate and disaggregate demand / S. Jara-Diaz, A. Tirachini, C. Cortes // Journal of transport geography. – 2013. – № 16. – P. 430 – 435.
55. Jehiel, P. Equilibrium on a traffic corridor with several congested modes / P. Jehiel // Transportation science. – 2012. – № 27. – P. 16–24.
56. Li, Z.-C. Design of a rail transit line for profit maximization in a linear transportation corridor / Z.-C. Li, W. Lam, S. C. Wong // Transportation research part e-logistics and transportation review. – 2012. – № 48(1). – P. 50–70.

57. Marquez, L. Evaluating strategic freight transport corridors including external costs / L. Marquez, V. Cantillo // *Transportation planning and technology*. – 2013. – № 36(6). – P. 529–546.
58. Matveev, D.M. Current state of production and finance development of scientific and technological progress in agriculture / *European Researcher*. – 2014. – Vol.(81), № 8-2. – P. 1532-1545.
59. Peng, Y. Transit-oriented development in an urban rail transportation corridor / Y.-T Peng, Z.-C. Li, K. Choi // *Transportation research part B-methodological*. – 2017. – № 103. – P. 269–290.
60. Pynnoniemi, K. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia / K. Pynnoniemi // *Russias European choice*. – 2014. – №10. – P. 123–146.
61. Reis, V. Rail and multi-modal transport / V. Reis, J. F. Meier, G. Pace // *Research in transportation economics*. – 2013. – № 41. – P. 17 – 30.
62. Talvitie, A. An equilibrium-model system for transportation corridors and its application / A. Talvitie, I. Hasan // *Transportation research part B – methodological*. – 2015. – № 138. – P. 165 – 174.
63. Thekdi, S. Integrated risk management of safety and development on transportation corridors / S. Thekdi, J. Lambert // *Reliability engineering & system safety*. – 2015. – № 138. – P. 1–12.
64. Tu, H. Impact of traffic flow on travel time variability of freeway corridors / H. Tu, J.W. Lint, H. J. Zuylen // *Transportation research record*. – 2014. – № 1993. – P. 59 – 66.
65. Wang, C. Transport corridors and regional balance in China: the case of coal trade and logistics / C. Wang, C. Ducruet // *Journal of transport geography*. – 2014. – № 40. – P. 3–16.
66. Wirasinghe, S. Rail line length in an urban-transportation corridor / S. Wirasinghe, P. Seneviratne // *Transportation science*. – 2012. – № 31(4). – P.391–402.

67. Witte, P. Capitalising on spatiality in european transport corridors / P. Witte, F. Van Oort, B. Wiegman // Transportation research part A - policy and practice. – 2013. – № 104. – P. 270 – 284.

68. Witte, P. Governing inland ports: a multi-dimensional approach to addressing inland port-city challenges in European transport corridors / P. Witte, B. Wiegman, F. Oort // Journal of transport geography. – 2014. – № 36. – P. 42–52.

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента _____

Пак Инны Александровны
(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.04.01 Экономика, профиль "Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР"

_____ группа M1201

На тему: Международные транспортные коридоры на рынке транспортных услуг

Руководитель ВКР _____ д.э.н., профессор, Е.П. Жариков
(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР « ___ » июля 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 79; таблиц 3; рисунков 10, приложений -.

2. Цель и задачи дипломного исследования:

Цель: исследовать роль международных транспортных коридоров на рынке транспортных услуг.

Задачи:

- изучить сущность МТК, формы и методы их организации;
- выявить современные тенденции развития МТК;
- изучить систему показателей эффективности МТК;
- исследовать современную роль России и Приморского края в системе МТК;
- выявить проблемы и перспективы развития МТК в регионе (Приморском крае);

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования:

Значимость темы исследования обусловлена ростом процесса глобализации, в котором международные транспортные коридоры выполняют важную роль на рынке транспортных услуг. Россия географически представляет собой мост между Западом и Востоком, что обуславливает её активное участие в международных перевозках, а значит и необходимость мониторинга этих вопросов.

4. Соответствие содержания работы заданию (полное и неполное):

- полное, однако, глубина раскрытия задания по отдельным направлениям неглубокая и однобокая.

5. Основные достоинства и недостатки ВКР:

Достоинства: 1) формальное соответствие плану работы.

Недостатки: недостаточно соблюдена логика раскрытия темы исследования, отсутствие собственных взглядов по существу вопросов и упование на мнение авторов цитируемых источников, которые, к сожалению, быстро устаревают (касается МТК Приморского края).

6. Степень самостоятельности и способности дипломника к исследовательской работе:
Пак И.А. выполнила работу самостоятельно, проявив определенные способности.

7. Оценка деятельности студента в период выполнения дипломной работы:
Пак И.А. проявила определенную старательность при написании работы.


8. Достоинство и недостатки оформления текстовой части, графического, демонстрационного, иллюстративного, компьютерного и информационного материала. Соответствие его оформления требованиям ГОСТ, образовательным и научным стандартам:
Работа оформлена в соответствии с требованиями ГОСТ, содержит определенный информационный материал в виде таблиц и рисунков. К сожалению, информационный материал представлен недостаточно (всего 3 таблицы, отдаленно относящихся к существу вопросов, во введении заявлено 5 таблиц).

Уровень оригинальности текста выпускной квалификационной работы "Международные транспортные коридоры на рынке транспортных услуг" - не менее 60 %.

9. Целесообразность и возможность внедрения результатов дипломного исследования:
не представляется целесообразным

Заключение: Работа заслуживает оценки «УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО», а её автор - присвоения соответствующей квалификации.

Руководитель ВКР д.э.н., профессор
(должность, уч.звание) (подпись)


(и.о.ф)

 Е.П. Жариков

«28» июня 2018 г.