5. Тенденции развития науки и образования. Научн-Издательский Центр LJJournal.ru. Самара. Исследование состояния и развития логистики водоснабжения мегаполисов. Кабанов Ф.О. 2017.

Кабанов Ф.О.

Международные транспортные коридоры России и сопредельных государств

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-77

idsp: 000001:lj-04-2018-77

Аннотация

В представленной работе рассматривается тема международных транспортных коридоров. Он играет важнейшую роль в организации перевозки товаров. Также в этой работы представлены основные МТК/

Ключевые слова: логистика, международная логистика, международные транспортные коридоры (МТК).

Качество экономической, хозяйственной жизнедеятельности международной логистики, ее систем, составляющих структурных элементов и звеньев цепей поставок во многом зависит от эффективности организации и эффективности функционирования интегрированного, гармонизированного, единого комплекса логистических потоков: материального (определяющего), информационного (инициирующего), финансового (обеспечивающего), сервисного (сопровождающего) [1-3]. Указанные потоки в основном сосредоточены и циркулируют в международных транспортных коридорах.

Международный транспортный коридор (транспортный коридор, МТК) — высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. МТК наиболее эффективно функционирует в условиях преференциального режима, включая единое таможенное, правовое и/или экономическое пространство. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России, возникли как соединения европейской и азиатской транспортных сетей.

Главной задачей, которая решалась в ходе выполнения этой работы, было создание условий для интеграции европейских транспортных сетей и обеспечения международной торговли в ходе предстоящего расширения ЕС и открытия рынков стран Восточной Европы. Система Панъевропейских коридоров определила приоритеты для отбора проектов развития инфраструктуры и направления соответствующих инвестиций, а также стала основой для применения единых общеевропейских технических стандартов автомобильных и железных дорог, а также линий интермодальных перевозок.

Помимо коридоров, с учетом специфического характера развития транспортной инфраструктуры в развитых приморских регионах, были определены также четыре Транспортные Панъевропейские зоны: зона Черного Моря, Евро-Арктический регион Баренцева моря, зона Адриатического / Ионического морей и зона Средиземного моря. В свою очередь, транспортная инфраструктура ЕС развивается на основе собственной транспортной концепции, принятой в 1996 г. Ее целью является создание Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), которая будет включать два уровня коммуникаций:

- сеть нижнего уровня (comprehensivenetwork), включающая систему путей сообщения всех видов транспорта, которая призвана обеспечить доступность любого пункта на территории сообщества. Данная сеть

базируется на минимальных технических стандартах и включает, в основном, уже существующие пути сообщения

- опорную сеть (corenetwork) — пути сообщения, которые должны обеспечить стратегически важные для экономики ЕС дальние перевозки (в первую очередь — интермодальные) на основных трансконтинентальных направлениях. Опорная сеть соединит 94 основных европейских порта и 38 аэропортов и будет включать 15 тыс. км модернизированных железных дорог. Предусматривается также реализация 35 проектов, направленных на устранение проблем в пунктах пересечения границ. Доступ к объектам опорной сети должен обеспечиваться коммуникациями транспортной сети нижнего уровня.

Опорная сеть развивается на основе системы девяти транспортных коридоров ЕС, которые определяют положение основных порталов на опорной сети, важнейшие участки, пересекающие национальные границы, а также основные узкие места, требующие модернизации. Каждый транспортный коридор развивается на основе специального рабочего плана, который носит обязательный характер и предписывает сроки реализации и объемы финансирования конкретных проектов. Для управления реализацией этих планов Евросоюзом назначены ответственные координаторы.

Транспортные коридоры на азиатском континенте создаются, с учетом фактора расстояний, в основном на базе железнодорожных коммуникаций и призваны обеспечить эффективное соединение с транспортной системой Европы. В начале 1990-х гг. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) начала комплексное исследование возможностей развития перевозок в евроазиатском сообщении на основе соединения железнодорожных сетей Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова. Соответствующие инициативы были поддержаны на международном уровне правительствами и представителями бизнеса. В настоящее время принято считать, что транспортировка грузов в евразийском сообщении может осуществляться по следующим железнодорожным маршрутам:

- по Транссибирской магистрали (Брест — Минск — граница Финляндии — граница Украины — Москва — Екатеринбург — Новосибирск — Владивосток — Улан-Батор — Пекин);
- по Северному трансазиатскому коридору (Чоп — Киев — Москва — Челябинск — Достык — Алашанькоу — Ляньюньган);
- по Центральному трансазиатскому коридору (Киев — Волгоград — Алматы — Актогай — Достык — Алашанькоу — Ляньюньган);
- по Южному трансазиатскому коридору (Стамбул — Анкара — Табриз — Тегеран — Машад — Серакс — Ташкент — Алматы — Актогай — Достык — Алашанькоу — Ляньюньган);
- по коридору TRACECA (Констанца — Варна — Ильичевск — Потти — Батуми — Баку — Ташкент — Алматы — Актогай — Достык — Алашанькоу — Ляньюньган).

Проект TRACECA занимает особое место среди евроазиатских коридоров, поскольку он был принят под эгидой Европейского союза в мае 1993 г. и получает постоянную поддержку со стороны ЕС. Основным достоинством данного коридора, который называют иногда планом возрождения Великого шелкового пути, является то, что он начинается в портах Черного моря, где заканчиваются некоторые Критские коридоры.

В настоящее время участниками TRACECA являются Болгария, Украина, Румыния, Молдавия и Турция в регионе Черного моря; Грузия, Армения, Азербайджан на Кавказе; Иран, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия в Центральной Азии. Страны-участники подписали документы, предусматривающие

льготные условия и тарифы для грузов — 50% скидки на железнодорожные перевозки грузов и перевозки порожних вагонов на железнодорожных паромов. Кроме того, было отменено взимание налогов и сборов для транзитных грузов, на государственном уровне предусмотрены меры, обеспечивающие безопасность транспортировки, сохранность грузов и транспортных средств.

Несмотря на постоянную финансовую поддержку и реализацию ряда инфраструктурных проектов в полосе коридора TRACECA, его нельзя считать успешным. Коридор работает лишь на отдельных участках, обеспечивая региональные перевозки грузов. Основной причиной следует считать слишком большое количество транзитных стран и связанные с этим сложности политической, экономической, технической, страховой и правовой координации.

Российские международные транспортные коридоры. 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, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Каждый МТК имеет собственное обозначение.

Коридор "Север — Юг" (NS). Направление данного МТК - Индия, Пакистан, Иран, страны Персидского залива — Каспийское море — европейская часть Российской Федерации — страны Восточной, Центральной и Западной Европы. Правовой основой этого проекта является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре "Север — Юг", подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 г. Позднее к соглашению присоединились Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция, Украина и ряд других стран.

Основной целью создания МТК "Север — Юг" является обеспечение транзитных перевозок грузов между странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии и государствами Северо-Западной Европы с использованием российской транспортной инфраструктуры.

Коридор "Транссиб" (TS) имеет направление Центральная Европа — Москва — Екатеринбург — Красноярск — Хабаровск — Владивосток / Находка. Данный МТК имеет ответвления на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею. На территории России и сопредельных стран он сопрягается с общеевропейскими коридорами № 2, 3 и 9.

Коридор "Северный морской путь" (SMP) имеет направление Мурманск — Архангельск — Канда拉克ша — Дудинка. Следует отметить это перспективное направление в настоящее время, поскольку количество проведенных морских судов выросло в 2017 году на 20% по сравнению с предыдущим годом.

Коридор "Приморье-1" (PR1) имеет направление Харбин — Гродеково — Владивосток / Находка / Восточный — порты Азиатско-Тихоокеанского региона.

Коридор "Приморье-2" (PR2) имеет направление Хунчунь — Краскино — Посыет / Зарубино — порты Азиатско-Тихоокеанского региона.

Панъевропейский транспортный коридор № 1 (PE 1) на территории России представлен ответвлением от полосы основного коридора и имеет направление Рига — Калининград — граница с Польшей (на Гданьск).

Панъевропейский транспортный коридор М 2 (PE 2) имеет направление Берлин — Варшава — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург и на территории России полностью включен в МТК "Транссиб".

Панъевропейский транспортный коридор № 9 (РЕ 9) на территории России имеет направление: граница с Финляндией (от Хельсинки) — Санкт-Петербург — Москва — граница с Украиной (на Киев), а также ответвления: Санкт-Петербург — граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) — Калининград. Участок от границы с Финляндией до Москвы полностью включен в МТК "Север — Юг".

На основе всего вышесказанного можно сделать неоспоримый вывод, что международные транспортные коридоры являются неотъемлемой частью как российской логистики, так и мировой логистики. Поскольку именно с их помощью происходит транспортировка всех грузов между континентами, странами, городами, разрабатываются и внедряются инновационные технологии в логистике [4], используются современные концепции управления логистическими системами и осуществляется их эффективная адаптация к деятельности российских компаний [5].

1. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
2. Воронов В.И., Воронов А.В., Лазарев В.А., Степанов В.Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
3. Воронов А.В., Воронов В.И., Лазарев В.А. Вестник университета (Государственный университет управления) 2008. №1. С. 55
4. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянок Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015– стр. 2-4.
5. Воронов В.И., Авдеев А.С. Зарубежный опыт использования концепций управления логистическими системами: адаптация к деятельности российских компаний. В сборнике: Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей II международной научно-практической конференции в 2-х частях. Пенза, 2017. С. 42-46.

Привалова О.А.

Организация международной логистики в наши дни

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-78

idsp: 000001:lj-04-2018-78

Аннотация

В данной статье рассматривается организация международной логистики в наши дни.

Ключевые слова: международная логистика, межгосударственные перевозки, транспортировка.

С каждым днем получают развитие и распространение во всем мире цивилизованные рыночные отношения. Успешные бизнесмены стараются выйти на межнациональный уровень. В настоящее время особо остро стоит вопрос о доставке грузов, товаров, услуг в другие страны. Организацией этого процесса занимается международная логистика. Международная логистика – это комплекс мероприятий, направленных на своевременную доставку грузов из одной страны в другую при пересечении государственных границ.

Логистика перевозок решает определенные задачи. Основным заданием межгосударственных транспортных грузоперевозок есть контроль осуществления процесса доставки грузов на всех стадиях. Логистика международных перевозок своей целью ставит пересечение границ государства, беспрепятственное прохождение таможенного контроля. Международная логистика предоставляет безопасную