

**ТЕМА:**

# Международные транспортные коридоры, терминалы и их инфраструктура.

**План лекции:**

- 1) Транспортные коридоры.**
- 2) Проектные параметры, эксплуатационные показатели и ограничения.**
- 3) Плотность, пропускная и провозная способность, интенсивность использования транспортной сети.**

**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 являются показатели конкретного вида транспорта.



**Международный 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 или экономическое пространство.



## Панъевропейские транспортные коридоры

Первоначально определены на II панъевропейской конференции по транспорту на Крите в марте 1994, дополнения внесены на III конференции в Хельсинки в 1997.

Поэтому, независимо от географического положения, эти транспортные коридоры также иногда называют *критскими коридорами* или *хельсинкскими коридорами*.

- Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск
- Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород
- Брюссель — Ахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев
- Дрезден/Нюрнберг — Прага — Вена — Братислава — Дьёр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца / Крайова — София — Фессалоники / Пловдив — Стамбул
- Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев
- Гданьск — Катовице — Жилина
- (Дунай) Северо-запад—Юго-восток: — протяжённость 2300 км
- Дуррес — Тирана — Скопье — Битола — София — Димитровград — Бургас — Варна
- Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашёвка/Раздельная (Украина) — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис
- Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ниш — Скопье — Велес — Фессалоники

# Панъевропейские транспортные коридоры



# Транспортные коридоры России

## 1.Коридор "Север - Юг"

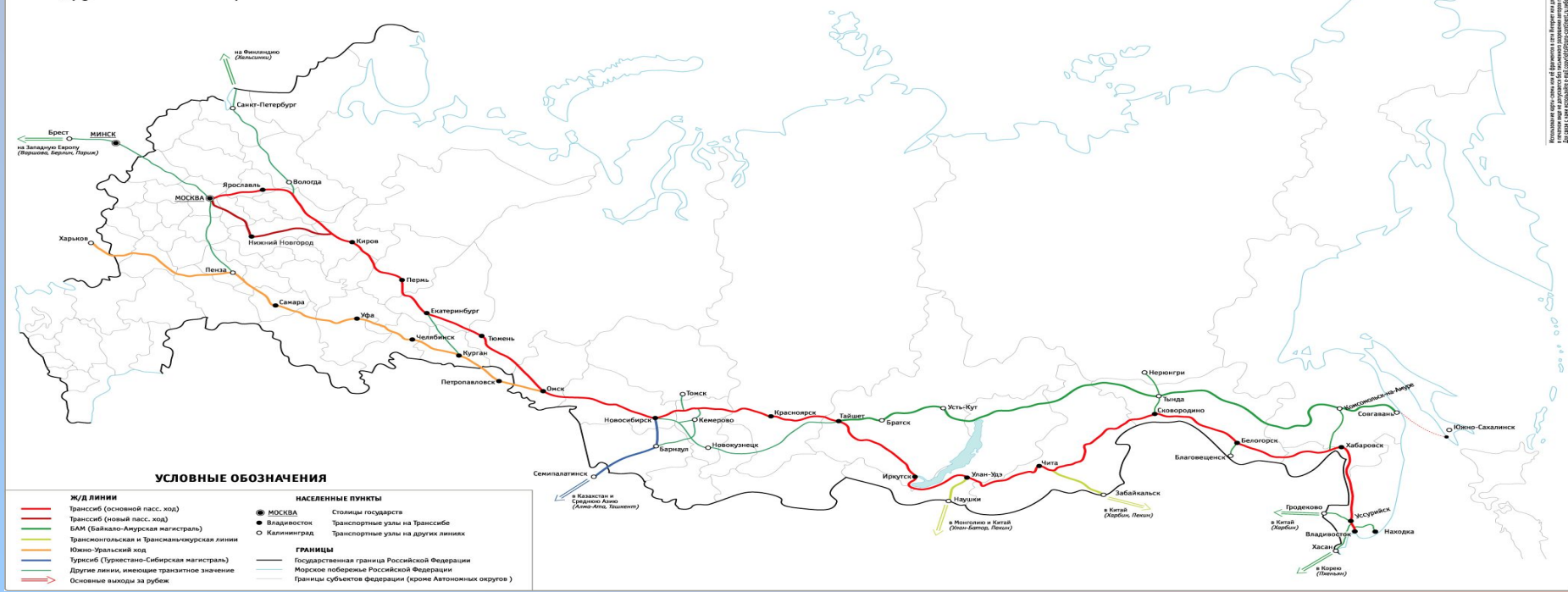
Страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.) - NS;



# 2. Коридор "Транссиб"

Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами №№ 2, 3 и 9) - TS;

## ТРАНСИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ и другие основные транзитные линии России



Информация о состоянии железных дорог России и о перспективах их развития размещена в информационном ресурсе «Железные дороги России» на сайте [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru). Для цитирования информации необходимо указывать источник информации.

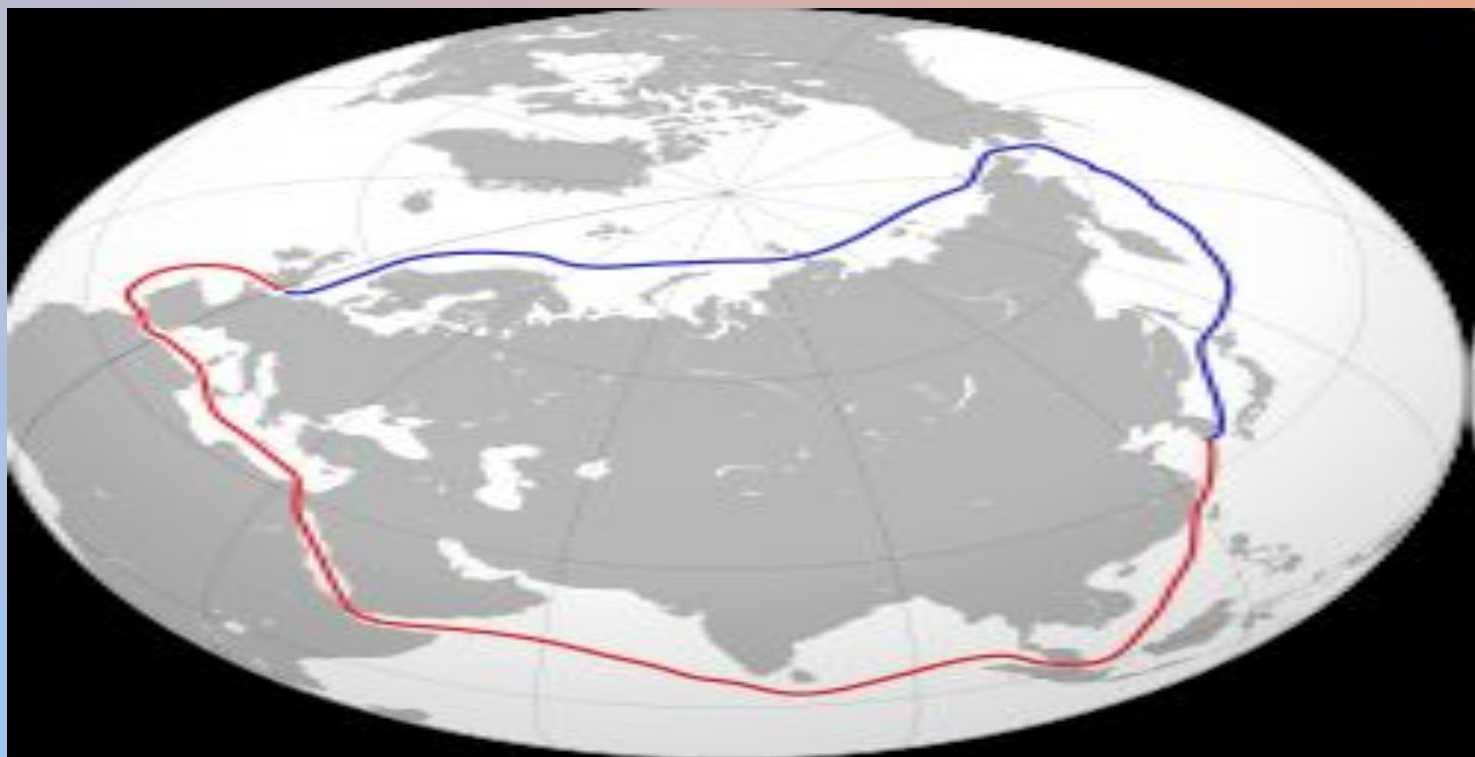
# Коридор "Транссиб"





### 3. Северный морской путь

(Мурманск - Архангельск - Кандалакша  
- Дудинка) - SMP;



# Евроазиатский транспортный коридор ТРАСЕКА

Западная Европа – Центральная Азия-Китай (Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина)



# Задачи формирования МТК

1. Согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
2. Рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;
3. Оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
4. Создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;
5. Содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;
6. Повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;
7. Переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;
8. Повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;
9. Содействие развитию международного туризма и культурных связей

# Критерии выбора транспортных коммуникаций

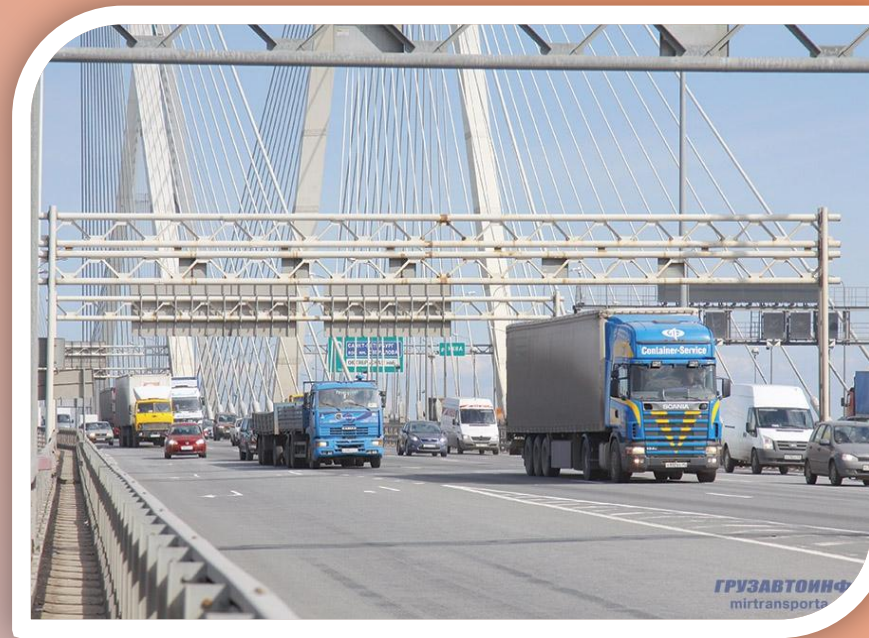
1. Максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
2. Конкуентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;
3. Приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
4. Надлежащее качество перевозок - безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;
5. Обеспечение интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем.

# Источники финансирования транспортных коридоров

Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными транспортными организациями в соответствии со специальными программами ЕС Фаре и Тасис, а так же заинтересованными странами и частными инвесторами.

Пропускная способность транспортных линий - это число единиц подвижного состава, которые можно пропустить в одном направлении в единицу времени.

Пропускная способность зависит от частоты расположения транспортных узлов, пересечений на линиях и организации движения на них, а также от пропускной способности остановочных пунктов и принятой системы организации движения по всей улично-дорожной сети.



Если пропускная способность остановочных пунктов зависит в основном только от пассажирообмена, то пропускная способность узлов пересечения зависит от многих факторов, а именно: от числа пересекающихся направлений, интенсивности и состава транспортных потоков по отдельным направлениям, конфигурации узлов пересечения, системы организации и регулирования движения, плотности пешеходного движения.

*Плотность транспортной сети* определяется частным от деления суммы длин эксплуатируемых участков дорог данного вида транспорта на общую площадь территории, на которой они расположены. Практически все виды транспорта имеют более густую сеть в европейской части страны. В городах обычно наибольшая плотность дорог приходится на центральные части. В настоящее время плотность сетей в городах не соответствует мощности потока транспортных средств, что отрицательно сказывается на качестве обслуживания жителей.

*Пропускная способность дороги* — это максимальное количество транспортных средств, которые могут проследовать в единицу времени через сечение дороги. Можно определять пропускную способность мест перегрузки, например порта водного транспорта.

*Провозная способность дороги* — это общее количество тонн грузов (пассажиров), перевозимых на данном участке в единицу времени.

Пропускная и провозная способности дороги — очень важные показатели для характеристики возможностей транспортной сети и степени ее использования. Они определяются габаритами сети, прежде всего шириной, качеством дорожного покрытия на автомобильных дорогах, глубиной фарватера на водных видах транспорта, степенью прочности железнодорожного полотна и т.д., а также организацией дорожного движения. На основе этих показателей решаются вопросы о развитии сети и ее необходимых параметрах, а также о реорганизации дорожного движения.



В крупных городах при увеличившейся интенсивности движения автомобильного транспорта городские дороги не обеспечивают достаточной пропускной способности, что снижает скорость транспортного потока и требует реорганизации всего дорожного движения.