

ЛЕКЦИЯ 4

ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ОРГАНИЗАЦИОННО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

1. История вопроса
2. Важнейшие европейские Соглашения в области транспортной инфраструктуры
3. Формирование панъевропейских транспортных коридоров
4. Евроазиатские транспортные направления и конкурирующие маршруты перевозок
5. Каркас российской транспортной инфраструктуры международного значения и транспортная система ЕАЭС

Одна из версий появления панъевропейских транспортных коридоров

70-80 г.г. 20 века – формирование в США и СССР концепций «Транспортного узла» и «Транспортного коридора»

Использовались разные подходы к решению (при получении практически одинаковых выводов):

США – снижение транспортных издержек

СССР – высвобождение резервов транспортных средств, в которых ощущался острый недостаток.

Высокие экономические результаты достигались за счет снижения оборота вагонов, автомобилей и сокращения продолжительности хранения.

Одна из версий появления панъевропейских транспортных коридоров (продолжение)

В Европе рациональное построение коридоров и расположения транспортных узлов затруднялось исторически сложившейся ориентацией структуры торговли, тяготеющей к столицам прежних королевств и герцогств (транспортные узлы: Гамбург, Бремен/Бремерхафен, Амстердам, Роттердам и т.д. – расстояние между ними от 120 до 200 км.

В Европе решение проблем планировалось в «глобальном» значении, при котором грузопотоки рассматривались в широтном, меридиональном или веерном направлениях.

Начальный этап развития международной транспортной инфраструктуры в Европе

Транспортная политика была провозглашена одним из важных направлений сотрудничества Европейского Сообщества еще в Римском договоре 1957 года. Однако в рамках взаимодействия государств ЕЭС решение транспортных задач не имело практической реализации до середины 80-х годов. Идея создания транспортных коридоров с севера на юг и с запада на восток Европы была озвучена в середине 80-х годов XX века.

Работа в рамках КВТ ЕЭК ООН

В рамках КВТ ЕЭК ООН были проведены исследования и подготовлены соответствующие отчеты по анализу транспортных потоков в Северо-Восточной Европе, анализу транспортных потоков с целью применения интермодального подхода между Францией и Пиренейским полуостровом - странами Магриба, а также Скандинавией и Южной Европой. Таким образом, были разработаны методы определения целесообразного использования отдельных видов транспорта и возможного их комбинирования для выбора основных направлений обеспечения перевозок и совершенствования транспортной инфраструктуры. Позже, ведущую роль как в теоретической, так и практической разработке проблемы международных транспортных коридоров стал играть Евросоюз.

Маастрихтский договор

В Маастрихтский договор 1992 года в раздел, посвященный транспорту, был включен отдельный раздел, посвященный созданию трансъевропейских сетей (Раздел XII «Трансъевропейские сети», статьи 129«b» - 129«d»). Четыре главные задачи транспортной политики ЕС формулируются следующим образом: изменение баланса между различными видами транспорта; устранение «узких мест» в транспортной инфраструктуре; ориентация транспортной политики на конкретных пользователей; получение эффекта от глобализации транспорта. Коротко требования к транспортной политике ЕС можно сформулировать следующим образом: эффективность, безопасность, защита окружающей среды.

Транспортная сеть (TEN-T)

Развитие трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) призвано ликвидировать “узкие места” в единой Европе и способствовать решению не только непосредственно транспортных задач, но служить социальным и экологическим целям и в целом экономическому развитию территории Европы. Комиссия сформулировала основные принципы реализации TEN-T: концентрация финансирования на межгосударственных проектах, оптимальное распределение ресурсов Сообщества, повышенное внимание к возможности взаимодействия транспортных сетей, последовательное осуществление работ и сотрудничество между странами.

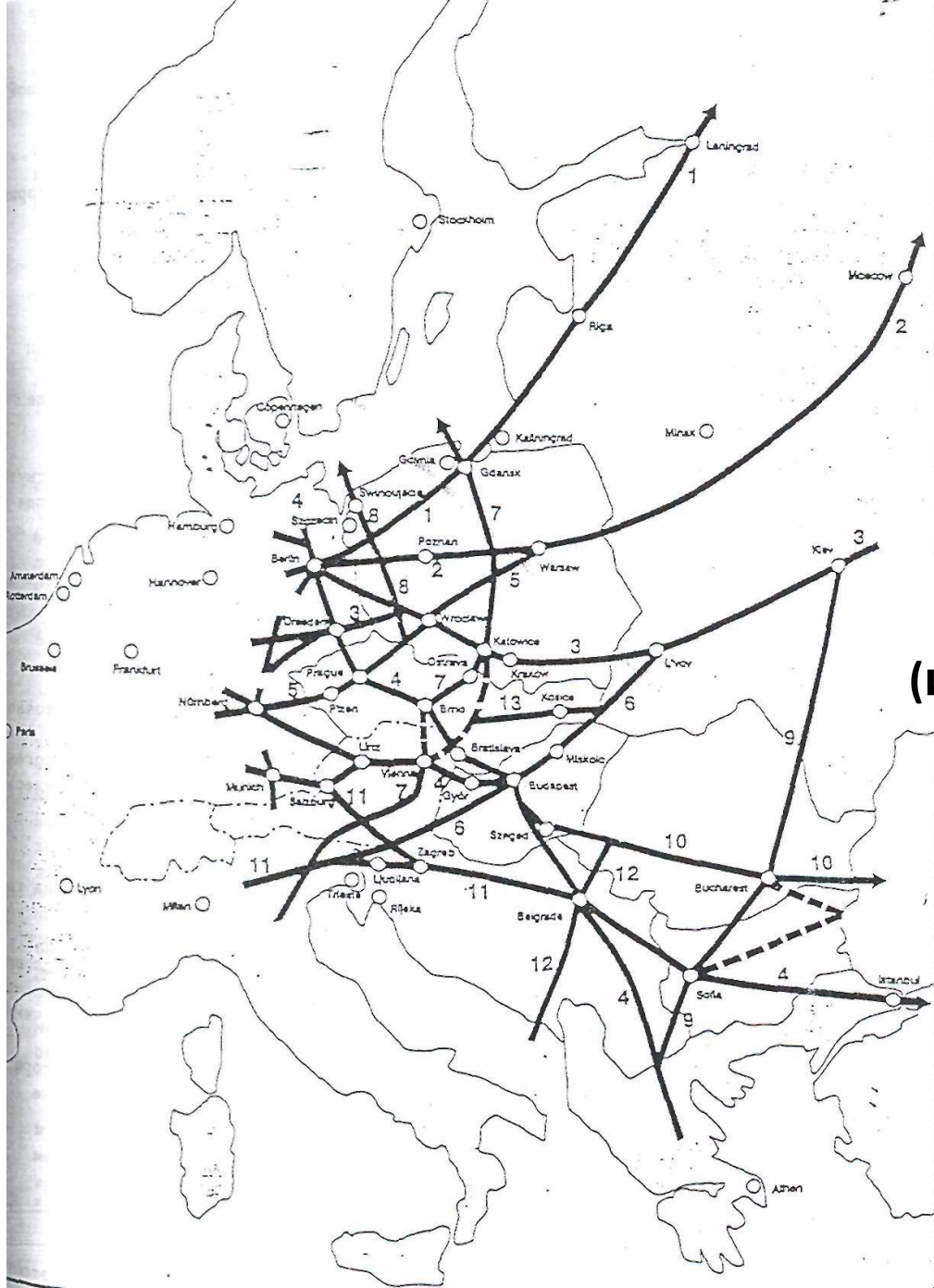
Приоритеты транспортной политики ЕС

Одним из приоритетов транспортной политики ЕС являлось и является развитие трансъевропейских сетей в основном за счет возможности их продления за границы ЕС и, в сотрудничестве с другими странами, создание глобальных транспортных коридоров.

В принципе такие работы проводились в Европе и до начала 90-х годов и позднее. Речь идет о разработанном и принятом КВТ ЕЭК ООН комплексе Соглашений (СМА-1975г., СМЖЛ-1985г., СЛКП-1991г., СМВП-1996г.) в области инфраструктуры. Данные Соглашения служат для правительств европейских стран правовой основой по согласованию планов создания и развития взаимосвязанных международных сетей различных видов внутреннего транспорта в Европе в целях облегчения и развития международных автомобильных, железнодорожных, комбинированных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям на всем континенте.

Транспортные коридоры

В начале 90-годов прошлого столетия в рамках Комиссии ЕС, ЕКМТ и ЕЭК ООН началась разработка программы развития транспортных коридоров. На 1-ой Общеввропейской конференции в Праге (1991г.) была принята концепция интермодальных транспортных мостов, трансформированная впоследствии, в систему международных транспортных коридоров. Первоначально предполагалось создание 13 транспортных коридоров. В последующем их количество изменилось.



**Перспективные транспортные
коридоры Восток-Запад
(исследования 90-х годов XX века).**

Проект формирования транспортных коридоров, разработки начала 90-годов 20 века, имеющих стратегическое значение для будущих сообщений Восток-Запад:

Коридор 1: от **Берлина** через прибалтийские страны до **Ленинграда**

Коридор 2: от **Берлина** через центральную часть Польши до **Москвы**

Коридор 3: от **Берлина**—и **Дрездена** через южную часть Польши до **Киева**

Коридор 4: соединение **Берлина, Праги, Вены, Будапешта, Белграда** и **Софии** и

соединение до Греции и Турции (дополнительная часть должна соединить Софию с Черным морем)

Коридор 5: от южной части Германии через **Прагу** до коридора № 2

(**Нюрнберг-Прага-Варшава**)

Коридор 6: от Италии через северную часть Югославии и Будапешта до

коридора № 3 ("**Гексагональ**")

Коридор 7: от порта **Гданьск** через Польшу до коридора № 4 в Чехословакии и,

возможно, с продлением через Австрию до Италии

Коридор 8: от **Щецина** вдоль западной границы Польши до **Праги**

Коридор 9: соединение **Греции** с **Советским Союзом** через **Софию** и **Бухарест**

Коридор 10: от **Венгрии** через **Бухарест** до Черного моря в Констанце

(дополнительная часть должна соединить Бухарест с Варной)

Коридор 11: от **Италии/Австрии** через северную часть **Югославии** до **Белграда**

(коридор № 4)

Коридор 12: соединение **Белграда** с коридором № 10 с возможным продлением до

порта **Бар**

Коридор 13: соединение от коридора 7 через **Словакию** до **Советского Союза**

Транспортные коридоры

Девять панъевропейских транспортных коридоров были определены на 2-ой панъевропейской транспортной конференции, проводившейся на Крите в 1994 году, и с тех пор вошло в обиход их название «критские коридоры». Панъевропейские коридоры были рекомендованы международным финансово-инвестиционным институтам в качестве задачи, решение которой имеет первоочередное значение для установления связей с государствами Центральной и Восточной Европы. С тех пор в развитии коридоров достигнут значительный прогресс. Это видно на примере двух транспортных коридоров, проходящих по территории России (коридор 2 – Берлин – Варшава – Минск – Москва - Нижний Новгород и коридор 9 – Хельсинки - Санкт-Петербург – Москва – Киев). Десятый транспортный коридор был определен на 3-ей конференции в Хельсинки (1997г.).

Дополнения к Критским коридорам

На конференции в Хельсинки были также определены панъевропейские транспортные зоны, представляющие собой крупные приморские регионы Европы, нуждающиеся в приоритетном развитии транспортных связей (Баренцево море/арктическая территория Европы; зона Черноморского бассейна; зона Средиземноморского бассейна; зона Адриатического и Ионического морей) и направления евроазиатских связей.

Международные транспортные организации общего профиля

- *Международный транспортный форум (World Transport Forum)*
- *Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Inland Transport Committee of Economic Commission for Europe)*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

Международный транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижные транспортные средства (подвижной состав) и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

**ВАЖНЕЙШИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ В
ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА (КВТ ЕЭК ООН)**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)**

1975 год

**ВАЖНЕЙШИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ В
ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА (КВТ ЕЭК ООН)**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О
МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)**

1991 год

**ВАЖНЕЙШИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ В
ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА (КВТ ЕЭК ООН)**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ
ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И
СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

1985 год

**ВАЖНЕЙШИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ В
ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА (КВТ ЕЭК ООН)**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ
МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ (СМВП)**

1996 год

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

СОГЛАШЕНИЕ

**об организационных и эксплуатационных аспектах
комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия**

**(Соглашение разработано на основе Европейского
соглашения о важнейших линиях международных
комбинированных перевозок и соответствующих объектах
(СЛКП) и ставит своей целью создание единой
транспортной системы Европа-Азия)**

Меморандум во взаимопонимании по развитию Критского коридора

- 1. Преамбула**
- 2. Статья 1 : Цель**
- 3. Статья 2: Определение коридора**
- 4. Статья 3: Основные правила исследований**
- 5. Статья 4: Обмен информацией**
- 6. Статья 5: Технические нормы *(для обеспечения взаимодействия будет соблюдаться свод норм Соглашений ЕЭК ООН или ЕС различных видов транспорта)***
- 7. Статья 6: Сотрудничество при пересечении границ и на таможне *(для обеспечения взаимодействия будет соблюдаться свод норм международных соглашений или ЕС)***
- 8. Статья 7: Структура для участия частного сектора**
- 9. Статья 8: Руководящий комитет**
- 10. Статья 9: Осуществление**
- 11. Статья 10: Продолжительность**

Общеввропейская сеть транспортной инфраструктуры

Общеввропейская сеть транспортной инфраструктуры включает в себя следующие составляющие:

1. Трансьевропейская сеть на территории собственно стран, входящих в Европейский союз, и определяемая соответствующими решениями этой международной организации.
2. Десять панъевропейских транспортных коридоров в Центральной и Восточной Европе.
3. Четыре панъевропейские транспортные зоны.
4. Евроазиатские связующие звенья, в том числе в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг» по территории России, включая Северный Морской путь.

Итоги общеевропейских конференций по транспорту

Проведя три Общеевропейские конференции по транспорту, и определив основные направления дальнейшего развития магистралей в Центральной и Восточной Европе, Евросоюз отказался от последующей их организации. Главное, в этой цепочке были задействованы как государства – кандидаты на вступление в ЕС, так и остальные страны, включая Россию. Если для первых предусматривалось оказание конкретной финансовой поддержки по программе «FARE», то для остальных, в соответствии с проектом «ТАСИС», речь шла лишь об оказании консультативных услуг. Таким образом, никакого финансирования со стороны Евросоюза открыто не было, хотя многие на такое решение рассчитывали.

Формирования евроазиатских транспортных связей

С целью разработки проблемы формирования евроазиатских связей в 1998, 2000 и 2003г.г. в Санкт-Петербурге (Россия) были проведены 3 Международные евроазиатские конференции по транспорту. Четвертая Конференция, планируемая к проведению в 2006 году, не состоялась по причинам определенной принципиальной несогласованности заинтересованных сторон по ряду вопросов дальнейшего развития и исследования проблем формирования устойчивых евроазиатских связей. В дальнейшем исследования по «Евроазиатским транспортным связям» проводились под эгидой ЕЭК ООН с участием представителей ЭСКАТО ООН.

Северный морской путь

Северный морской путь (СМП) – кратчайший путь между европейской частью России и Дальним Востоком. Протяженность маршрута от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14000 км. Путь следования через Суэцкий канал свыше 23000 км. Развитие перевозок по СМП связано не только с организацией международных перевозок грузов, но и решением проблем северного «завоза» в регионы примыкающие к побережью Северного Ледовитого океана (Тюменская область, Красноярский край, Якутия, Чукотка).

Направление «Восток-Запад»

Направление «Восток-Запад» (коридор "Транссиб"), включает основную составляющую: Берлин - Варшава - Минск - Москва - Екатеринбург - Владивосток / Находка и ответвления: С.-Петербург - Киров; Киев - Харьков - Самара - Курган; Новороссийск - Волгоград - Самара; Ростов-на-Дону - Волгоград; Курган - Петропавловск - Казахстан; Улан-Удэ - Монголия; Чита - Забайкальск – Китай. Разными экспертами возможные грузопотоки контейнеров по данному направлению, а именно привлечение транзитных контейнерных грузов – исходная посылка использования маршрута, оцениваются в 200, 300 и даже 500 TEU. Одна из основных проблем на сегодняшний день – неэффективность таможенных технологий.

Направление «Север-Юг»

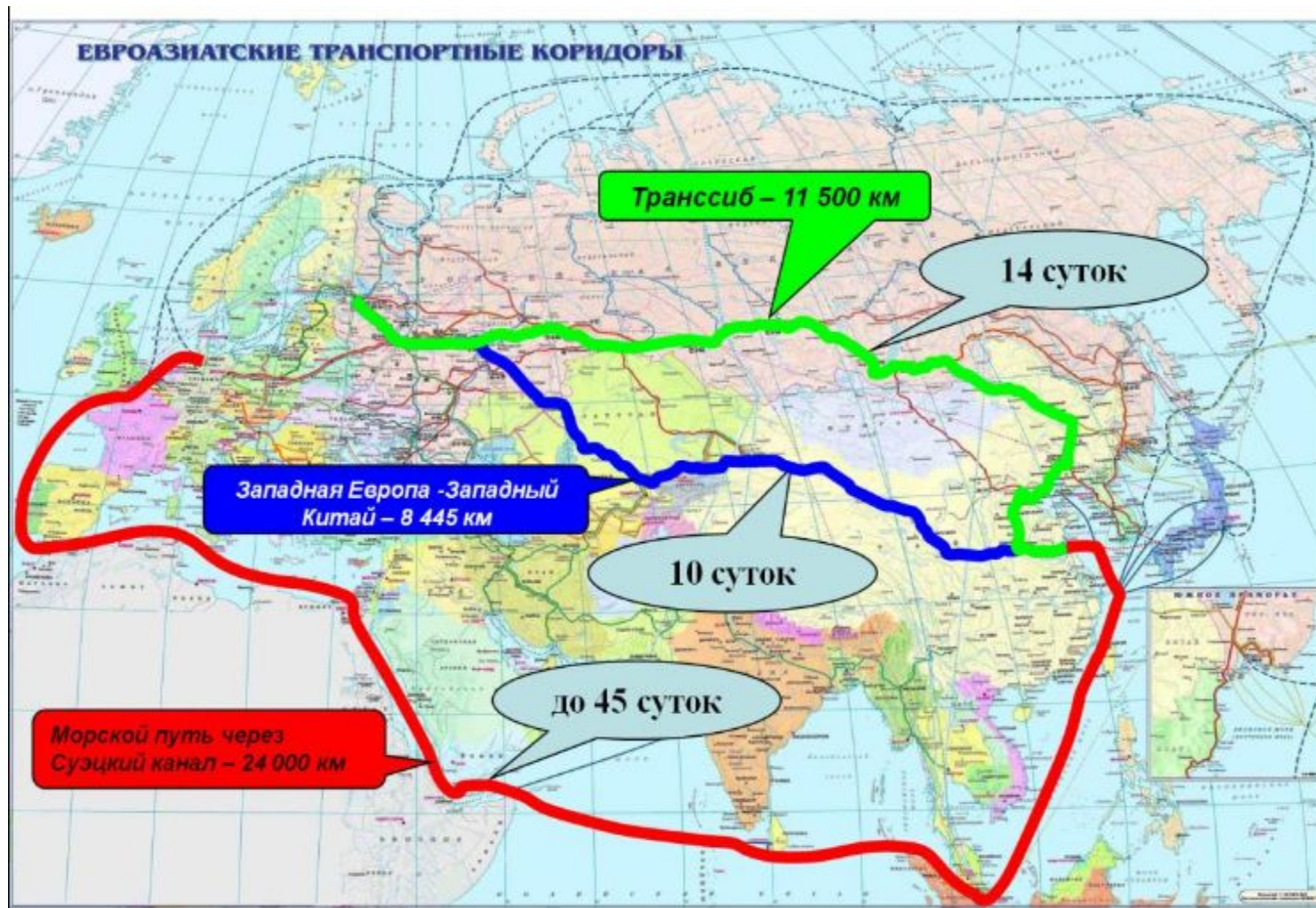
Направление «Север-Юг» включает основную составляющую:
Финляндия - Санкт-Петербург - Москва - Астрахань - Каспийское море -
Иран - страны Персидского залива / Индия и ответвления: С.-Петербург -
Мурманск; С.-Петербург - Белоруссия - Украина (Киев -порты Черного
моря): Москва -Киев; Калининград - Вильнюс - Минск - Киев; Москва -
Ростов-на-Дону - Новороссийск; Астрахань - Махачкала - Азербайджан;
Ростов-на-Дону–Махачкала.

В рамках реализации соглашения России с Ираном и Индией (2000г.) по международному транспортному коридору Север-Юг Россией и Ираном были предприняты определенные усилия, чтобы создать условия для увеличения грузопотока по направлению. Иранская сторона сильно укрепила свои порты на Каспии и подходы к ним, включая вопросы примыкания железных дорог, а также их строительства до границ с Пакистаном для организации прямого железнодорожного сообщения. Россия расширила возможности астраханских портов, включая Оля, и построила железнодорожную соединяющую ветку с магистральной железной дорогой.

ОСНОВНЫЕ ЕВРОАЗИАТСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ



Евразийские транспортные коридоры



ПРИМОРЬЕ – 1 и ПРИМОРЬЕ -2



КОРИДОРЫ В ПРИМОРЬЕ



«Скелет» железных дорог ЕС



Конфигурация транспортной сети Европы очень сложна. Но основной её каркас образуют магистрали широтного и меридионального направлений.

ГЛАВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ:

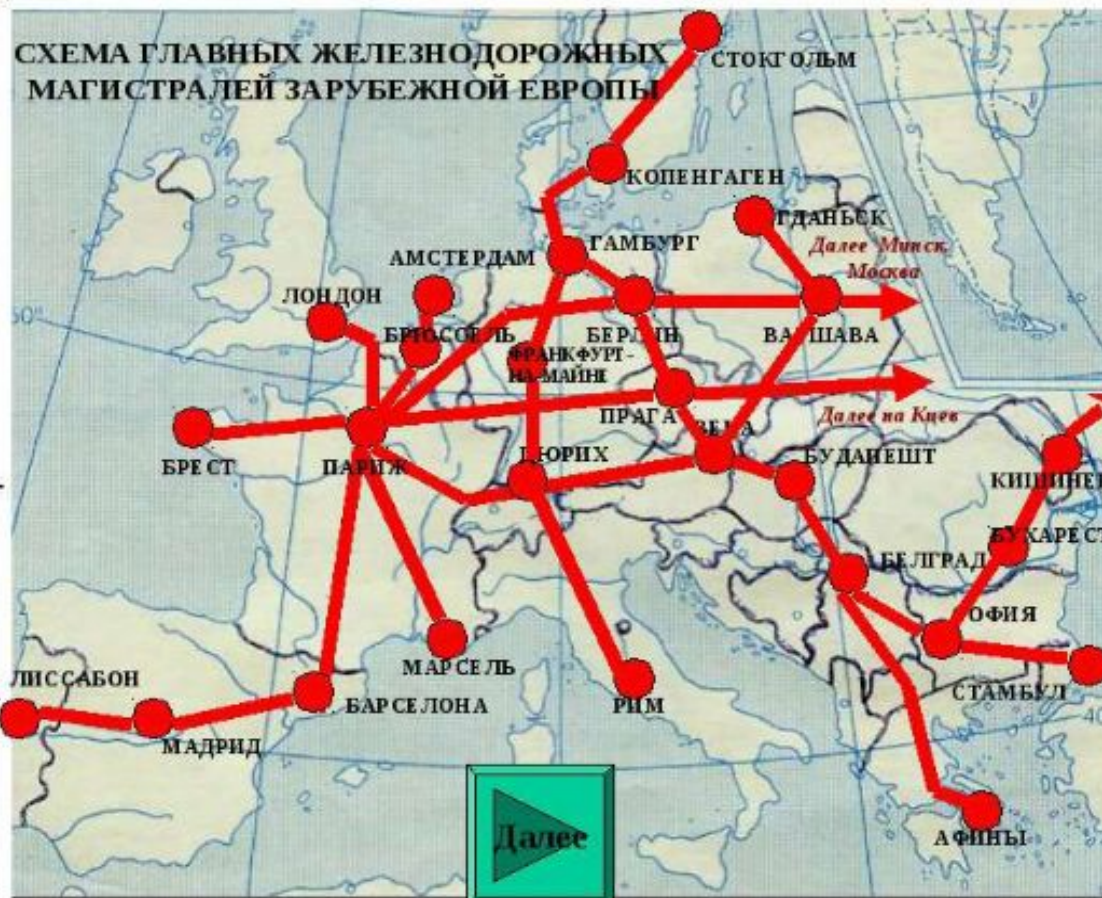
ШИРОТНОГО НАПРАВЛЕНИЯ:

- 1) Брест-Париж-Берлин-Варшава-Минск-Москва;
- 2) Лондон-Париж-Вена-Будапешт-Белград-София-Стамбул (далее на Ближний Восток);
- 3) Париж-Прага-Киев...

МЕРИДИОНАЛЬНОГО НАПРАВЛЕНИЯ:

- 1) Амстердам-Брюссель-Париж-Мадрид-Лиссабон;
- 2) Стокгольм-Копенгаген-Гамбург-Франкфурт-на-Майне-Цюрих-Рим;
- 3) Гданьск-Варшава-Вена-Будапешт-Белград-Афины.

Расширяется сеть высокоскоростных железных дорог.



Трансьевропейская транспортная сеть

- Основные коридоры трансъевропейской базовой транспортной сети

..... Железнодорожный транспортный коридор из Восточной Европы в страны Средиземноморья (6641 км, 96 терминалов)

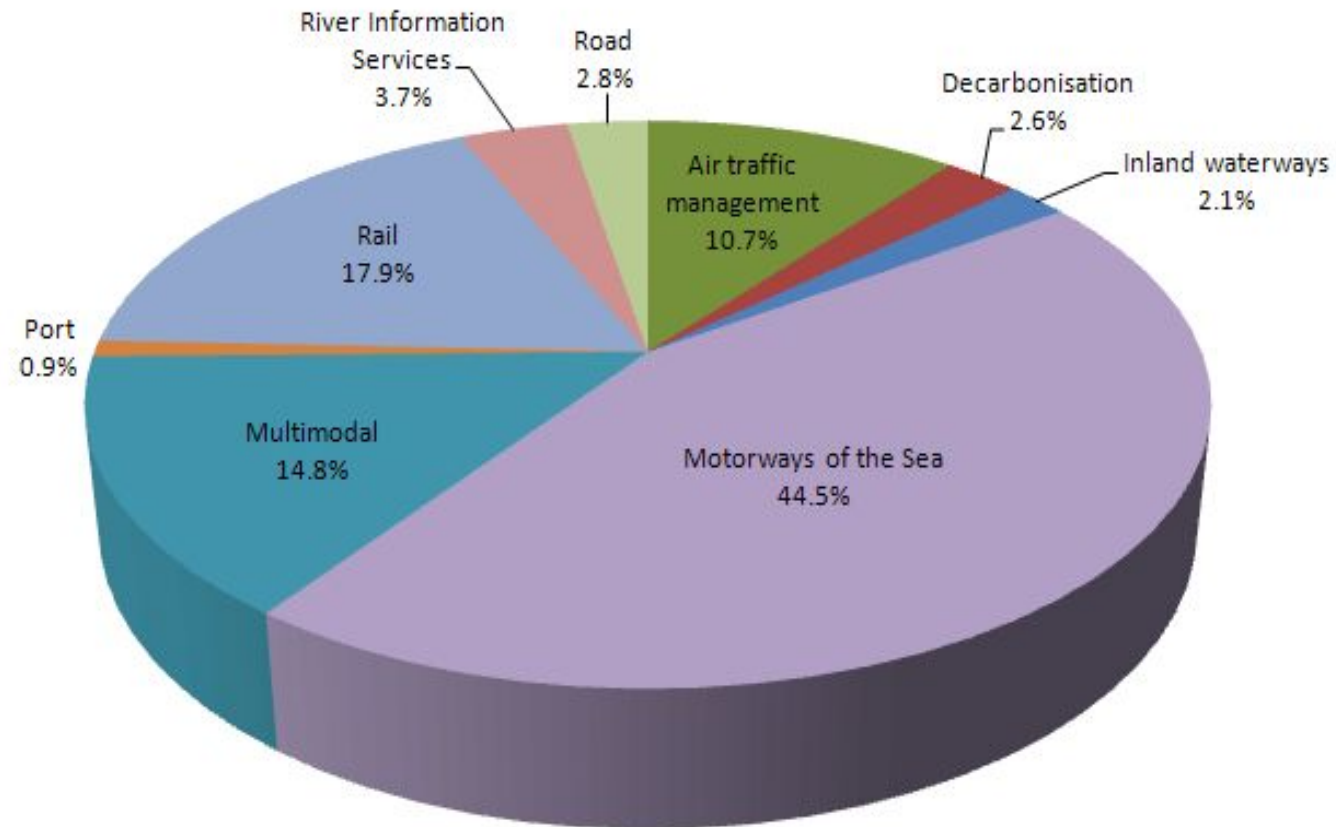


ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА



Направления вложения средств в развитие транспортной инфраструктуры ЕС

2010 TEN-T Calls: Awarded TEN-T funding by transport mode
(100% = € 190.6 Million)



Критские транспортные коридоры



БАГДАДСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

(Берлин — Вена — Стамбул — Багдад — Басра — Кувейт)



**Международные транспортные коридоры,
маршруты которых проходят через территорию РФ,
и альтернативные пути доставки грузов из Азии в Европу**



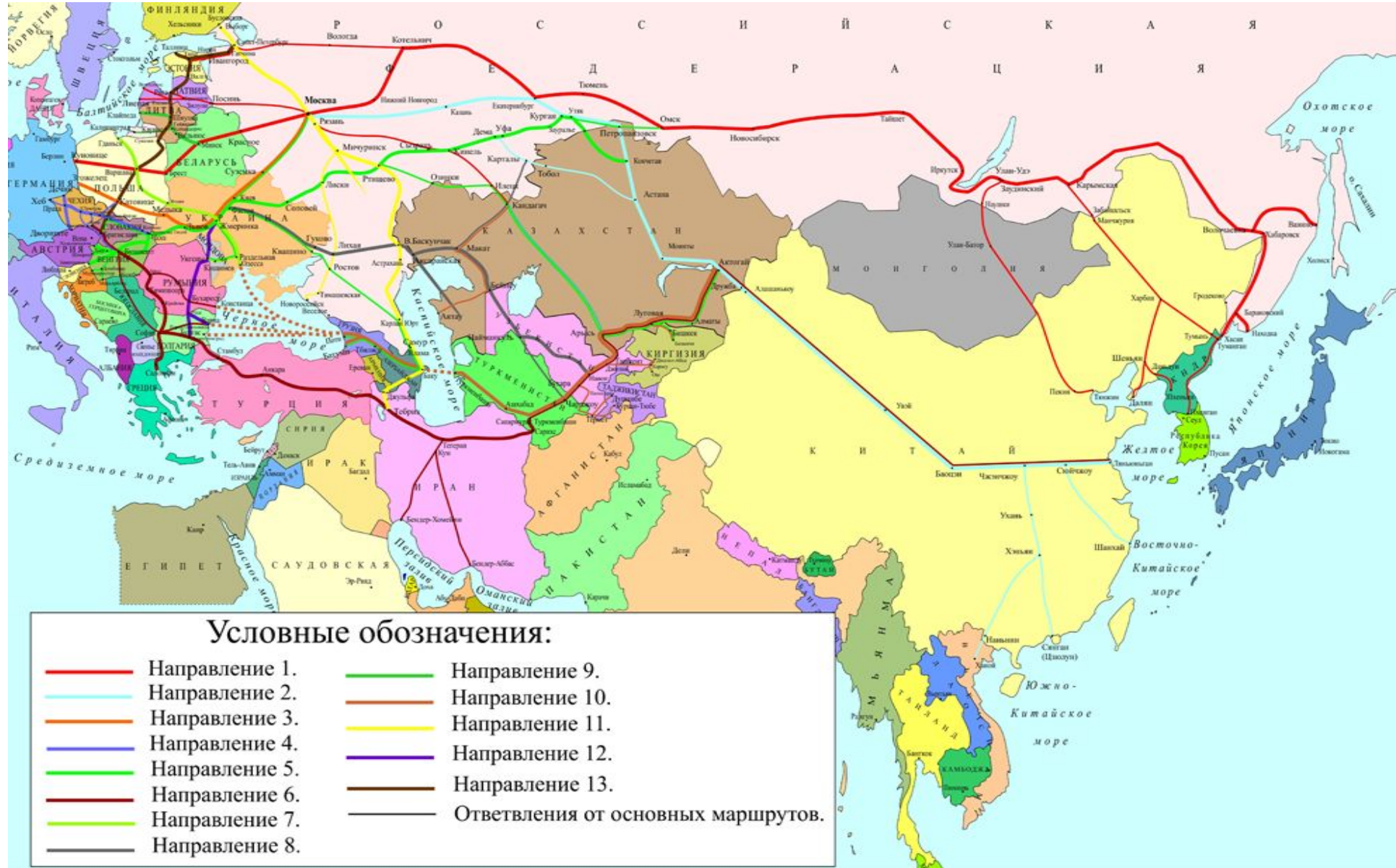
Схема евроазиатских Международных транспортных коридоров с указанием ширины железнодорожной колеи



Схема евроазиатских МТК, коридоров «Север-Юг» и ТРАСЕКА



Схема коридоров ОСЖД



Проекты развития мировой транспортной сети



СООБЩЕНИЯ

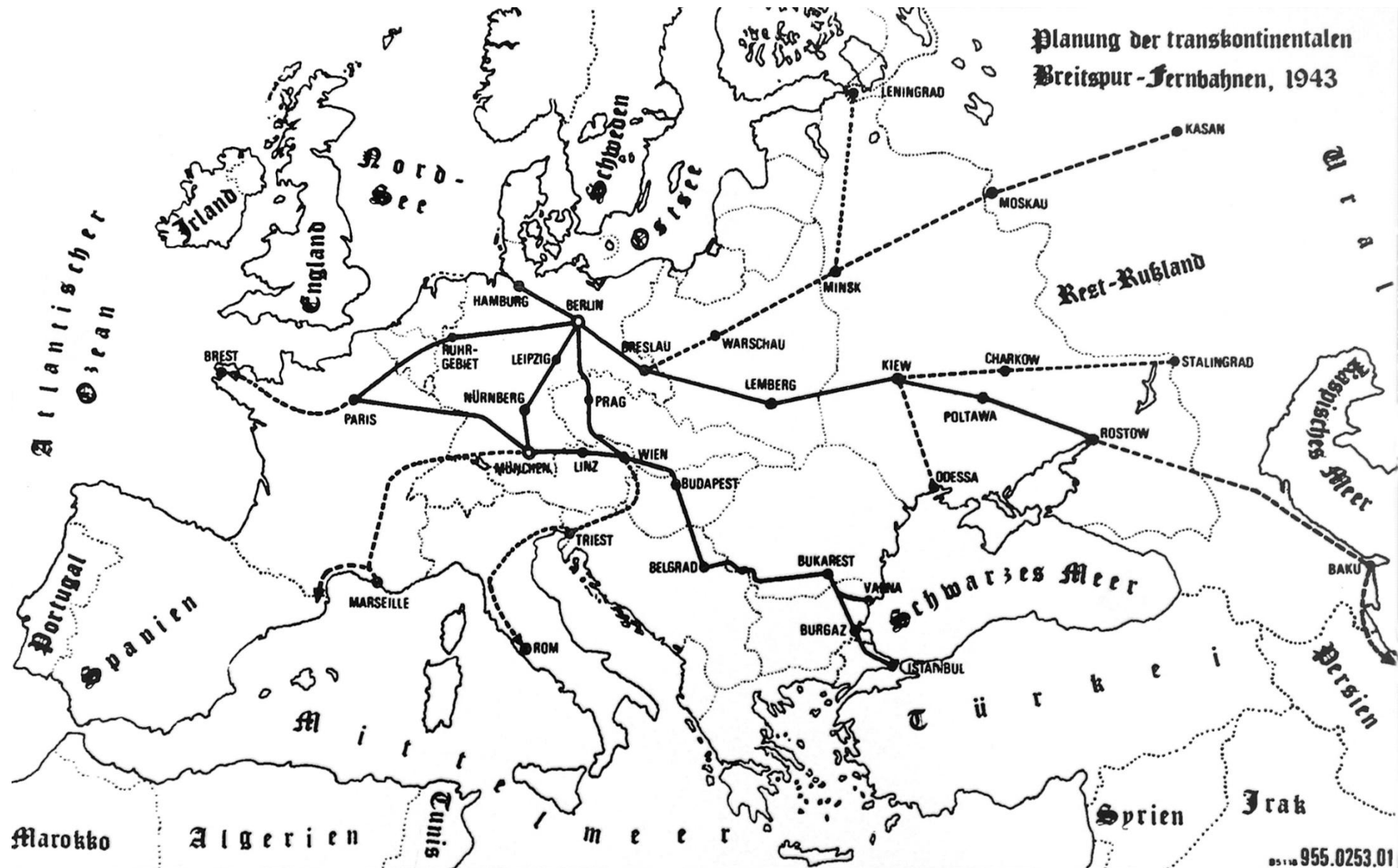
- 1) Великий трансокеанский канал Никарагуа
- 2) Тоннель через Берингов пролив
- 3) Соединение о.Сахалин и материковой России
- 4) Соединение о.Сахалин и о.Хоккайдо
- 5) Тоннель Сэйкан
- 6) Подводный тоннель между Японией и Южной Кореей
- 7) Тоннель через Бохайский залив
- 8) Мост через Малаккский пролив

- 9) Мост через Зондский пролив, Индонезия
- 10) Канал через перешеек Кра (Тайский канал)
- 11) Железнодорожный тоннель под проливом Босфор
- 12) Развитие Суэцкого канала
- 13) Соединение Италии и Туниса
- 14) Гибралтарский тоннель
- 15) Тоннель под проливом Ла-Манш
- 16) Соединение между Скандинавией и континентом

КОРИДОРЫ

- A** Трансконтинентальное железное сообщение Перу - Бразилия
- B** Межамериканское железнодорожное сообщение
- C** Железнодорожное сообщение от Аляски через Канаду до континентальной части США
- D** Железнодорожное сообщение до Берингова пролива
- E** Транссибирский коридор
- F** Экономический пояс Шелкового пути
- G** Международный транспортный коридор Север-Юг
- H** Трансафриканское железнодорожное сообщение
- I** Австралийская кольцевая железная дорога
- J** Морской шелковый путь
- K** Северный морской путь

Транспортные коридоры III Рейха (Поезд в никуда. От любимого ж.-д. детища Гитлера осталось лишь десять томов судебного дела // Гудок.- 2001.- 11 апреля)



ПЯТЬ ОСНОВНЫХ ОСЕЙ, СОЕДИНЯЮЩИХ ЕВРОСОЮЗ С СОСЕДЯМИ

Первая ось - «Морская автострада», увязывающая морские сообщения между пятью морями: Балтийским, Баренцевым, Средиземным, Черным и Каспийским, - и Атлантическим океаном и ее развитие на Суэц, на Красное море, в сторону России, включая Калининград, на Норвегию, на Марокко, к Северной Африке, Ближнему Востоку, в сторону Черного моря и т.д.

«Северная ось» (второй проект) связывает северную часть Евросоюза с Норвегией, с одной стороны, и с Белоруссией и Россией - с другой. Также предполагается связать регион Баренцева моря - Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией. Здесь предполагается развитие нескольких мультимодальных маршрутов: Берлин - Варшава - Минск - Москва - Транссибирская магистраль; граница Финляндии - Санкт-Петербург - Москва; железная дорога Санкт-Петербург - Вологда - Москва/Транссибирская магистраль и другие направления.

Третий проект («Центральная ось»), соединяет центр Евросоюза с Украиной и Черным морем и направлена в сторону Средней Азии и Кавказа. В проект включены маршруты, нацеленные на Транссибирскую магистраль, Каспийское и Балтийское моря.

Четвертое направление - Юго-Восточная ось - связывает Евросоюз через Балканы и Турцию с Кавказом, Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем.

Пятая ось - Юго-Западная, соединяющая юго-запад Евросоюза со Швейцарией и Марокко с последующим выходом на Алжир, Тунис, Египет.



Решение проблем нехватки финансовых ресурсов

В международной практике проблема нехватки финансовых ресурсов решается в основном за счёт использования следующих инструментов:

- выделения дополнительных бюджетных ассигнований;
- введения дополнительных целевых налогов и сборов для пользователей услуг транспортной инфраструктуры;
- привлечения заёмных средств под гарантии правительства;
- привлечения внебюджетных инвестиций на основе механизмов государственно-частного партнерства.

Реализация крупных экономических преобразований на транспорте невозможна без выстраивания качественно нового формата сотрудничества между государством и бизнесом, основанного на прозрачности и открытости отношений, балансе общественных и коммерческих интересов, наличии ясных стратегических целей и ориентиров.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



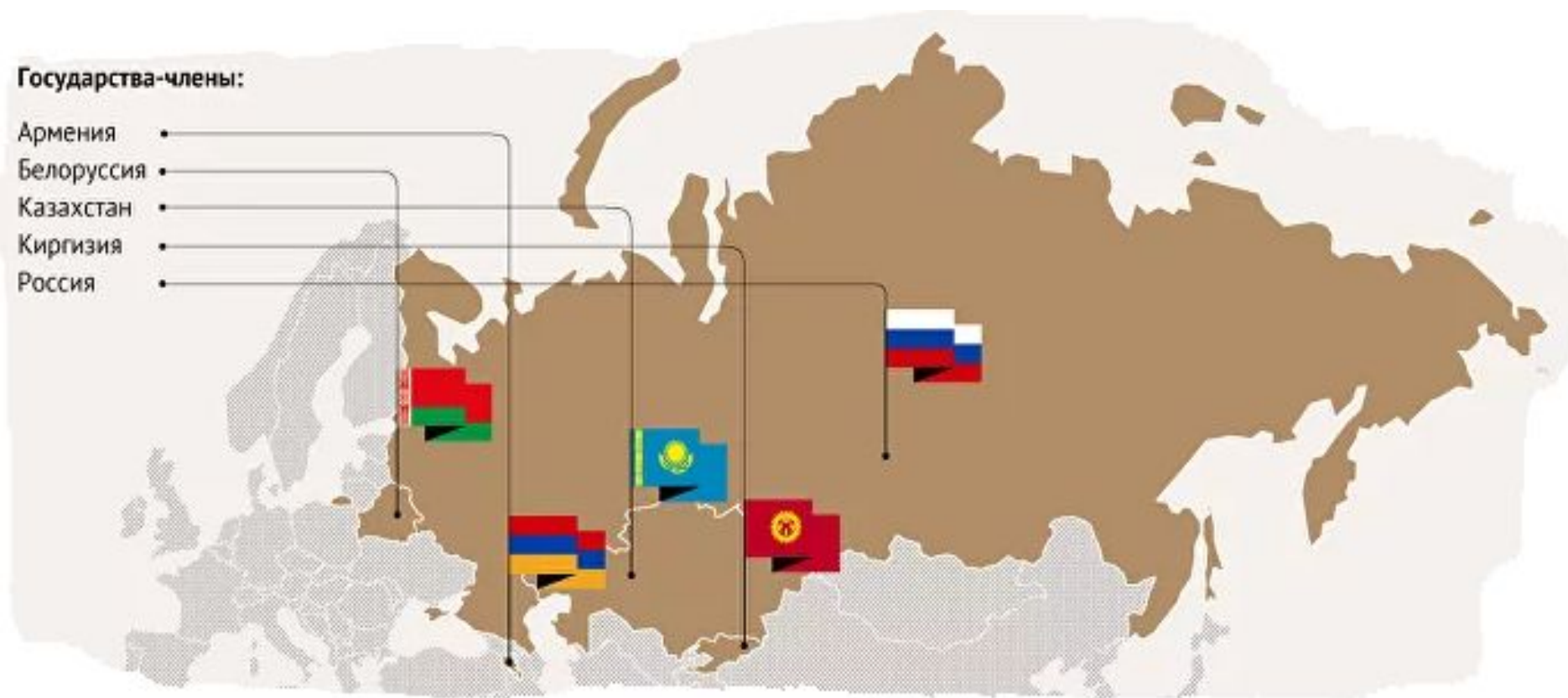
**Критские (панъевропейские) транспортные коридоры
1997 год (3-конференция в Хельсинки) – слева**
**Оставшиеся части Критских (панъевропейских)
транспортных коридоров после расширения ЕС – справа**



Современное состояние Критских (панъевропейских) транспортных коридоров

Общая протяженность 10 панъевропейских транспортных коридоров на момент завершения их формирования составляла 27,3 тыс.км. После расширения ЕС и формирования ЕАЭС 76% длины коридоров оказались включены в Трансъевропейскую транспортную сеть (TEN), 14,9% вошли в состав транспортной системы систему Евразийского экономического союза и 9,1% остались в Украине и в Молдавии.

Евразийский экономический союз



Каркас транспортной системы России



- Северный морской путь,
- Маршрут с использованием Транссибирской магистрали
- ТРАСЕКА — Север - Юг — Маршрут из/в Китай

Основа транспортной системы России для обеспечения приоритетного развития международных перевозок

Основной каркас транспортной системы России, способствующий устойчивым перспективам реализации условий обеспечения международных перевозок может быть определен в качестве замкнутого контура, включающего направления

«Север-Юг» - Мурманск (связи со БЭАР) и С.-Петербург (выход на сеть ТЕН) в связях с Новороссийском (зона ЧЭС) и Астраханью (Иран, Индия) и Берингов пролив (Восточная оконечность СМП) – порты Дальнего Востока и «Запад-Восток», представленное Северным морским путем, и Транссибом, определяющим южную границу России в азиатской части, с учетом морского связующего звена между ними.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

МТС – это комплекс технических средств, персонала, систем управления транспорта на путях сообщения двух и более стран, совокупность грузов, пассажиров и транспортных средств, циркулирующих по ним для удовлетворения экономики и населения в едином технологическом и коммерческо-правовом пространстве.

(Организация международных транспортных систем: Учебник по общей ред. д.э.н. Е.А. Королевой – СПб.: Изд-во ГУМРФ им. Адм. С.О. Макарова, 2017. – 383 с.)

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

Под международными транспортными системами понимаются интегрированные национальные транспортные системы или части этих систем, предназначенные для осуществления пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, сформированные на основе решений, принятых международными организациями по результатам проведенных конференций, совещаний, работы межгосударственных советов, в том числе по транспорту, и закрепленных в виде соответствующих деклараций, соглашений, отчетов и других нормативных документов.