Е. М. КУЗНЕЦОВА*

Елена Михайловна Кузнецова — аспирантка кафедры мировой экономики экономического факультета СПбГУ.
В 2004 г. окончила СПбГУ.
Инженер компании ЗАО «Самскип ЛТД».
Автор 5 публикаций.
Сфера научных интересов — мировая экономика, ВЭД, транспортная логистика.

✧ ✧ ✧

СУЩНОСТЬ И ИЕРАРХИЯ ПОНЯТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР**

Решение практических вопросов формирования мирового транспортного пространства предполагает построение теоретической основы транспортных задач, определение системы и структуры категориального аппарата исследования. Необходимо понять, что подразумевается под термином «транзит», который является одним из основных источников для перевозок по транспортным коридорам; дать определение таким понятиям, как «транспортный коридор» и «международный транспортный коридор» (МТК), проследить иерархию понятий (рис.).

Основным источником для перевозок являются грузы, а коридор представляет собой совокупность всех видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и участвующих в перевозке конкретных грузов.

Транзит определяется как перевозка грузов из одного пункта в другой через промежуточный пункт. Транспортный коридор представляет собой совокупность транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий транспортировку грузов между различными странами. Таким образом, транзит также является основой перевозок по транспортным коридорам.

Под понятием «международный транзит» понимается перевозка грузов из одной страны в другую через территорию третьей страны или третьих стран. Международный транзит является основанием для существования международного транспортного коридора, поскольку представляет собой совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки грузов в международном сообщении, связывающем различные страны.

РИС. Иерархия понятия «международный транспортный коридор».

* © Е. М. Кузнецова, 2009
** Статья публикуется по рекомендации доктора экономических наук, профессора Н. П. Кузнецовой.

Обычно транзит грузов по международным транспортным коридорам осуществляется несколькими видами транспорта. Доставка товаров одним видом транспорта не всегда представляется возможной. Один вид транспорта ограничен географией перевозок, другой — стоимостью, третий — сроками доставки, четвертый — гарантиями обеспечения сохранности перевозок и т. п. При этом каждый вид транспорта обладает одновременно несколькими преимуществами и недостатками. Проблемы рационализации перевозок можно решить путем четкой организации маршрутов следования груза и выбора видов транспорта, используя наиболее конкурентные черты каждого из них. Так в практику стали внедрять смешанные перевозки.

Согласно определению, данному К. В. Холоповым, смешанной (интермодальной) перевозкой называется транспортировка грузовой партии от пункта отправления до пункта назначения, когда для процесса перемещения используется несколько видов транспорта.

Смешанные перевозки подразумевают при доставке товаров осуществление принципов «от двери до двери» и «точно в срок». Их отличительными особенностями можно назвать следующие:

1. Согласованное использование в перевозке более одного вида транспорта.

2. Перевозка организуется и осуществляется одним лицом — оператором смешанной перевозки (ОСП), который может осуществлять перевозку сам или поручить ее реализацию каким-либо другим лицам. Принципиально то, что оператор обеспечивает выполнение услуги независимо от того, кто ее на самом деле будет осуществлять. Таким образом, ОСП — не экспедитор, не агент, а сторона договора — принципал во взаимоотношениях с заказчиком услуги. Оператор смешанной перевозки означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

3. Отношения между заказчиком и исполнителем комплексной транспортной услуги ОСП регулируют на основании одного договора — договора смешанной перевозки. Такой договор охватывает весь период (как временной, так и пространственный) — с момента приема груза оператором от отправителя до момента сдачи его оператором получателю.

4. Договор смешанной перевозки груза подтверждается выдачей оператором отправителю сквозного транспортного документа, подтверждающего ответственность ОСП на всем маршруте следования груза.

5. Смешанная перевозка имеет статус международной. Место приема груза к перевозке и предполагаемое место сдачи его должны находиться на территории двух различных государств.

Более емким является определение интермодальной перевозки как транспортировки пассажиров и грузов двумя или более различными видами транспорта по единому товаросопроводительному документу таким образом, что все части процесса транспортировки, включая обмен информацией, эффективно связаны и координированы [1, с. 110].

При осуществлении интермодальной перевозки обычно происходит транзит грузов.

Международный транзит грузов представляет перевозку грузов из одной страны в другую через территорию третьей страны (страны транзита) или третьих стран (стран транзита) [2, с. 613].

Для того чтобы международная перевозка считалась транзитной, необходимо выполнение двух условий:

1) пересечение грузом государственной границы страны транзита должно осуществляться не менее и обязательно четное количество раз;

2) объем груза, следующего по стране транзита, не должен меняться в процессе перевозки.

Эти условия полностью относятся к железнодорожным, автомобильным и речным транзитным перевозкам. Для воздушного транспорта транзитом будет считаться такая перевозка, при которой самолет либо пересечет без посадки воздушное пространство третьей страны, либо осуществит посадку на территории страны транзита без выгрузки или пополнения грузовой партии. Для морского транспорта транзитом является заход судна в территориальные воды или порт третьей страны без осуществления там коммерческих операций с грузом.

Существует несколько определений транспортных коридоров. Некоторые из них будут приведены ниже.

Термин *«коридор»* означает совокупность всех видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и участвующих в перевозке конкретных грузов [3, с. 108].

Под понятием «*транспортный коридор»* понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации [2, с. 615]. Понятие «коридор» включает в себя все виды транспорта, автомагистрали, речные и железнодорожные участки, магистральные трубопроводы, морские, речные и воздушные порты, железнодорожные станции и складские терминалы. Понятие транспортного коридора более широкое, чем транзитного. Не всякий транспортный коридор является транзитным. Например, по транспортному коридору могут перевозиться не только транзитные грузы, но и внутренние и внешнеторговые. Однако любой транзитный коридор является транспортным.

По мнению Н. А. Троицкой, *транспортный коридор* — это совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством различных видов транспорта, согласовано функционирующих в определенном направлении и отвечающих стандартам международного уровня.

Международные транспортные коридоры — совокупность наиболее оснащенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации, связывающем различные страны [4, с. 15].

Под *международными транспортными коридорами* (МТК) понимаются международные транспортные системы, слагаемые из различных видов транспорта и их инфраструктуры, позволяющие осуществлять перевозки грузов и пассажиров в определенных направлениях, на согласованных на международном уровне благоприятных организационных, технологических, правовых, экономических, информационных, сервисных условиях, обеспечивающих безопасность перевозок и охрану людей и грузов; утверждение транспортных систем в качестве МТК осуществляется принятыми международными процедурами и предполагает в перспективе гармонизацию всех условий перевозок [5, с. 3].

Практика признания за транспортными системами статуса транспортных коридоров опирается на международные транспортные конференции, совещания министров транспорта Европы или отдельных регионов и сравнительно регулярно проводимые международные евроазиатские конференции. Между этими форумами работает Европарламент, Европейская комиссия по транспорту, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН.

Группа экспертов Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН приняла следующее определение международного транспортного коридора как «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [6, с. 210].

В транспортных коридорах, прежде всего, унифицируют требования к транспортной инфраструктуре и параметрам транспортных средств, то есть должны вырабатываться общие требования к транспортным путям и средствам, информационным коммуникациям и сервисному комплексу.

Эффективность работы в транспортных коридорах будет обеспечиваться едиными техническими требованиями, внедрением передовых технологий и созданием единого информационного пространства для сопровождения и безопасности перевозок.

Подразумевается, что виды транспорта как элементы транспортного коридора способны заменить друг друга при возникновении дополнительных потребностей в перевозках, а также при изменении технических, экономических или правовых условий перевозок внутри коридоров вследствие внедрения достижений НТП или других причин.

Такое понимание транспортного коридора позволяет при рассмотрении того или иного транспортного направления охватить системными исследованиями все виды транспорта, занятые в перевозках на этом направлении независимо от географической сферы их деятельности (наземные, воздушные, водные и специализированные).

Исследование международных транспортных коридоров дает возможность оценивать целесообразность новых инвестиций путем сопоставления их с затратами по созданию условий для более полного использования резервов провозной способности других видов транспорта.

Осуществление капиталовложений в развитие международных транспортных коридоров связано с национальными и международными потребностями в перевозках в рассматриваемом регионе.

При исследовании транспортных коридоров прежде всего следует уделить внимание возможностям повышения эффективности транспортных операций в коридоре и использования преимуществ естественного транспортного потенциала страны (заливов, каботажного плавания, внутренних водных путей и т. д.) и недорогих, но эффективных видов транспорта. Определяется, какие виды транспорта являются конкурирующими на рассматриваемом направлении, а какие играют собственную роль в транспортном коридоре и служат для удовлетворения той части спроса на перевозки, которая зависит от его технических возможностей. Для решения этих сложных задач привлекается весь исследовательский арсенал, включая различные типы математических моделей и их систем, интуицию людей, мнения опытных экспертов и т. д., т. е. исследования транспортных коридоров — предмет системного анализа.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сутырин С. Ф., Ефимова Е. Г., Риккио Э. Россия как логистический посредник на евразийском континенте // Вестник СПбГУ. 2001. Серия 5, вып. 2. № 13.
2. Холопов К. В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник. М.: Юристъ, 2000.
3. Володин И. В. «Критские коридоры» — возможность интеграции для России в мировую транспортную систему // Вестник СПбГУ. 2000. Серия 5: Экономика. № 1. С. 108–111.
4. Транспортное дело России. 2001. № 2.
5. Транспорт Северо-Запада. 2003. № 16 (49).
6. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000.