

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"

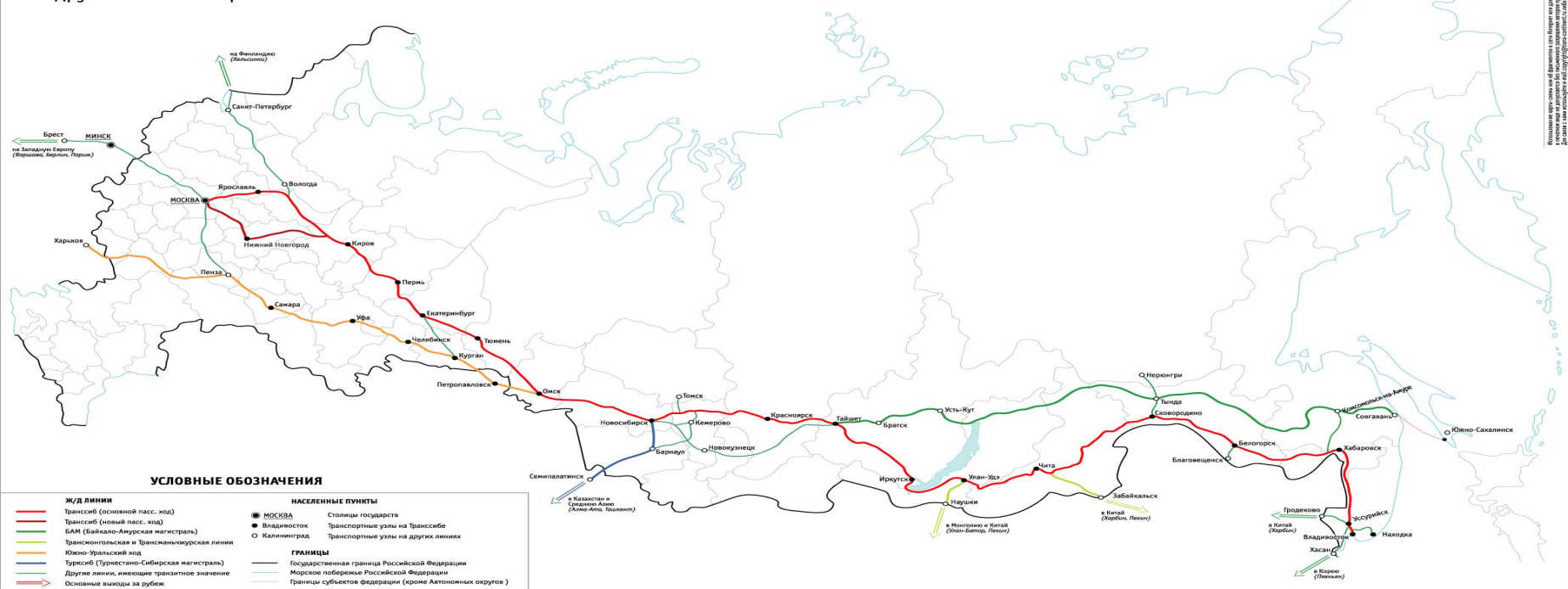
Страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.) - NS;



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;

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ и другие основные транзитные линии России



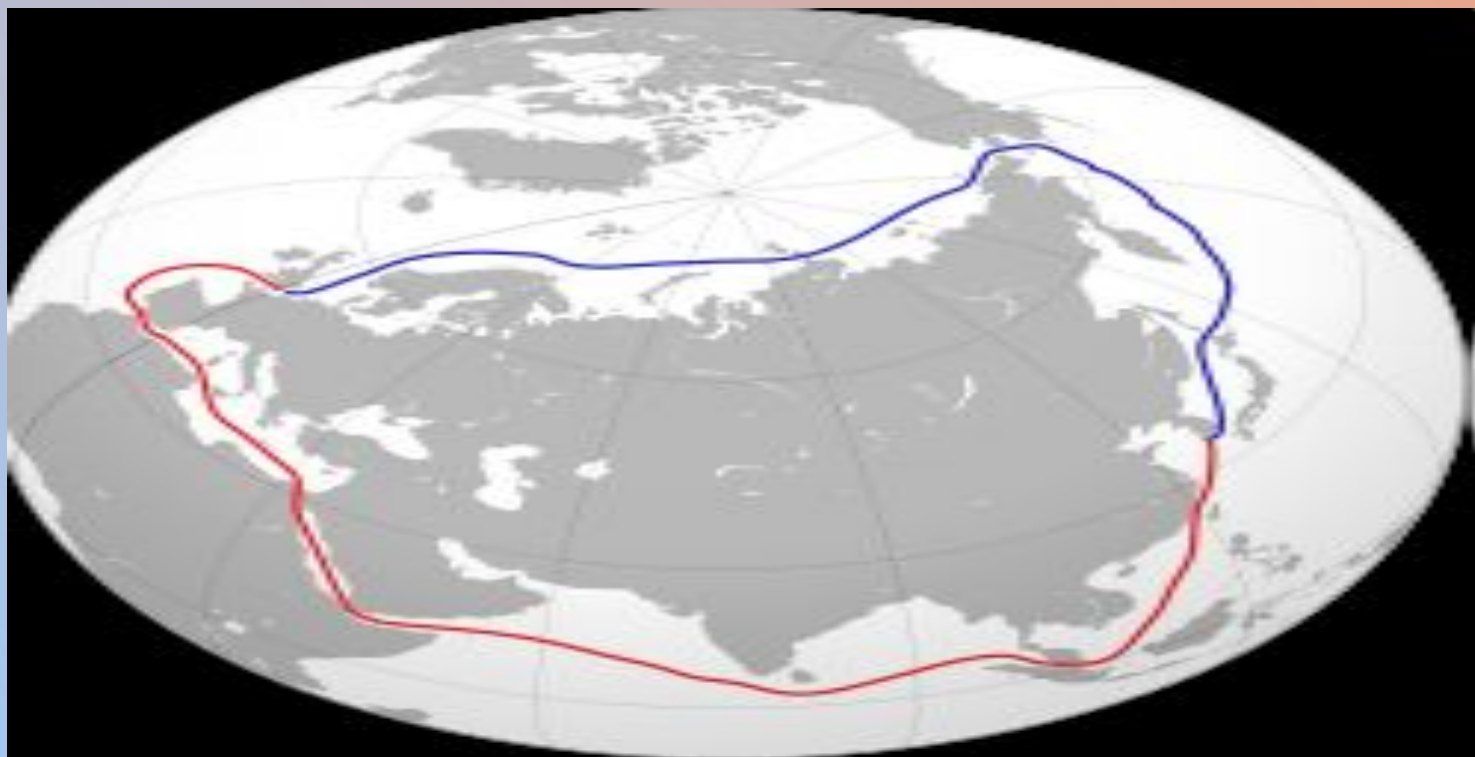
Информация о состоянии железных дорог России и о перспективах их развития опубликована в соответствии с программой «Образование и наука» на 2013-2018 гг. и является актуальной на момент публикации. Для цитирования информации необходимо указать источник: Федеральное агентство железнодорожного транспорта, сайт: www.rzd.ru

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

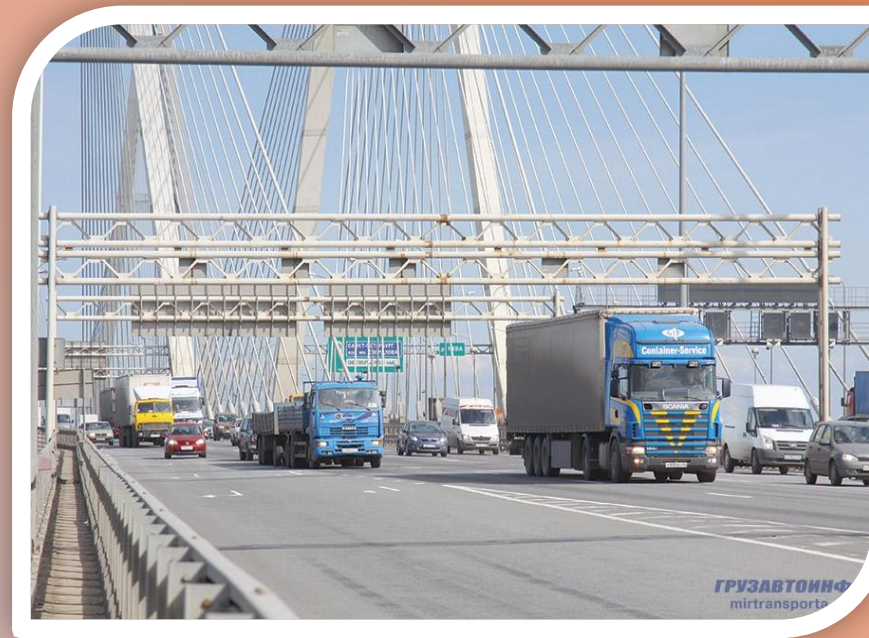
1. Максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
2. Конкуентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;
3. Приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении 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.