

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
ФГБОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

**Дисциплина**

**«ОБЩИЙ КУРС ТРАНСПОРТА»**

Преподаватели кафедры №22:

**Зайцев** Евгений Николаевич

**Шайдуров** Иван Георгиевич



Санкт - Петербургский государственный

**УНИВЕРСИТЕТ**

гражданской авиации

# Лекция №3

## 3. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

- 3.1. Международный транспортный коридор
- 3.2. Панъевропейские транспортные коридоры
- 3.3. Международные евроазиатские транспортные коридоры
- 3.4. Международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай»
- 3.5. Прогноз развития МТК

Выводы



Санкт - Петербургский государственный

**УНИВЕРСИТЕТ**

гражданской авиации

### 3. Международные транспортные коридоры

**Международный транспортный коридор (МТК)** – совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны.

**Панъевропейские транспортные коридоры:**

№ 1 – ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск);

№ 2 – граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга;

№ 9 – граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград;



## **Панъевропейский транспортный коридор** — система автомобильных дорог в Центральной и Восточной Европе.



Была первоначально определена на II панъевропейской конференции по транспорту на Крите в марте 1994 года, дополнения внесены на III конференции в Хельсинки в 1997 году. Поэтому, независимо от географического положения, эти транспортные коридоры также иногда называют критскими коридорами или хельсинкскими коридорами.

## Панъевропейские транспортные коридоры:

№ 1 – ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск);



№ 2 – граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга;



## Панъевропейские транспортные коридоры:

№ 9 – граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград;

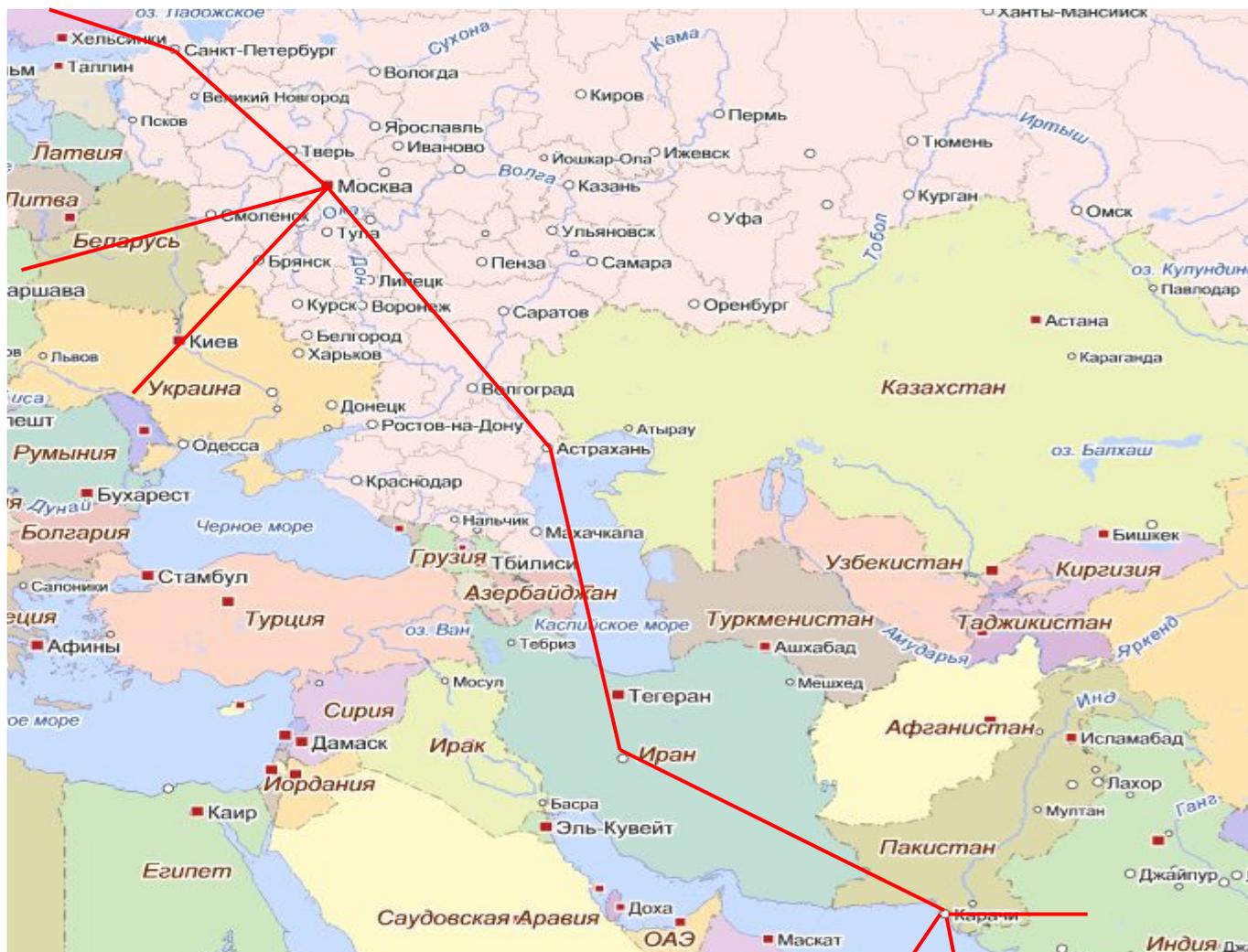


Санкт - Петербургский государственный

**УНИВЕРСИТЕТ**

гражданской авиации

«Север-Юг» – страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации – Каспийское море – Иран – Пакистан - Индия и др.



Санкт - Петербургский государственный

**УНИВЕРСИТЕТ**

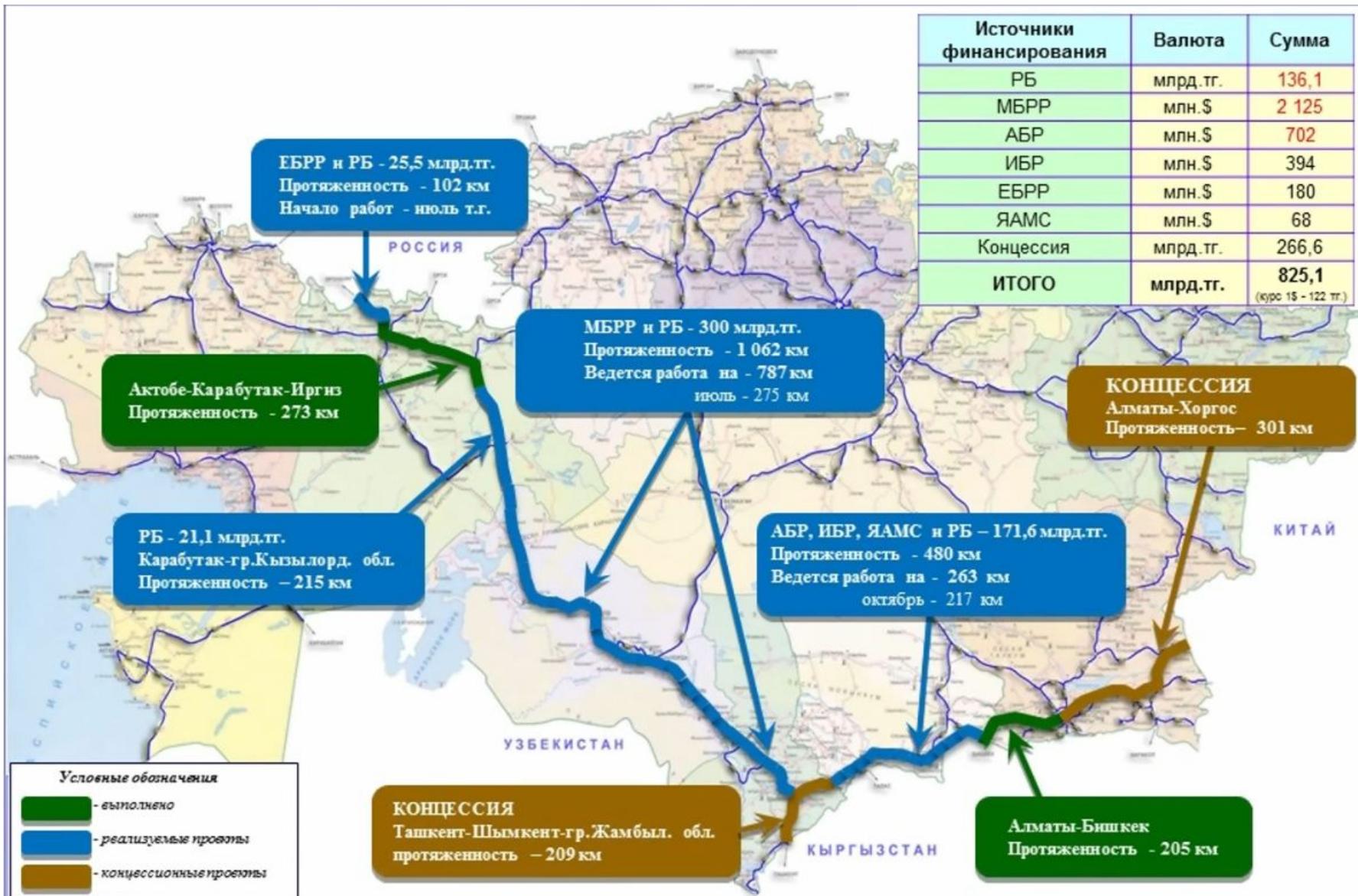
гражданской авиации

«Транссиб» - Центральная Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею)





# Международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай»



# Международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай»



# Основные направления грузоперевозок по коридору



**Условия заимствования средств (Международные финансовые институты)  
По проекту «Западная Европа – Западный Китай»**

| МФИ \ Финансовые условия                         |           | Сумма займа, млн.\$ | Ставка LIBOR      | Комиссия за обязательство | Разовый комиссионный сбор | Срок займа                               |
|--|-----------|---------------------|-------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| Международный Банк реконструкции и развития      |           | 2 125               | LIBOR – 0,05%     | 0%                        | 0,25%                     | 25 лет (включая 5 лет льготного периода) |
| Европейский Банк реконструкции и развития        |           | 180                 | LIBOR (6 мес) +1% | 0,5%                      | 1%                        | 19 лет (включая льготный период 4 года)  |
| Азиатский Банк развития                          | I-транш   | 340                 | LIBOR + 0,2%      | 0,15%                     | 0%                        | 25 лет (включая льготный период 5 лет)   |
|  | II-транш  | 210                 |                   |                           |                           |  |
|  | III-транш | 150                 |                   |                           |                           |  |
| Японское Агентство Международного Сотрудничества |           | 100                 | K = 1,7%          | 0,1%                      | 0%                        | 25 лет (включая льготный период 7 лет)   |
| Исламский Банк развития                          | I-транш   | 186                 | K = 5,1%          | 0%                        | 0%                        | 20 лет (включая льготный период 4 лет)   |
|  | II-транш  | 228                 |                   |                           |                           |  |



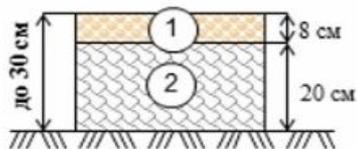
# Параметры проекта «Западная Европа – Западный Китай»

## Основные показатели

|   |                                    |  |                                    |
|---|------------------------------------|--|------------------------------------|
| 1. Протяженность коридора, в т.ч.<br>подлежит реконструкции | <b>2 787 км</b><br><b>2 452 км</b> | 4. I-ая техническая категория, в т.ч.<br>с цементобетонным покрытием | <b>1 390 км</b><br><b>1 079 км</b> |
| 2. Стоимость проекта, в т.ч.                                | <b>825,1 млрд.тг.</b>              | 5. II-ая техническая категория                                       | <b>1 062 км</b>                    |
| 3. Период строительства                                     | <b>2010-2012 гг.</b>               | 6. Протяженность в а/б покрытии                                      | <b>1 373 км</b>                    |
|   |                                    | 7. Количество мостов и путепроводов                                  | <b>284 шт.</b>                     |
|   |                                    | 8. Количество обходов населенных пунктов                             | <b>20 ед. - 319 км</b>             |

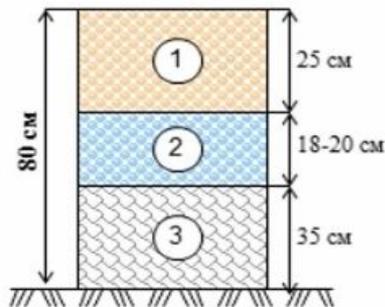
## Конструкция дорожных одежд

### Существующая



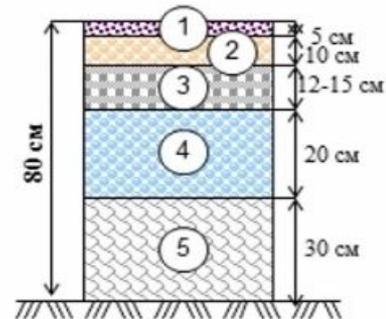
1. Холодный асфальтобетон
2. Песчано-гравийная смесь

### Проектная (цементобетон)



1. Цементобетон
2. Щебеночно-песчаная смесь
3. Песчано-гравийная смесь

### Проектная (асфальтобетон)



1. ЦМА
2. Крупнозернистый асфальтобетон
3. Высокопористый асфальтобетон
4. Щебеночно-гравийная смесь
5. Песчано-гравийная смесь



# Прогноз развития МТК

По прогнозам объем межрегиональных наземных грузовых перевозок между ЕС и странами-соседями увеличится к 2020 году в два раза.

Транспортная отрасль ЕС, координируемая Комиссией ЕС по транспорту и связи, создает 10 % ВВП Сообщества, в ней трудится более 10 млн. человек.

| Транспортная сеть     | Страна                                     | Евросоюз          | Россия                  |
|-----------------------|--|-------------------|-------------------------|
|                       | Скоростных автомобильных дорог (автобанов) |                   | <b>75</b> тыс. км       |
| Железнодорожных путей |  | <b>78</b> тыс. км | <b>86</b> тыс. км       |
| Аэропортов            |  | <b>330</b>        | с 1302<br>до <b>315</b> |
| Морских портов        |  | <b>480</b>        | <b>56</b>               |
| - международных       |  | <b>270</b>        | <b>18</b>               |





# Выводы

**Целью создания и развития международных транспортных коридоров является минимизация транспортной составляющей в конечной стоимости продукции с условиях макроэкономического развития промышленности.**

**Россия находится в выгодном географическом положении, способном соединить развитую промышленность Азии и растущий спрос Европы в различного рода продукции.**

**Но достижение цели возможно только при синхронном развитии транспортных коммуникаций, информационных телекоммуникаций и эффективным менеджментом.**

**Системное понимание связей между различными отраслями промышленности, бизнеса и государственного регулирования позволят сократить транспортные издержки и быть конкурентом на мировом рынке транспортных услуг среди других государств.**

