

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Дальневосточный государственный университет путей сообщения»  
Кафедра «Технология транспортных процессов и логистика»

**Костенко Н.И.**

**«ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ»**

**Методическое пособие**

Хабаровск

2018

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ .....	3
1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРОПЫ И АЗИИ .....	4
Вопросы для контроля знаний	
2. ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ К КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ № 1.....	15
3. ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ К КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ №2.....	17
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	19

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспортная система - важнейшая основа эффективного функционирования производства и различных сфер экономики страны. В связи с неравномерным распределением в мире производительных сил и природных ресурсов взаимодействие государственных транспортных систем является неотъемлемой частью технического прогресса и развития производства. Динамика объёмов внешнеторгового оборота большинства развитых стран характеризуется устойчивым ростом. Для обеспечения международной торговли, продвижения соответствующих экспортно-импортных и транзитных грузопотоков транспортные предприятия не только совершенствуют свои технику и технологию, но и развивают комбинированные технологии - мультимодальные перевозки грузов, интегрируются в международные транспортные коридоры (МТК).

В методическом пособии представлен обзор действующих международных транспортных коридоров и рассмотрены наиболее перспективные направления формирования транспортных коридоров в ближайшем будущем.

Практическая часть пособия содержит варианты задания контрольных работ и рекомендации по их выполнению для студентов заочной формы обучения по дисциплине «Транспортные узлы».

Методическое пособие соответствует Федеральному государственному стандарту высшего образования по специальности 23.05.04 «Эксплуатация железных дорог» и предназначено для студентов всех форм обучения. Может быть использовано для обучения бакалавров по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов», а также может быть использовано практическими работниками транспортных предприятий.

Вопросы, замечания и предложения по методическому пособию можно направлять по электронной почте: [nk-ru@mail.ru](mailto:nk-ru@mail.ru).

## 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРОПЫ И АЗИИ

Начало формирования МТК относится к 1980–1990 годам, когда в странах Европы возникла необходимость оптимизации внутреннего и внешнего транспортного сообщения Европейского сообщества, уменьшения затрат на перевозку, усиления информационного и культурного обменов в развитии международного сотрудничества. Это произошло в период, когда международные перевозки стали приобретать достаточно крупные масштабы [31].

К основным причинам формирования международных транспортных коридоров можно отнести необходимость решения следующих задач при взаимодействии транспортных систем различных стран: согласованность в развитии транспортной инфраструктуры стран, участвующих в перевозках; развитие технологии перевозок для улучшения их качества; снижение транспортных издержек в конечной стоимости экспортируемых и импортируемых товаров; создание условий для снижения стоимости перевозок во внутреннем сообщении; формирование рациональных грузопотоков для оптимизации загрузки морских портов; концентрация грузопотоков на отдельных направлениях с максимальной технической оснащенностью; улучшение транспортной доступности отдаленных регионов.

В 1994 году в результате работы 1-й и 2-й Европейских конференций по транспорту были определена сеть критских (панъевропейских) коридоров, обеспечивающая оптимальные транспортные связи западноевропейских стран между собой, со странами Балтии, европейскими странами СНГ и Турцией, а также определено понятие МТК – «комплекс магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которого используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации».

Сеть панъевропейских транспортных коридоров составляют следующие десять основных транспортных направлений (рисунок 1.1) [31].

**Коридор № 1. Север — Юг:** Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск (протяженность 1 тыс. км). Ветвь А: (Via/Rail Hanseatica) — Рига — Калининград — Гданьск. Ветвь В: По Балтийскому морю (Е67) — Хельсинки — Варшава. Этот коридор обеспечивает интеграцию

Польши и новых независимых государств Балтии (Эстонии, Литвы и Латвии) в западноевропейское социокультурное экономическое пространство.

**Коридор № 2. Восток—Запад:** Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород (протяженность 1,8 тыс. км). Коридор обеспечивает коммуникации между Германией - крупнейшим государством Европы и Россией, ускоряет и удешевляет перевозки пассажиров и грузов, стимулирует развитие торговли между Западной и Восточной Европой.

**Коридор № 3:** Брюссель — Ахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев (протяженность 1,6 тыс. км), улучшает транспортное сообщение между Западной Украиной, Польшей и Германией.

**Коридор № 4:** Дрезден/Нюрнберг — Прага — Вена — Братислава — Дьёр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца / Крайова — София — Салоники / Пловдив — Стамбул (протяженность 3,2 тыс. км), интегрирует страны Центральной и Юго-Восточной Европы и обеспечивает выход Западной Европе к Черному морю.

**Коридор № 5. Восток — Запад:** Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев (протяженность 1,6 тыс. км).

Ветвь А: Братислава — Жилина — Кошице — Ужгород.

Ветвь В: Риека — Загреб — Будапешт.

Ветвь С (Е73): Плоче — Сараево — Осиек — Будапешт.

Данный коридор обеспечивает Словакии, Словении, Венгрии и Западной Украине выход к портам Адриатического моря.

**Коридор № 6. Север — Юг:** Гданьск — Катовице — Жилина, западная ветвь Катовице — Брно (протяженность 1,8 тыс. км), предоставляет Словакии и Польше выход к Балтийскому морю.

**Коридор № 7: (Дунай) Северо-Запад — Юго-Восток:** Германия – Австрия – Словакия – Венгрия – Хорватия – Сербия – Болгария – Молдова – Украина - Румыния (протяжённость 2,3 тыс. км), объединяет придунайские страны.

**Коридор № 8:** Дуррес — Тирана — Скопье — Битола — София — Бургас — Варна (протяженность 1,3 тыс. км), объединяет порты Адриатического и Черного морей, обеспечивает транспортными коммуникациями Македонию.

**Коридор № 9:** Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашёвка/Раздельная (Украина) —

Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис (протяженность 3,4 тыс. км).

Главное направление: Санкт-Петербург — Москва — Киев.

Ветвь А: Клайпеда — Вильнюс — Минск — Гомель.

Ветвь В: Калининград — Вильнюс — Минск — Гомель.

Ветвь С: Любашёвка — Раздельная — Одесса.

Данный коридор – самый протяженный, интегрирует станы Западной и Восточной Европы, страны Черноморского и Балтийского побережья, обеспечивает Белоруссию и Украину транспортными коммуникациями с этими странами.

**Коридор № 10:** Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ниш — Скопье — Велес — Салоники (протяженность 2,3 тыс. км).

Ветвь А: Грац — Марибор — Загреб.

Ветвь В: Будапешт — Нови-Сад — Белград.

Ветвь С: Ниш — София—Димитровград—Стамбул через коридор № 4.

Ветвь D: Велес — Прилеп — Битола — Флорина — Игуменица.

Коридор № 10 обеспечивает Германии выход к Средиземному морю и транспортное сообщение со странами Балканского полуострова.

Основой Панъевропейских транспортных коридоров являются магистральные железные и автомобильные дороги. Исключение составляет коридор № 7, маршрут которого пролегает по реке Дунай и соединён с Северным морем через реки Рейн и Майн. Необходимо отметить, что в результате военных действий в 1990-е годы темпы развития дунайского судоходства существенно снизились.

На основе обзора действующих в Европе МТК в качестве определения может быть принято следующее утверждение: «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 подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также технологические, организационные и правовые условия, регламентирующие эти перевозки».

Действующий МТК — это высокотехнологическая транспортная система, включающая современные достижения техники магистральных видов транспорта, обеспечивающие рациональные технологии комбинированных перевозок. Основой технического обеспечения МТК являются инфраструктура

различных видов транспорта и соответствующие транспортные средства (подвижной состав).

Основными задачами МТК являются:

- согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
- рационализация взаимодействия различных видов транспорта;
- совершенствование технологий транспортного процесса, повышение качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
- внедрение современных таможенных технологий, способствующих сокращению продолжительности процедур, связанных с пересечением государственных границ;
- содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков, развитию международного туризма и культурных связей.
- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов.

В современном мире сформированы три основных экономических полюса: Евросоюз, Восточная Азия (Северо-Восточная и Юго-Восточную Азию) и Северная Америка. Россия территориально расположена между этими регионами, поэтому имеет огромный потенциал в развитии инфраструктуры МТК на своей территории и обеспечении растущих перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении [32].

Особую роль в экономической успешности России играет 9-й коридор, 2-й коридор и Северный морской путь.

9-й коридор на территории России в перспективе должен достичь 2 тысячи км в длину, в результате чего международные транспортные перевозки будут обеспечены территорией в 1 млн. кв. км. Этому способствует развитие морских портов в Северо-Западном бассейне РФ (Санкт-Петербург, Выборг, Усть-Луга и др.).

Перспективы использования коридора № 2 Восток и Запад связаны с естественным продолжением его по Транссибирской магистрали до Владивостока.

Северный морской путь по мере развития портовой инфраструктуры и ледокольного флота должен связать северные порты Европы с портами Японии, Кореи и Северной Америки.

Исходя из определения и основных задач МТК, Южный морской путь между Европой и Азией через Суэцкий канал (рис. 1.2.) является одним из самых мощных (обеспечивает более 98% грузопотока между Европой и странами АТР) международных транспортных коридоров Евразии, который сформирован и действует при участии международных транспортных организаций, правительств заинтересованных стран, а также частных инвесторов.

Особое значение имеет система транспортных коридоров на территории Сибири, Дальнего Востока России и Северо-Восточной Азии: Транспортный коридор Ванино-Тайшет; Транссибирский транспортный коридор или Транссибирский контейнерный мост (ТСКМ); Транспортный коридор Суйфэньхэ (порты Находка и Восточный – Суйфэньхэ – Харбин – Маньчжурия – Забайкальск – Транссиб); Транспортный коридор Далянь (Далянь – Харбин – Хэйхэ – Благовещенск – Транссиб); Транспортный коридор Туманган (порты Северной Кореи /Посъет/Зарубино – Чаньчунь – Транссиб); Транспортный коридор Тяньцзинь-Монголия (Тяньцзинь – Пекин – Эрлян – Улан-Батор – Транссиб); Транскитайский транспортный коридор или Транскитайский контейнерный мост (ТККМ); Западный транскорейский коридор: (Пусан – Сеул – Пхеньян – Синьджу – Шеньян – Харбин – Транссиб); Восточный транскорейский транспортный коридор (Пусан – Раджин – Сонбон – Хасан – Транссиб).

Эти коридоры обеспечивают российским предприятиям сообщение с морскими путями Тихого океана и таким образом сообщение со странами Северо-Восточной Азии, Юго-Восточной Азии и Северной Америки.

**Транспортный коридор Ванино-Тайшет** соединяет российский Дальний Восток со странами Европы и Средней Азии, является дополнением и одновременно альтернативой Транссибирской железнодорожной магистрали, обеспечивает кратчайший выход к морским портам Ванино и Советская Гавань, а также посредством паромной переправы обеспечивает сообщение с о. Сахалин. Основой коридора является Северный широтный ж.-д. ход (бывшая Байкало-Амурская магистраль (БАМ), который берет начало на берегу Татарского пролива и почти через 4,3 тыс.км соединяется с Транссибирской магистралью.

Порт Ванино поддерживает регулярную контейнерную линию на Пусан и имеет перерабатывающую способность до 14 млн. тонн грузов, включая 40 тыс. контейнеров ДФЭ (TEU).



В основном в порту Ванино перерабатываются продукты нефтехимии, древесина, алюминий, уголь, металлический лом, рыбная продукция. Ежегодно через порт отгружается 1,3 млн. т нефтехимических продуктов с Комсомольского-на-Амуре НПЗ. Две трети этой продукции отправляется на Сахалин, Камчатку и Магадан, и треть на экспорт в Корею, Китай и Малайзию. Ежегодные объемы переработки древесины достигают 1,2 млн. т, из которых 1 млн. т составляет круглый лес. 80% древесины экспортируется в Японию, а остальной объем в Китай и Южную Корею. На специализированном комплексе ежегодно перерабатывается 570.000 т глинозема, который импортируется в основном из Австралии и отправляется на Братский алюминиевый завод.

Готовая продукция этого завода доставляется в Ванино, откуда экспортируется в основном в Японию, и страны ЮВА и Северной Америки. С угольного терминала в Японию и на Тайвань ежегодно отгружается 400 тыс. т кемеровского угля. Объем переработки изделий и лома черных металлов также достигает 400 тыс. т. Эти грузы в основном отправляются в Республику Корея и Японию.

Станция Ванино регулярно формирует и отправляет контейнерные поезда до Москвы и в Среднюю Азию. Эти поезда, в основном, следуют по Транссибу, который обеспечивает наибольшую скорость продвижения. Остальные грузы перевозятся в групповых поездах по данному коридору.

Станции Дальневосточной железной дороги обеспечивают взаимодействие с автомобильной дорогой Хабаровск-Лидога-Ванино, протяженность 500 км.

В настоящее время коридор Ванино-Тайшет почти на всем протяжении однопутный и неэлектрифицированный, но в соответствии с планами его модернизации к 2025 г. оснащением не будет уступать Транссибирской магистрали.

**Транссибирский транспортный коридор или Транссибирский контейнерный мост (ТСКМ)** является основой международной транспортной системы мультимодальных перевозок, морское плечо которых включает перевозку между портами Дальнего Востока России (Восточный, Владивосток, Посьет, Находка и др) и портами Японии и Республики Корея. Железнодорожная часть коридора – Транссибирская магистраль имеет протяженность 7 тыс. км, это двухпутная электрифицированная железная дорога, которая обеспечивает сообщение с российскими дальневосточными портами предприятий Урала и Европейской части России.

ТСКМ обеспечивает выход к Тихому океану странам Средней Азии и в перспективе является альтернативой Южному морскому транспортному маршруту между Восточной Азией, странами АТР и Европой.

Для ТСКМ одним из основных является морской порт Восточный. Кроме контейнеров порт перерабатывает уголь, лес, клинкер, химические удобрения, кокс. В грузообороте порта более 90% составляют внешнеторговые грузы, причем экспортные. Мощности порта позволяют ежегодно перерабатывать до 20 млн. т грузов.

Контейнерный терминал имеет перерабатывающую способность до 200 тыс. контейнеров ДФЭ (TEU).

Порт совместно с железнодорожной станцией Находка-Восточная формирует специализированные контейнерные поезда с грузами назначением в страны Восточной и Западной Европы.

Порт Восточный связан контейнерной линией с портом Сиэтл на западном побережье США, а также портами Северо-восточных провинций КНР.

Перспективы ТСКМ по увеличению перевозок транзитных грузов в контейнерах между странами Европы и Азии связаны с необходимостью: развития и внедрения современных технологий управления и координации мультимодальными перевозками грузов; снижения стоимости морского фрахта, упрощения таможенных процедур, внедрения расписания движения контейнерных поездов и др.

**Транспортный коридор Суйфэньхэ** имеет в основе железнодорожную инфраструктуру, начинается в южных российских портах Дальнего Востока (Владивосток, Находка и Восточный), проходит через китайский пограничный город Суйфэньхэ, затем через Харбин, столицу провинции Хэйлуцзян, далее на западе через город Манчжурия и российский Забайкальск примыкает у г. Чита к Транссибирской магистрали. Этот коридор предоставляет китайским провинциям выход к морским путям и сообщениям со странами АТР.

Порт Находка расположен в одном заливе с портом Восточный в удобной незамерзающей бухте. Линию Япония-Находка обслуживают обычные сухогрузы. Доля контейнеров в грузообороте порта Находка незначительна. Порт обслуживает несколько грузовых железнодорожных станций, обеспечивающих примыкание к Транссибирской магистрали.

Порт Владивосток расположен в глубоководной незамерзающей бухте, имеет специализированные причальные комплексы, объединенные в терминалы: автомобильный; контейнерный; терминал генеральных грузов; нефтеперевалочную базу. Владивостокский порт имеет несколько регулярных

линий, включая Северо-Американскую линию на Сиэтл. Железная дорога от российских портов до пограничной станции Гродеково на участке до Уссурийска электрифицирована и имеет два пути. Ветка Уссурийск-Гродеково однопутная, обслуживается тепловозами. Железнодорожный участок Гродеково–Суйфэньхэ представляет собой совмещенную (1520мм и 1435 мм) колею. Перегрузка грузов между вагонами различной колеи осуществляется на терминалах станций Гродеково и Суйфэньхэ в соответствии с действующим порядком, в соответствие с которым, перевалку грузов осуществляет принимающая сторона. Железнодорожный участок Суйфэньхэ-Харбин-Манчжурия имеет тепловозную тягу, частично двухпутный.

Участок Манчжурия и Забайкальск – двухпутный, одна линия - широкой колеи, другая - стандартной колеи. Перегрузка грузов осуществляется на станции страны импортера. В качестве альтернативы железной дороге коридор оснащен автомобильных дорог (в основном двухполосных) и на территории Приморья и на территории КНР, а также автомобильными пограничными переходами.

Перспективы Транспортного коридора Суйфэньхэ в значительной степени связаны с развитием торговли между РФ и КНР.

**Транспортный коридор Далянь** является главной артерией для северо-восточных провинций Китая (Ляонин, Цзилинь и Хэйлуцзян). Коридор начинается в международном торговом порту Далянь, проходит через Харбин, административный центр провинции Хэйлуцзян, и далее через станцию Манчжурия выходит на Транссибирскую магистраль. Основой инфраструктуры коридора является сеть железных и автомобильных дорог. В перспективе коридор будет иметь ветвь на Хэйхэ и российский город Благовещенск.

**Транспортный коридор Туманган** связывает порты Хасанского района России и Корейской Народной Демократической Республики (КНДР), а также восточную часть Монголии. Коридор имеет два маршрута: через российские порты Зарубино и Посъет и через северокорейский порт Раджин. Туманганский коридор открывает провинции Цзилинь выход к морю, и сможет стать альтернативой для части грузов, перевозимых по транспортному коридору Далянь. Основные порты коридора имеют железнодорожные примыкания.

Порт Зарубино удобно расположен на западном берегу бухты Троица в центральной части Залива Посъет и хорошо защищен от морского волнения, имеет паромное сообщение с южнокорейским портом Сокчо. Порт Зарубино в основном перерабатывает продукцию предприятий черной металлургии и круглый лес, а также дальневосточные морепродукты.

Порт Раджин находится в стадии модернизации, имеет регулярные контейнерные линии Раджин-Пусан и Раджин-Ниигата.

Коридор расположен на территории со сложным рельефом, поэтому автодороги, включенные в коридор, только частично имеют асфальтовое покрытие.

Перспективы развития коридора связаны с усилением мощности и технического оснащения автомобильных и железных дорог.

**Транспортный коридор Тяньцзинь-Монголия** предоставляет Монголии кратчайший путь к морским портам. Главные промышленные и торговые центры Монголии расположены вдоль этого маршрута. Основой коридора является железная дорога, которая начинается в китайском порту Тяньцзинь и через Пекин идет до столицы Монголии Улан-Батора. Расстояние между портом Тяньцзинь и Улан-Батором составляет около 1700 км. Далее коридор, пересекая российско-монгольскую границу к северу от столицы, выходит на Улан-Удэ где соединяется с Транссибирской магистралью.

Маршрут Тяньцзинь-Монголия, являясь для этой страны важнейшим маршрутом транспортировки международных грузов, используется в качестве ветви ТСКМ для грузопотоков сообщением Европа – Азия.

Основу железнодорожной сети Монголии колеи 1520 мм составляет главная линия, проходящая с севера на юг и ветка на северо-востоке страны, ведущая к Транссибирской магистрали. Перспективы коридора связаны с совершенствованием перегрузки грузов меду вагонами широкой и стандартной колеи.

**Транскитайский транспортный коридор или Транскитайский контейнерный мост (ТККМ)** выполняет связующую роль между странами Восточной Средней Азии. Этот коридор составляет серьезную конкуренцию ТСКМ и развивается как основа мультимодальных международных перевозок грузов в сообщении Европа-Азия. Основой инфраструктуры коридора являются железные и автомобильные дороги на территории Китая и Казахстана: от порта Ляньюньган до Алашанькоу (4,1 тыс. км) далее по территории Казахстана и России грузы могут доставляться в Европу по нескольким маршрутам, как железнодорожным, так и автомобильным транспортом.

Коридор находится в стадии интенсивного развития мощностей и совершенствования технологии для перегрузки на пограничных переходах.

**Западный транскорейский коридор** обеспечивает порту Пусан и промышленным предприятиям Республики Корея возможность использовать преимущества сухопутных сообщений со странами Европейского сообщества.

**Восточный транскорейский транспортный коридор** обеспечивает грузоперевозки по восточному побережью Корейского полуострова из Пусана до особой торгово-экономической зоны Раджин-Сонбонг и далее через границу КНДР-РФ по ТСКМ. Коридор малодеятелен, но имеет хорошие перспективы при развитии отношений между Республикой Корея, КНДР и Россией.

В настоящее время в стадии интенсивного строительства находится Международный транспортный коридор "Западная Европа - Западный Китай". До 2015г. планируется построить автобан длиной более 5 тыс. км, который свяжет регионы с населением около 2 млрд. человек и производственными предприятиями, составляющими около 40 % мирового ВВП.

На стадии перспективной идеи обсуждаются проектные решения по сооружению магистрали Бангкок-Якутск-Ванкувер как основы для формирования самого протяженного межконтинентального МТК.

Формирование новых и развитие существующих МТК обеспечивает развитие транспортной инфраструктуры, активный рост экономики участвующих в этом процессе стран, способствуют решению многих задач в обеспечении безопасности стран: промышленной, технологической, демографической, военной и др.

Процессы формирования и развития МТК связаны с решением проблем экологической безопасности транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые эту инфраструктуру используют. Решение этих проблем способствует развитию организационно-технологических методов в осуществлении мультимодальных перевозок и более интенсивному использованию существующих технических средств и инфраструктуры.

Постепенно понятие транспортных коридоров трансформируется. В настоящее время из совокупности маршрутов они превратились в систему международных организаций, управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые на основе регулирования тарифной политикой, организуют различные варианты продвижения грузопотоков.

## **Контрольные вопросы**

1. Каковы основные причины формирования международных транспортных коридоров?

2. Дайте определение международного транспортного коридора.
3. Назовите транспортные коридоры, имеющие наибольшее значение для экономики России.
4. Каковы основные элементы Транссибирского транспортного коридора?
5. Перечислите действующие транспортные коридоры Дальнего Востока и Северо-Восточной Азии.
5. Каковы перспективы развития сети международных транспортных коридоров?
6. Каковы цели развития Северного морского пути?

## **2. ЗАДАНИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ К КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ № 1**

Название контрольной работы «Характеристика действующих транспортных коридоров».

Для выполнения контрольной работы рекомендуется использовать теоретические положения данного методического пособия, информационные ресурсы сети Интернет и другие издания, в том числе указанные в приведенном ниже библиографическом списке.

В результате выполнения контрольной работы № 1 *требуется определить, дать описание и проиллюстрировать:*

1) историю создания и развития, схему и протяженность заданных транспортных коридоров и их основных участков;

2) основные транспортные узлы (н.-конечные и транзитные), терминалы (порты, станции) заданных транспортных коридоров;

3) транспортные средства (подвижной состав);

4) экономический потенциал, стран, городов, объединенных транспортными коридорами, корреспонденции грузов (размеры и структура грузопотоков, пункты отправления и назначения);

5) показатели конкурентоспособности заданных транспортных коридоров (сроки, сут; скорость доставки, км/сут; стоимость доставки, руб/т-км;).

6) связываемые регионы и страны

Контрольная работа должна быть выполнена в соответствии с исходными данными. Выбор варианта исходных данных производится по последней и предпоследней цифре шифра студента. Работа должна быть оформлена в виде пояснительной записки в т.ч.: оглавление, введение, основные разделы, заключение, список использованных источников.

### **Исходные данные для контрольной работы №1.**

Порядковые номера действующих транспортных коридоров (см.) выбираются в табл. 3.1 по последней и в табл. 3.2 по предпоследней цифре шифра студента ИИФО.

Таблица 2.1

**Список Панъевропейских транспортных коридоров  
(по последней цифре шифра)**

№ п/п	Наименование коридора
1	Панъевропейский транспортный коридор № 1
2	Панъевропейский транспортный коридор № 2
3	Панъевропейский транспортный коридор № 3
4	Панъевропейский транспортный коридор № 4
5	Панъевропейский транспортный коридор № 5
6	Панъевропейский транспортный коридор № 6
7	Панъевропейский транспортный коридор № 7
8	Панъевропейский транспортный коридор № 8
9	Панъевропейский транспортный коридор № 9
10	Панъевропейский транспортный коридор № 10

Таблица 2.2

**Список Евро-Азиатских транспортных коридоров  
(по предпоследней цифре шифра)**

№ п/п	Наименование коридора
1	Евроазиатский Южный морской путь
2	Северный морской путь
3	Транссиб
4	Транспортный коридор «ТРАСЕКА»
5	Транспортный коридор Суйфэньхэ
6	Транспортный коридор Далянь
7	Транспортный коридор Туманган
8	Транспортный коридор Тяньцзинь-Монголия
9	Западный транскорейский коридор
10	Восточный транскорейский транспортный коридор



### 3. ЗАДАНИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ К КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ № 2

Название контрольной работы «Определение конкурентоспособности вариантов доставки грузов из Азии в Европу.

Для выполнения контрольной работы рекомендуется использовать теоретические положения данного методического пособия, информационные, картографические ресурсы сети Интернет, другие издания, в том числе указанные в приведенном ниже библиографическом списке.

В результате выполнения контрольной работы *требуется* :

1) На схематичном плане Евразии начертить 4 маршрута перевозки заданного груза на заданном направлении:

- с использованием Транссиба;
- транспортного коридора «ТРАСЕКА» (Европа - Кавказ - Азия);
- Северного морского пути;
- Южного морского пути;

2) Для каждого маршрута описать последовательность смены видов транспорта, определить расстояния перевозки по каждому виду транспорта;

3) Указать пункты перевалки и требуемое их оснащение;

4) Определить суммарное расстояние и продолжительность доставки заданного груза на заданном направлении по каждому из 4-х маршрутов.

Величину маршрутной скорости принять:

- для автотранспорта – 650 км/сут;
- для ж.-д. транспорта – 350 км/сут;
- для речного транспорта – 400 км/сут;
- для морского транспорта – 500 км/сут.

Контрольная работа должна быть выполнена в соответствии с исходными данными. Выбор варианта исходных данных производится по последней и предпоследней цифре шифра студента. Работа должна быть оформлена в виде пояснительной записки в т.ч.: оглавление, введение, основные разделы, заключение, список использованных источников.

#### **Исходные данные для контрольной работы №2.**

Пункты отправления и назначения выбираются в табл. 2.3 по последней и в табл. 2.4 по предпоследней цифре шифра студента ИИФО. Род перевозимого груза выбирается в табл. 2.3 по последней цифре шифра.

Таблица 2.3

**Перечень пунктов отправления и род перевозимого груза  
(по последней цифре шифра)**

№ п/п	Наименование груза	Наименование
1	Уголь	Порт Восточный
2	Сжиженный природный газ	Пуссан
3	Легковые автомобили	Иокогама
4	Бытовая техника	Сингапур
5	Мясо замороженное (говядина)	Ляньюньган
6	Метизы	Шанхай
7	Флодоовоци	Ниигата
8	Нефтепродукты	Ванино
9	Лесоматериалы	Гонконг
10	Металические трубы	Владивосток

Таблица 2.4

**Перечень пунктов назначения перевозимого груза  
(по предпоследней цифре шифра)**

№ п/п	Наименование
1	Антверпен
2	Гамбург
3	Клайпеда
4	Санкт-Петербург
5	Таллин
6	Роттердам
7	Хельсинки
8	Стокгольм
9	Лисабон
10	Берлин

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков, М. В. Шилимов. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии. 2009г.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008г. №1734-р.- Электронный ресурс «Минтранс России»:  
[http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=13008](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008).
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.- Электронный ресурс «Минтранс России»:  
[http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=13009](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13009)
4. Иванкова Л.Н., Иванков А.Н., Зверев В.И. Международные транспортные коридоры.- ИрГУПС, 2010.– 100с.
5. Кацман Ф. М. Е. А. Королева. Нормативно-правовые проблемы функционирования международных транспортных коридоров, СПб, 1998г.
6. Леонтьев Р.Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: транспортные коридоры и пограничные переходы: монография/ Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008.
7. Леонтьев Р.Г..Проектные транспортные коридоры - транзитный резерв РФ: монография / Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2010;
8. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России/ статья [Электронный ресурс] - <http://www.rustrana.ru/searchautor.php?search=Володин%20А.В.>
9. Программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" - Подпрограмма "Международные транспортные коридоры" [Электронный ресурс] - <http://fcp.vpk.ru/ext/11/content.Htm>
- 10.Винокуров, Е. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор [Текст] / Е. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. М. – Евразийский банк развития.- 2009г.
- 11.Девять транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. Российское Экспертное обозрение №10 2004. // Электр. текстов. дан. – <http://www.protown.ru/information/articles/3314.html>.
12. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2000.- 176 с.
- 13.Леонтьев Р.Г..Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: транспортные коридоры и пограничные переходы: монография/ Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008.
- 14.Леонтьев Р.Г..Проектные транспортные коридоры - транзитный резерв РФ: монография / Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2010.
15. Балалаев А.С., Телегина В.А., Костенко Н.И. Организация мультимодальных перевозок: учебник.– М.: ФГБУДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017. 440с.