

Сидорюк Игорь Витальевич, Красова Елена Викторовна

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Роль международных транспортных коридоров в экономике Приморского края

Статья посвящена проблемам формирования транспортных коридоров России. Автор раскрывает сущность понятия «международный транспортный коридор» и обосновывает значимость развития транспортных коридоров в целом для страны и для Приморского края в частности. В статье представлена общая карта главных транспортных коридоров Приморья, обозначены проблемы, связанные с их развитием и использованием.

Ключевые слова и словосочетания: транспорт, перевозочные процессы, «международный транспортный коридор».

Транспорт – одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависят состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны, а также благополучие и удобство населения.

В настоящее время показатели перевозочных процессов в России значительно отстают от мирового уровня. В частности, объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время как в США – менее 7%. Потери времени потребителей в России в 5 раз выше, чем в развитых странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60 – 70%, а простои достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания. В бывшем Советском Союзе существовало развернутое, единое транспортное пространство, с едиными плохими или хорошими средствами, с четкой технической политикой, с обоснованной налоговой системой. К сожалению, сегодня в России ничего этого нет, поскольку в результате изменения геополитической ситуации в России ее транспорт оказался в особо тяжелом положении.

Сложившаяся ситуация в немалой степени обусловлена недопониманием роли транспорта в экономической и социальной жизни страны и его специфики как особой структуры в народном хозяйстве. Прежде всего, это относится к недостаткам законно-правовой базы, налоговой и тариф-

ной политики, т.е. всего круга вопросов, которые определяют экономический и политический базис транспорта. Важнейшим фактором является высокая степень физического и морального износа основных фондов (транспортной техники), определяющая характер развития всех видов транспорта, а также значительное отставание развития транспортной инфраструктуры, главным образом, морских портов, автомобильных и железных дорог, терминальных пунктов и т.д.

В условиях развития международного сотрудничества и углубления производственной кооперации формированию сети международных транспортных коридоров принадлежит центральная роль. Им отводится особое место в решении транспортных проблем, связанных с расширением межгосударственных транспортно-экономических, культурных и других связей, созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Группа экспертов комитета по внутреннему транспорту ЕЭК приняла следующее определение международного транспортного коридора: «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, работающего на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок».

В настоящее время в мире сформировалось три мировых экономических полюса: Евросоюз; Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия; Северная Америка. Россия, к сожалению, не входит пока в число экономических полюсов по объективным причинам. Задача России сейчас состоит в том, чтобы изменить ситуацию, в том числе за счет тех возможностей, которые дают глобализация мировой экономики и ее механизмы в виде международных транспортных коридоров.

Влияние транспортных коридоров на национальную безопасность страны зависит от функций, которые они выполняют. Прямыми функциями транспортных коридоров являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита. Для стран, непосредственно не граничащих друг с другом, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Все остальные проявления являются мультипликативным эффектом при совместном воздействии международных и национальных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией.

При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Чем больше страна, чем сильнее развиты ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация; чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту.

Международные транспортные коридоры также влияют на промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность.

Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора.

Возросшие требования к качеству транспортной инфраструктуры, транспортным средствам заставляют повышать качество изготовления транспортного оборудования.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основа-

ния утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры станут проводниками технологического прорыва [17].

Для России высокие технологические требования международных транспортных коридоров, емкий отечественный спрос в сфере транспорта, верно выбранная государственная транспортная политика с учетом технологических требований способны обеспечить решение принципиальной задачи – обеспечение технологической безопасности России.

Военная безопасность напрямую связана с насыщенностью территории железными, автомобильными дорогами, внутренними водными путями, портами, аэропортами, другими объектами транспортного обслуживания, с самой конфигурацией железнодорожной и автомобильной сети.

Именно вопросы военной безопасности, сохранения территориальной целостности России были главными при строительстве Транссибирской магистрали.

Международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа, так называемая опорная транспортная решетка.

У Российской империи, Советского Союза, России имеются все природные возможности для интенсивного развития, обеспечения национальной безопасности в сырьевой, промышленной, продовольственной, военной и транспортной сферах. Следует отметить, что фактор военной защиты являлся одним из определяющих при выборе ширины железнодорожной колеи в России, отличной от европейской.

Исчерпывающий ответ на обеспечение национальной безопасности дает «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года» своим ключевым проектом – строительством Северо-Сибирской магистрали.

Эта магистраль является недостающим центральным звеном Северо-Российского евразийского международного транспортного коридора, который насквозь пересечет всю страну севернее Транссиба. Поэтому в Транспортной стратегии однозначно сформулировано требование: «в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали».

Международные транспортные коридоры представляют собой совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение.

В концепции развития транспорта РФ предусмотрены следующие международные транспортные коридоры (МТК), которые проходят через территорию Приморского края (табл. 1).

Таблица 1

Международные транспортные коридоры, которые проходят через территорию Приморского края

Наименование	Маршрут	Специализация
Транссиб	Берлин – Варшава – Минск – Москва – Екатеринбург – Владивосток (Находка)	Международный транзит на направления: Япония, Корея, Китай (Шанхай), Тайвань, страны Западной Европы, Ближний Восток, Афганистан
Северный морской путь (СМП)	Владивосток – Арктика – порты Европы	Сквозное движение судов для международного транзита
Приморье-1	Харбин – Суйфэньхэ – Пограничный – Владивосток (Находка/Восточный) – порты АТР	Обеспечение роста международной торговли с провинцией Хэйлунцзян, со странами АТР и морскими портами южного Китая
	Суйфэньхэ – Пограничный – Уссурийск – Владивосток (Восточный/Находка)	
Приморье-2	Хуньчунь – Камышовая – Посьет (Зарубино) – порты АТР	Обеспечение внешнеторговых отношений с провинцией Цзилинь, со странами АТР и морскими портами южного Китая
	Хуньчунь – Краскино – Посьет (Зарубино)	
Восток-Запад	Харбин – Пограничный – порт Восточный – порты западного побережья США	Обеспечение торговли северо-восточных провинций КНР и США
Транскорейская магистраль Транссиб	Пусан – Раджин – Хасан – Барановский – Транссиб	Обеспечение внешней торговли между Республикой Корея, КНДР и странами Европы

Источник: сайт Инвестиционного портала Приморского края URL: http://invest.primorsky.ru/invest/index.php?option=com_content&view=article&id=80:2010-09-20-10-38-18&catid=80:2011-01-24-07-09-35&Itemid=60 (Дата обращения: 23.03.2012 г.).

Транспортный коридор Транссиб представляет собой альтернативу традиционному морскому пути, использованному для доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Ев-

ропу. Для приведения транспортного коридора Транссиб в соответствие с современными требованиями интенсивно развиваются транспортные пути и модернизируются морские порты Дальнего Востока и Северо-Западного региона, обеспечивающие стыковку с международными коммуникациями. Международный транзит в широтном направлении по транспортному коридору Транссиб не только обеспечивает дополнительные финансовые поступления, но также способствует росту внутренних перевозок и развитию восточных регионов России.

Транспортное положение Дальневосточного региона с наличием прямого железнодорожного выхода к крупным морским портам Тихоокеанского побережья: Ванино, Находка, Находка – Восточный, Владивосток, Посьет, а также к сухопутным пограничным переходам Пограничный – Суйфэньхэ, Хасан – Туманган – создает благоприятные условия для внутренних и внешних перевозок.

На территории Приморского края действуют 17 пограничных пунктов пропуска: 8 морских, 5 автомобильных, 3 железнодорожных и 1 авиационный.

Восточное окончание Транссибирской магистрали на юге края имеет участки, соединяющие магистраль со всеми крупными портами: Владивосток, Находка, Восточный. Имеются также выходы к морскому порту Посьет, бухте Славянка. На юге Приморского края расположены иофанские железнодорожные пункты пропуска между РФ и КНР, а также между РФ и КНДР.

На территории Приморского края густота железнодорожных путей общего пользования составляет 94 км/10 тыс. км², длина железнодорожных путей 19,2% от общей длины по ДФО.

По территории Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Еврейской автономной областей, Республике Саха (Якутия) проходит Дальневосточная железная дорога. В зоне ее обслуживания находятся также Магаданская, Сахалинская области, Камчатский край и Чукотка – свыше 40% территории России. Управление ДВЖД находится в г. Хабаровске. На дороге – 365 станций, 2 погранперехода (Гродеково с КНР, Хасан с КНДР).

ДВЖД состоит из широтных магистралей: Южной – часть Транссибирского направления и Северной – бывшей Байкало-Амурской железной дороги.

В результате модернизации Транскорейской магистрали планируется соединить Транссиб с Транскорейской железной дорогой (через п. Хасан Приморского края) и создать транзитный коридор «Азия Европа», конкурентный морскому маршруту следования грузов в сообщении через Суэцкий канал. Одно из его преимуществ – прохождение груза на протяжении более 10 тыс. км без пересечения границ в рамках единого транспортного права. Грузопотоки Транскорейской магистрали формировались

бы из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и Южной Кореей и транзитных грузов в сообщении «Республика Корея – страны Европы» и обратно. К перевозкам по Транскорейской магистрали могла быть привлечена также часть контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в порту Пусан.

В 2007 году началось восстановление отрезка железной дороги Раджин (КНДР) – Хасан (Россия, Приморский край), соединяющего Транссиб и Транскорейскую дорогу.

В Приморском крае расположены железнодорожные пограничные переходы:

1. Пограничный-Суйфэньхэ (провинция Хэйлунцзян), имеющий большое значение для взаимовыгодного сотрудничества между РФ и КНР. Ежегодно объем грузоперевозок через этот погранпереход возрастает примерно на миллион тонн. По прогнозам, благодаря развитию сотрудничества России и КНР, к 2010 году объем грузоперевозок в южном Приморье достигнет 12 млн тонн.

2. «Махалино – Хунчунь» (провинция Цзилинь КНР).

3. Хасан – Туманган (КНДР).

Через Хасан предполагается использовать Транскорейскую железную дорогу по ее восточному пути с выходом на Транссиб.

Развитие пограничного железнодорожного перехода Хасан-Туманган (КНДР) может дополнительно дать, по предварительным расчетам, до 10 млн тонн груза в год. Причем только из порта Пусан можно ожидать двусторонний контейнерный поток объемом до 200 тыс. контейнеров год.

На морской транспорт приходится около 17% всего объема перевозок на Дальнем Востоке. Основную роль в этом процессе играет Приморский край. Из общей протяженности границ Приморского края в 3 000 км на долю морских границ приходится около 1 500 км.

Морские порты Приморского края являются конечными пунктами Транссибирской железной дороги и федеральной автомобильной дороги Хабаровск – Владивосток. Через порты Приморья и Транссиб действует уникальный контейнерный мост: АТР – страны Западной Европы. Транзит через Россию занимает 11 – 12 суток. Различные грузы и пассажиры перевозятся между отдельными портами и порт-пунктами Приморского края, в другие порты России, прежде всего на тихоокеанском побережье, а также во многие страны Мира.

Транспортный комплекс Приморского края имеет четыре морских транспортных узла: Владивостокский; Восточно-Находкинский; Хасанский (Южный); Северный.

Город Владивосток – самый крупный город на Дальнем Востоке России и один из крупнейших портов на Тихоокеанском побережье России. Морской порт имеет 16 причалов протяженностью 4 190 м, пассажирский

район, специализируется на переработке контейнеров, генеральных и навалочных грузов, идущих на Сахалин, Камчатку, в Магаданскую область, в северные районы Республики Саха (Якутия). Суда Дальневосточного морского пароходства обслуживают морские зарубежные линии.

Город Находка – крупный океанский порт, важнейший промышленный и транспортный центр на Дальнем Востоке. Порт и предприятия занимают более 30 км побережья.

Грузооборот порта Находки достигает 10 млн тонн. Свыше 15 государств Азиатско-Тихоокеанского региона имеют в Находке свои представительства.

Современное портовое хозяйство Находки включает нефтеналивной, рыбный, торговый порты. В Восточном порту действуют угольные причалы и контейнерный комплекс.

Город Фокино расположен на территории Шкотовского района и является военно-морской базой Тихоокеанского флота.

Разрабатываются инвестиционные проекты по развитию контейнерных терминалов дальневосточных портов России.

Транспортный комплекс дальневосточных территорий России является одной из наиболее динамичных хозяйственных систем. Однако основные портовые мощности Дальневосточного бассейна, которые находятся на территории Приморского и Хабаровского краев и имеют связь с железной дорогой, подошли к пределу своих пропускных способностей. Существующие специализированные и универсальные комплексы, построенные в 50 – 60-х, не удовлетворяют современным требованиям.

Экспортная направленность портов привела к сложившемуся в настоящее время дефициту мощностей, ориентированных на импорт, что особенно сильно сказывается на обработке контейнерных и накатных грузов. Кроме того, порты не отвечают требованиям в части глубин у причалов и на портовых акваториях, длина причалов не соответствует линейным размерам судов.

Проект новой федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010 – 2015 гг.», разработанный в апреле 2008 г., предусматривает госфинансирование развития портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна в объеме 74,263 млрд рублей (42% инвестиций в портовую инфраструктуру страны). Внебюджетные инвестиции на этот период запланированы в объеме 280 млрд рублей.

Основные объемы перевалки внешнеторговых и транзитных грузов в Дальневосточном бассейне планируется обеспечить за счет развития портов Восточный и Ванино, а также нового порта в районе поселка Ильинский на Сахалине для отгрузки углеводородов, добываемых на шельфе острова. Порты Владивосток и Находка предполагается сделать базовыми для организации «северного завоза» и перевалки импортных грузов.

В Приморье действуют 3 крупных и 3 не крупных порта и несколько порт-пунктов (в Пластуне, Рудной Пристани, Светлой и др.).

Порты Владивосток, Находка, Восточный, Посыет являются основными перевалочными портами Дальневосточного бассейна, связанными с железнодорожной сетью страны. Через них проходит основная часть каботажных грузов, направляемых с материка в многочисленные пункты побережья, экспортно-импортных и транзитных грузов.

Система автомобильных дорог в Приморье является лучшей и наиболее плотной по сравнению с другими территориями российского Дальнего Востока. Пропускная способность приближается к проектным возможностям и на некоторых участках даже превышает их. Пропускная способность приграничных дорог составляет 5 – 6 тыс. грузовых автомобилей в день. В настоящее время они используются на 30 – 40%. Грузы, перевозимые на автотранспорте, пересекают границу быстрее и легче, нежели грузы, перевозимые по железной дороге. Однако китайским грузовикам не разрешено проезжать дальше г. Уссурийска, а российским грузовикам не разрешено проезжать дальше г. Мудандзяна, что ограничивает использование грузового автотранспорта в международных перевозках и увеличивает затраты на перегрузку.

Общая протяженность автомобильных дорог в Приморском крае составляет 9 851,9 км, из них протяженность ведомственных и частных автомобильных дорог – 2 647,9 км.

Дороги с твердым покрытием составляют 88,5% (8 721,0 км), с усовершенствованным – 39,4% (3 883,3 км). Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 43,1 км дорог на 1000 км² территории (на конец 2006 г.). По густоте автодорог Приморский край занимает второе место в ДФО (после Еврейской автономной области).

Отдаленность от федерального центра и европейской части страны определяет значимость воздушного транспорта для экономики Приморского края.

Близость стран АТР и их бурное экономическое развитие, а также дальнейшее продвижение России на пути интеграции в мировое экономическое сообщество создают хорошие предпосылки для развития на базе аэропорта «Владивосток» транспортного узла.

Такой узел будет выгодно находиться на пересечении транспортных потоков в обоих направлениях и будет направлен на развитие внешнеэкономических связей Приморского края и России в целом, выступая в то же время одним из связующих элементов внутриазиатской транспортной сети.

Аэропорт «Владивосток» связан прямым воздушным сообщением с 12 городами в четырех странах АТР и с 21 городом в шести Федеральных округах РФ.

Удачное географическое положение аэропорта Владивостока на пути следования самолетов из Юго-Восточной Азии в Америку и Европу позволяет значительно увеличить существующий грузопоток. Отмечается существенный рост грузопотока из Шанхая, Пекина и Гонконга в Америку. Аэропорты указанных городов уже сейчас не в состоянии принять дополнительное количество грузовых самолетов, что способствует возрастанию роли аэропорта Владивостока в обслуживании указанных грузопотоков.

Международные коридоры, проходящие через территорию Приморского края, могут играть значительную роль в развитии экономического сотрудничества в регионе Северо-Восточной Азии. На них возлагают надежды жители не только Приморья, но также Японии, Кореи и Китая. Однако для развития международных транспортных коридоров необходимо решить множество различных проблем.

Транспортный коридор состоит из различных элементов: транспортное оборудование, т.е. инфраструктура в узком смысле слова, и обслуживание, которое предоставляют предприятия и правительственные структуры. К инфраструктурной группе относятся автодорожные магистрали, железные дороги, а также порты и приграничные перегрузочные станции. К группе обслуживания относятся разные виды услуг, оказываемых транспортными компаниями, экспедиторами, таможенными брокерами, агентами и т.д. Помимо этого существуют таможенная, карантинная, пограничная и иные государственные службы. В целом это можно назвать логистической инфраструктурой. Таким образом, транспортный коридор представляет собой комплекс логистической инфраструктуры, которая подразумевает перевозку груза из одной географической точки в другую.

Транспортная инфраструктура коридора «Приморье-1» («Суйфэньхэ») отлажена хорошо. Наблюдается тенденция роста грузооборота между Россией и Китаем. Однако до сих пор не существует системы мультимодальной сквозной транспортной перевозки из провинции Хэйлуцзян через Приморский край.

В 2007 году в качестве эксперимента 12 контейнеров были переправлены из города Муданьцзян через Владивостокский рыбный порт в Шанхай. Расстояние перевозки сократилось на 700 километров, но груз простоял в Гродеково 7 дней, и его доставка в общей сложности заняла 23 дня. В том же 2007 году японская исследовательская организация осуществила пробную перевозку контейнеров по маршруту порт Саката (Япония) – Пусан – Восточный – Гродеково – Суйфэньхэ – Харбин. Вся перевозка из Саката до Харбина заняла 65 дней, денежные затраты составили 9 тыс. долл. Исходя из этих опытов можно сделать вывод, что данная схема перевозок пока еще непригодна для практического применения.

Однако существует несколько предприятий, заинтересованных в этом маршруте. Среди них корейская корпорация «Порт Пусан». Совместно

с российской Дальневосточной транспортной группой (ДВТГ) она планирует построить наземный контейнерный склад (Inland Container Depot) в китайском городе Суйфэньхэ провинции Хэйлунцзян. Хэйлунцзянская судоходная компания рассматривает этот маршрут для использования.

Транспортная инфраструктура коридора «Приморье-2» («Туманган») развита недостаточно. Между Россией и Китаем нет железнодорожного сообщения. В целом пропускная способность меньше, чем у коридора «Приморье-1». Но здесь существует система мультимодальных сквозных международных перевозок на линии Цзилинь (Китай) – бухта Троица (порт Зарубино) – Сокчо (Южная Корея). Кроме того, с июня 2009 г. открыто паромное сообщение бухта Троицы – Ниигата (Япония). В рамках его подготовки осенью 2008 года был запущен пробный рейс между Китаем и Японией, в результате выявилась проблема длительного оформления перехода туристов через государственную границу.

Резюмируя общее состояние коридоров, проходящих по Приморскому краю, можно сказать, что транспортная инфраструктура постепенно совершенствуется. Правительства каждой из стран уделяют этому вопросу достаточное внимание. К сожалению, то же нельзя сказать о логистической инфраструктуре. Здесь наблюдаются много проблем. Особенно это выражено в системе мультимодальных сквозных международных перевозок: значительная продолжительность прохождения приграничных процедур, высокие транспортные расходы, отсутствие взаимопонимания участников проекта.

В качестве конкретной меры хотелось бы предложить проект международного сотрудничества, идея названия которого может быть сформулирована следующим образом: «Проект Пилотных транспортных коридоров» (Pilot Transportation Corridors Project). В ходе реализации этого проекта применительно к транспортным коридорам «Суйфэньхэ» (Приморье-1) и «Туманган» (Приморье-2) возможно эффективное повышение их логистического уровня. Платформой для сотрудничества может выступать Расширенная Туманганская Инициатива (GTI), у которой уже имеется несколько «Совместных проектов» (Joint Projects) в области транспорта.

В заключение подчеркнем, что России для интеграции в экономическое пространство АТР необходимо тесно сотрудничать со своими ближайшими соседями: Японией, Китаем и Кореей. И здесь важно осознавать положение вещей в регионе и хорошо понимать потребности частных предприятий. Мы считаем, что политика, игнорирующая данные факторы, обречена на провал.

1. Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. – Минск: «АМАЛФЕЯ», 2007.

2. Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте: материалы V Всерос. науч.-практ. конф. (25 мая 2007 г.) / Морск. гос. ун-т им. Г.И. Невельского, Ин-т менеджмента; редкол.: А.В. Степанец и др. – Владивосток: Морск. гос. ун-т им. Г.И. Невельского, 2009. – 139 с.
3. Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России [Электронный ресурс]. Доступно на URL: <http://www.rustrana.ru/searchautor>.
4. Лёвин Б.А. Мультимодальные транспортные коридоры. Системный подход / Б.А. Лёвин, В.И. Галахов, В.Н. Морозов, В.В. Шашкин. – М.: Транспорт, 2008. – 71 с.
5. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. – 2-е изд., перераб. и доп. / Э.Л. Лимонов. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2009. – 416 с.
6. Миротина Л.Б., Сергеева В.И. Основы логистики: учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 2007.
7. Морозов В.Н. Кластерная организация международных транспортных коридоров на основе логистических центров. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 450 с.
8. Пути решения экологических проблем транспортных коридоров: сб. стат. / III Международная евроазиатская конференция по транспорту (С.-Петербург, 11 – 12 сентября 2008 г.) [Электронный ресурс]. Доступно на URL: www.eatu.ru.
9. Саркисов С.В. Управление логистикой. – М.: Дело, 2009.
10. Сильянов В.В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения / В.В. Сильянов. – М.: Транспорт, 2007. – 301 с.
11. Сообщение пресс-службы Российской Федерации № 664 «Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации...» [Электронный ресурс]. Доступно на URL: <http://www.mid.ru/ns> – dos.