

УДК 339.5: 65.6

DOI: 10.17223/19988648/35/20

**К.С. Чумляков, Д.В. Чумлякова**

## **ЭКОЛОГИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ В ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

*Статья посвящена экологической проблематике формирования международных транспортных коридоров на современном этапе – отражению вопросов экологизации и безопасности в планах развития транспортной отрасли. Международный транзит как стратегическая функция международных транспортных средств и своеобразная форма экспорта транспортных услуг имеет особое значение для России. Приоритетным направлением является развитие международных хозяйственных связей между странами Европы и Азии, имеющих тенденцию дальнейшего роста. Комплексный анализ рассматриваемой проблематики в рамках настоящего исследования позволил определить возможности усиления экологической компоненты транзитного потенциала. Авторами предложена модель процесса усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России. Модель содержит основные международные детерминанты, сферы реализации, проблемы состояния, ориентиры для выработки целей и стратегические направления экологизации, необходимые мероприятия для усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России. Актуализирована необходимость создания наземных транспортных коридоров. Ключевые слова: экологизация, безопасность, международные транспортные коридоры, транзитные перевозки, транспортная инфраструктура, интеграция.*

В последние десятилетия темпы глобальной отраслевой интеграции стали гораздо более высокими благодаря постоянному экономическому росту и инновационному развитию в таких сферах, как технологии, наука, промышленность, энергетика, транспорт и связь. Создается современная инфраструктура, появляются новые сложные экономические и технические системы. В этих условиях транспортная составляющая является системообразующим вектором национального развития и структурно-функциональной интегрированности в международную транспортную инфраструктуру, функционирование и развитие которой сопровождается негативным воздействием на окружающую природную среду. Поэтому важной особенностью современного этапа экономического развития общества является его зависимость от качества функционирования разных технических систем.

В настоящее время значительным ростом характеризуется развитие транспортной отрасли, что играет важную роль в современной экономике. Роль транспортной системы Российской Федерации в мировой экономике становится значимой частью глобальной системы международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающей мировые товарно-сырьевые рынки, бесперебойное перемещение потока грузов и пассажиров, трудовых и производственных ресурсов, финансов и услуг. В условиях непрерывного роста объемов товарооборота между Западной Европой и странами Азии особое значение приобретает развитие МТК, проходящих по территории России [1]. Анализ современных тенденций функционирования транспортного комплекса, в

том числе реализации транспортно-транзитного потенциала, свидетельствует об определяющем значении этого сектора для устойчивого развития национальной экономики.

В рамках комплексной проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса РФ с целью разработки новых концептуальных подходов к формированию транзитных транспортных магистралей континентального значения рассмотрим основные эколого-экономические аспекты создания МТК, вопросы безопасности и сохранности грузов. Также определим некоторые стратегические ориентиры экологизации транзитных перевозок по территории страны, возможности усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России.

Основная работа по формированию МТК начинается с подготовки и последующего подписания международного соглашения с участием государств, по территории которых планируется проложить транспортный путь, а также стран, заинтересованных в его использовании. Известно, что функционирование автомобильного, железнодорожного, морского, водного, воздушного и трубопроводного транспорта оказывает существенное воздействие на окружающую среду, представляет повышенную угрозу возникновения аварий и техногенных катастроф, сопровождающихся большим экономическим ущербом. В этой связи одной из важнейших проблем создания и функционирования новых МТК является проблема обеспечения их экологической безопасности. Вопросы экологизации транспорта и безопасности обуславливают необходимость снижения его вредного воздействия на окружающую среду, как следствие, создания качественных условий жизни населения страны. Особое значение должно уделяться вопросам обеспечения сохранности перевозимых грузов, предотвращения чрезвычайных происшествий и аварий, убытков от них, борьбы с терроризмом на транспорте и другим глобальным мерам борьбы за безопасность, что крайне важно для дальнейшего развития и организации нормальной работы всех видов транспорта, задействованных в МТК.

Стратегической функцией МТК является обеспечение международного транзита [2]. Как и любая другая деятельность по перевозке грузов, осуществлению операций складирования и временного хранения, выполнению погрузочно-разгрузочных работ и т.п., эта тоже неизбежно связана с различного рода рисками. На протяжении всей логистической цепи всегда существует вероятность чрезвычайных происшествий. Набирающий обороты курс на экологизацию транспорта, развитие технологий контейнеризации транзитных грузопотоков, активно растущий сегмент производства и потребления, а также другие макротенденции в области международных отношений и мировой торговли диктуют новые требования к качеству транспортных услуг.

Термин «экологизация» нашел широкое применение в концепциях различных сфер и видов жизнедеятельности людей [3]. Недостаточно понимать этот термин только как комплекс мер, направленных на заботу об окружающей среде. Под экологизацией также принято понимать процесс неуклонного и последовательного внедрения систем технологических, управленческих и других решений, усиливающих эффективность использования естественных ресурсов и условий, повышение уровня безопасности и снижение рисков на локальном, региональном и глобальном уровнях.

Государства, участвующие в международных транспортных процессах, имеют в своем законодательстве соответствующие нормативы и регулирующие акты, определяющие нанесение минимального ущерба окружающей среде. Однако такие законы указывают условия, приемлемые только для каждой отдельной страны, и совершенно не учитывают законодательство сопредельных территорий.

Особенности воздействия транспортной отрасли на окружающую природную среду можно свести к следующим [4]:

- загрязнение атмосферы, водных объектов и земель, изменение химического состава почв и микрофлоры, образование производственных отходов;
- потребление природных ресурсов и выделение тепла в окружающую среду;
- создание высоких уровней шума и вибрации;
- возможность активизации неблагоприятных природных процессов, типа водной эрозии, заболачивания местности, оползней, обвалов и др.;
- травматизм и гибель людей, животных, нанесение большого материального ущерба при авариях и катастрофах.

В границах МТК будут подвержены негативному влиянию урбанизированные территории, места расположения крупных транспортных узлов, а также участки коридоров, проходящие по пограничным территориям различных государств. Опыт создания МТК в странах Европейского союза показывает, что разработка рекомендаций, имеющих комплексный подход к рассмотрению вопросов экологического характера, а также включение экологической проблематики в процесс разработки транспортной политики и отражение этих вопросов в планах развития государств-участников транспортного процесса способствуют значительному уменьшению некоторых видов воздействия отрасли на окружающую среду.

Так, Европейской экономической комиссией при ООН (ЕЭК ООН) страны Европы, Кавказа и Средней Азии были поделены на три группы с учетом установленных политических объединений [5]:

1. Западная Европа – Австрия, Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Испания, Швеция, Великобритания, Исландия, Лихтенштейн, Норвегия, Швейцария, включая малые государства Андорру, Монако, Сан-Марино.

2. Центральная и Восточная Европа – Болгария, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Латвия, Литва, Польша, Румыния, Словацкая Республика, Словения, Кипр, Мальта и Турция, Албания, Босния-Герцеговина, Хорватия, Македония, Сербия и Черногория.

3. Восточная Европа, Кавказ и Центральная Азия – Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Республика Молдова, Российская Федерация, Украина, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Из практических соображений было рекомендовано ввести экологические нормативы и регламенты относительно видов транспорта, типов транспортных средств и используемого топлива. Однако эти нормативы и регламенты в области экологической эффективности оказались недостаточно существенными и не смогли сократить общее негативное воздействие на окружающую сре-

ду, которое связано с быстрым развитием объемов транспортной отрасли и ее инфраструктур. В связи с обозначившимся и продолжающимся трендом отрицательные аспекты экологической ситуации в области транспорта проявятся еще более заметно, чем раньше.

Следует отметить, что группы стран существенно отличаются друг от друга по таким показателям, как объемы транспортных перевозок, а также по распределению количества транспортных операций между автодорожным, железнодорожным, водным и воздушным видами транспорта (рис. 1, по данным Европейского агентства по окружающей среде (ЕАОС)).

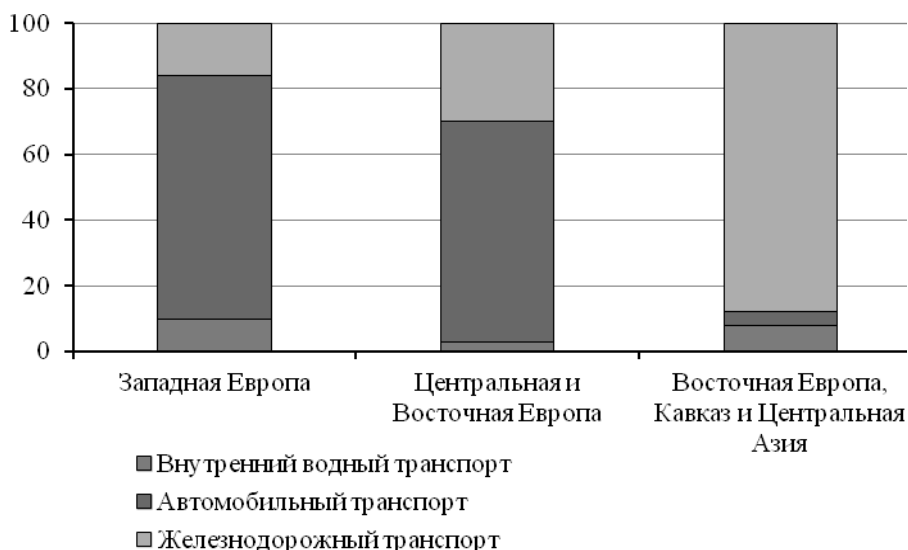


Рис. 1. Удельный вес различных видов транспорта в грузовых перевозках по группам стран (%)

В настоящее время в Западной Европе в общей структуре транспортных перевозок преобладает автомобильный транспорт, как и в странах Центральной и Восточной Европы. При этом доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок чуть более значительна, чем в Западной Европе. В странах третьей группы, в том числе в Российской Федерации, железнодорожный транспорт играет ведущую роль и признаков сокращения объемов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом не наблюдается.

Поскольку прогресс этих территорий обусловлен их индивидуальным экономическим развитием, развитием отдельных отраслей, в том числе транспортной, отмеченные в Европейском союзе успешные результаты в области экологии не могут быть устойчивыми. Ввиду значительных вариаций в экологических показателях открытие нового МТК в полной мере должно предполагать техническую модернизацию соответствующих магистралей, учет всех экологических нормативов и требований к их экологической безопасности, а также правовую и организационно-техническую гармонизацию перевозок. Переход к видам транспорта, наносящим наименьший ущерб окружающей

среде, будет способствовать сокращению общего негативного воздействия на природу.

Помимо угроз возникновения чрезвычайных ситуаций при транспортировке грузов, связанных с негативным воздействием на окружающую природную среду, нарушением экологических правил и норм перевозки, все большую актуальность приобретает другая составляющая рассматриваемой проблематики – обеспечение транспортной безопасности. Понятие «безопасность» применительно к транспортной отрасли является достаточно многогранным и подразумевает реализацию целого комплекса мер, связанных с прогнозированием возможных угроз и противодействием их реализации. В последнее время актуальным является создание наиболее эффективных с технической и экономической точек зрения механизмов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Ключевой проблемой, с которой сталкивается международная торговая система, является обеспечение безопасности людей и сохранности грузов в глобальной цепи поставок. Другой не менее важной проблемой является вопрос обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов. По данным вопросам международное законодательство придерживается стандартов серии ISO28000, разработанных Международной организацией по стандартизации, и рекомендаций по перевозке опасных грузов для всех видов транспорта, подготовленных Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов, и согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ Экономического и социального совета Организации Объединенных Наций [6]. На основе этих документов международные организации и правительства различных государств разрабатывают нормативные документы, регламентирующие перевозки опасных грузов разными видами транспорта.

В соответствии с типовыми правилами предусматриваются следующие аспекты безопасности [6]:

- перечень опасных грузов, которые чаще всего перевозятся;
- классификация и определение классов грузов по категориям в зависимости от вида риска, связанного с их перевозкой;
- процедуры отправления грузов: порядок нанесения этикеток, маркировки и подготовки транспортных документов;
- аварийные мероприятия;
- стандарты по упаковке, процедуры испытаний и сертификации;
- стандартные требования к контейнерам для перевозки различными видами транспорта, процедуры проведения испытаний и выдача соответствующей документации;
- представление отчетов об авариях, происшествиях и др.

Обязательными для выполнения при осуществлении международных перевозок опасных грузов по территориям государств, ратифицировавших соответствующие конвенции и соглашения, являются следующие документы [7]:

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ – ADR);
- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ – ADN);
- Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при

перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ);

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);

- Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов (МАГАТЭ);

- Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ–IMDG CODE);

- Международная конвенция об охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74);

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ);

- Кодекс безопасной практики перевозки незерновых навалочных грузов;

- Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ИКАО ТИ);

- IATA Dangerous Goods Regulations (IATA – Правила перевозки опасных грузов);

- Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, введенные в действие на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, протокол от 05.04.96 № 15 (с изменениями на 7 мая 2013 г.);

- Правила перевозок опасных грузов (прил. 2 к Соглашению о международном грузовом сообщении (СМГС));

- Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, согласованные на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций (протокол от 17–18 марта 2009 г.);

- Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, ратифицированная Федеральным законом РФ от 25 ноября 1994 г. № 49-ФЗ.

На современном этапе развития рыночной экономики обеспечение безопасности и сохранности грузов для России приобретает существенное значение. Курс на контейнеризацию международных грузопотоков требует изменений как в материально-технической базе транспорта, так и в организации и коммерческой практике международных перевозок. Способствовать развитию евроазиатских транспортных коридоров во многом будет переход к интегрированной системе мультимодальных перевозок, обеспечивающей тесное взаимодействие различных видов транспорта, объединенных в логистические цепи [2]. Перевозка в контейнерах, запрещенных к обороту, грузов морским, железнодорожным и автомобильным транспортом является одним из распространенных способов контрабанды, чему способствует возрастание грузопотока, следующего через таможенную границу страны. Государственным таможенным комитетом РФ предпринимаются специальные меры по пресечению нарушений таможенного законодательства, обеспечивающие тщательный таможенный досмотр контейнеров, перемещаемых через границу. При осуществлении контейнерных перевозок учитываются такие критерии риска, как наличие в контейнере взрывчатых, радиоактивных, отравляющих и сильно-

действующих веществ, оружия, боеприпасов, наркотиков, других предметов и материалов, представляющих повышенную опасность, предметов, имеющих значительную материальную, культурную или научную ценность. Особое внимание уделяется состоянию оперативной обстановки в зонах перевозок, включая криминогенную ситуацию.

Важной составляющей соблюдения безопасности при осуществлении международных перевозок является снижение аварийности. Учитывая опыт других экономически развитых государств, развивать международное сообщение необходимо вдали от крупных промышленных предприятий и жилых массивов, несмотря на то, что выполнение этого условия не всегда экономически целесообразно. В полной мере это относится к перевозкам опасных грузов железнодорожным и (или) смешанным транспортом.

Другим проблемным вопросом в области развития МТК является защита транспорта от угроз террористического характера. В рамках действующей системы обеспечения безопасности движения вопросы безопасности контейнерных перевозок контролируются Департаментом безопасности движения ОАО «Российские железные дороги», между ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» и подразделениями ОАО «ТрансКонтейнер» заключены соответствующие договоры о сотрудничестве. Кроме того, органами внутренних дел на транспорте осуществляется патрулирование железнодорожных перегонов, территорий товарных и сортировочных станций. В вопросах безопасности при развитии МТК необходимо учитывать состояние транспортной инфраструктуры, ее особенности, способности превентивно противостоять угрозам незаконного проникновения в контейнеры.

РФ делает и другие шаги на пути обеспечения экологической безопасности МТК. Так, в рамках международной глобальной интеграции, учитывая развитие железнодорожного транспорта в Восточной Европе и Центральной Азии, 23 ноября 2012 г. Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан и Украина в составе Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств приняли модельный закон «О железнодорожном транспорте», устанавливающий основы государственного регулирования, правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта [8]. Статья 30 настоящего закона определяет обеспечение на железнодорожном транспорте общего пользования экологической и пожарной безопасности, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения:

1. На железнодорожном транспорте общего пользования работы по обеспечению экологической, пожарной безопасности, а также по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения осуществляются организациями железнодорожного транспорта в соответствии с законодательством.

2. Государственный пожарный надзор на железнодорожном транспорте общего пользования, за исключением государственного надзора за железнодорожным подвижным составом, осуществляется государственным органом

исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области пожарной безопасности.

Контроль за обеспечением пожарной безопасности и пожарный надзор на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе осуществляются ведомственной охраной государственного органа исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

3. Государственный контроль (надзор) за обеспечением экологической безопасности, а также за обеспечением санитарно-эпидемиологического благополучия населения на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется в соответствии с законодательством.

Помимо вопросов экологической безопасности статьей 31 определены вопросы охраны грузов, объектов железнодорожного транспорта общего пользования и обеспечение общественного порядка на железнодорожном транспорте общего пользования, в частности:

1. Охрана грузов в пути следования осуществляется в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта. Охрана грузов на железнодорожных станциях, за исключением обеспечиваемой в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта охраны грузов грузоотправителями или грузополучателями, обеспечивается перевозчиком за счет собственных средств либо по договору с ведомственной охраной государственного органа по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта или с другими организациями.

2. Охрана наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования и специальных грузов осуществляется подразделениями ведомственной охраны государственного органа по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, внутренних войск государственного органа исполнительной власти в области внутренних дел и иными уполномоченными подразделениями. Перечни категорий таких объектов и грузов устанавливаются правительством.

3. Обеспечение общественного порядка на железнодорожном транспорте общего пользования и борьба с преступностью осуществляются органами внутренних дел на транспорте, а также иными органами, на которые законодательством возложены такие функции.

В той или иной степени все вышеперечисленные законодательные акты, нормы и нормативы, конвенции и соглашения, концептуальные и программные разработки затрагивают проблему экологизации и безопасности транспортно-транзитного комплекса чаще не полно и декларативно, учитывая определение приоритетов в обеспечении экологической безопасности отдельных звеньев транспортной цепи.

В контексте проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса РФ в качестве одной из наиболее актуальных и значимых следует выделить задачу экологизации транзитных перевозок по территории страны, усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России. На рис. 2 представлена модель процесса усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России.



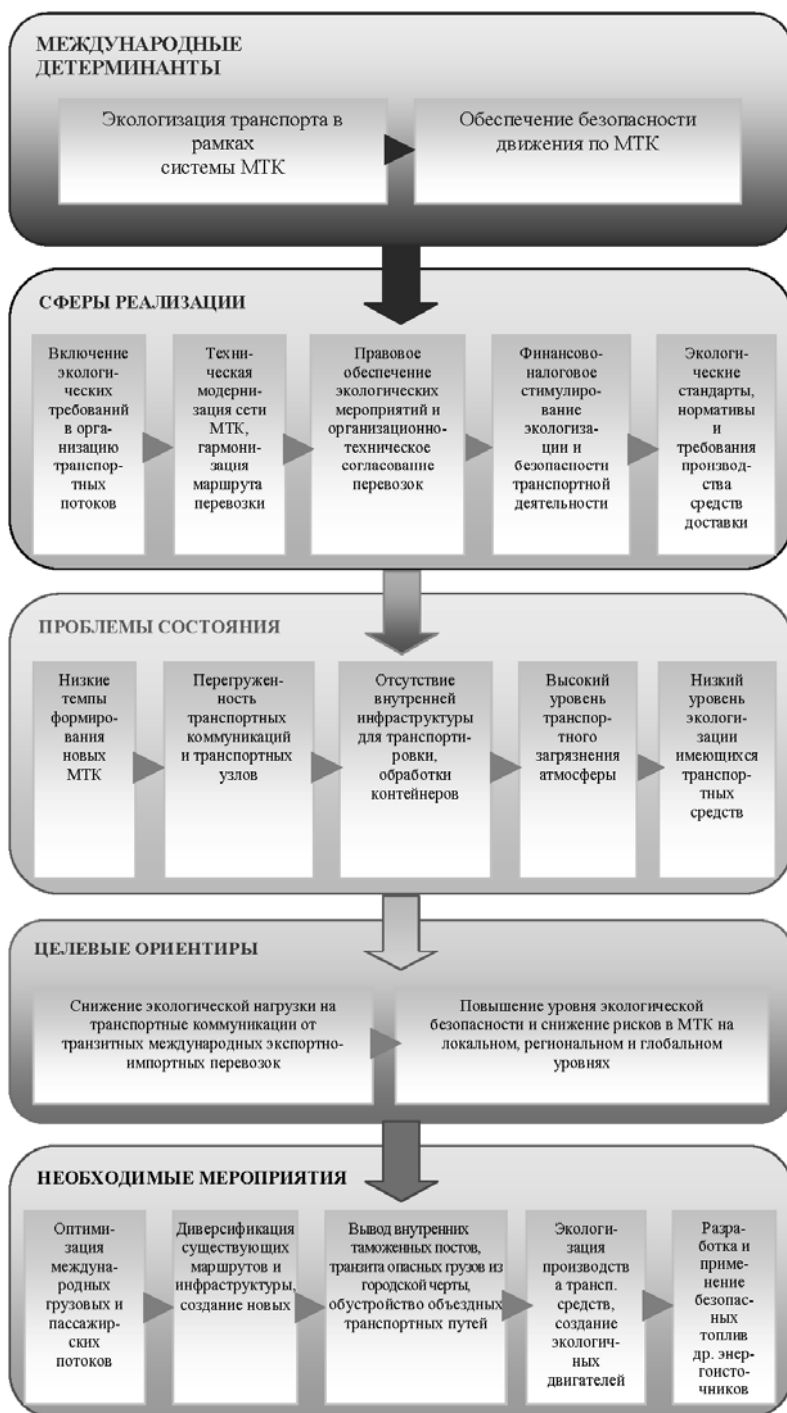


Рис. 2. Модель процесса усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России

Предлагаемая модель содержит основные международные детерминанты, сферы реализации, проблемы состояния, ориентиры для выработки целей и стратегические направления экологизации, необходимые мероприятия для усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России. Модель является составной частью разрабатываемой авторами концепции развития транспортного комплекса, предусматривающей приоритеты и социально-экономические ориентиры национальных стратегий, программ развития, а также особенности адаптивности российской составляющей МТК к условиям геополитической и геоэкономической изменчивости мировой экономики.

Кроме решений правового и организационно-технического характера, в систему экологической безопасности обязательно должен быть встроен надежный механизм обеспечения биокommunikаций в местах пересечения транспортных коридоров с природными миграционными коридорами животных и растений и буферными зонами. Соответствующие мероприятия по обеспечению экологической безопасности МТК должны проводиться как на стадии их обоснования и проектирования, так и в процессе строительства и эксплуатации.

Разработка обобщенной комплексной стратегии, одновременно охватывающей проблемы развития транспорта, включая создание МТК, и императивы соблюдения экологических требований, даст возможность обеспечить надежную охрану окружающей среды, выполнить задачи отраслевой интеграции и гарантировать устойчивое развитие территорий. Учитывая, что логистическая цепь – это всегда зона повышенного риска, вопросам безопасности и сохранности грузов в планах развития МТК следует уделить значительное внимание, при этом важно четко определить задачи и пути решения, выявить и обозначить реальные инструменты и механизмы по предотвращению, выявлению и противодействию умышленным несанкционированным действиям, включая планирование, реализацию, контроль и совершенствование проводимых мероприятий, охватывающих правовые, организационные, технические, технологические и эколого-экономические аспекты.

#### *Литература*

1. Чумляков К.С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок // Рос. внешнеэкономический вестн. 2013. № 11. С. 62–67.
2. Чумляков К.С. Тенденции транзита: от морского к сухопутному? // Мир транспорта. 2014. № 3 (52). С. 156–161.
3. Гурьева М.А., Руднева Л.Н. Оценка устойчивого развития региона на основе индикативной системы оценки уровня экологизации экономики // Вестн. УрФУ. Серия «Экономика и управление». 2013. № 3. С. 104–116.
4. Павлова Е.И. Экология транспорта: учеб. для вузов. М.: Транспорт, 2000. 248 с.
5. Окружающая среда Европы: Третья оценка [Электронный ресурс] // Европейское агентство по охране окружающей среды. URL: [http://www.eea.europa.eu/ru/publications/environmental\\_assessment\\_report\\_2003\\_10-sum/download](http://www.eea.europa.eu/ru/publications/environmental_assessment_report_2003_10-sum/download) (дата обращения: 30.09.2014).
6. Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. URL: <http://www.cntd.ru/assets/files/docs/OON/russe-17-vol-1.pdf> (дата обращения: 29.09.2014)

7. *Транспортные соглашения и конвенции ООН, находящиеся в ведении ЕЭК ООН* [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. URL: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree\\_r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_r.pdf) (дата обращения: 30.09.2014).

8. *Модельный закон «О железнодорожном транспорте» от 23.11.2012 г. № 38–15* [Электронный ресурс] // Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. URL: <http://www.iasis.ru/upload/iblock/d5c/mz15a.pdf> (дата обращения: 01.10.2014).

**K.S. Chumlyakov<sup>1</sup>, D.V. Chumlyakova<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Department of Economics, Organization and Production Management, Tyumen State Oil and Gas University, Tyumen, Russia.*

<sup>2</sup>*Department of Economics and Organization of Production, Tyumen Industrial University, Tyumen, Russia*

*E-mail: k8sc@yandex.ru*

# **ECOLOGIZATION AND SAFETY IN THE DEVELOPMENT PLANS OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

**Keywords:** Ecologization; Safety; International transport corridors; Transit transportations; Transport infrastructure; Integration

In the last decades, the rates of global sectoral integration became much higher due to a continuous economic growth and innovation development in technology, science, production, energy, transport, and communication. Under these conditions, significant growth characterizes development of the transport sector of economy, which plays an important role in modern economy. The transport system of the Russian Federation is becoming a significant part of the global system of the international transport corridors (ITC) providing the world commodity and raw markets with an uninterrupted movement of freight and passengers, labor and production resources, finance and services.

The main work on the development of ITC begins including preparation and the subsequent signing of an international agreement is due to create a transport way that will be interesting to a lot of countries. It is known that the functioning of motor, railway, sea, water, air and pipeline transport makes a significant impact on the environment, poses an increased threat of the emergence of accidents and anthropogenic catastrophes which can be accompanied by extensive economic damage. Issues of ecologization of transport and safety are related to decreasing harmful effect on environment; and they result in creation of qualitative living conditions for the population of the country. Extra emphasis has to be placed upon the issues of ensuring the safety of transported freights, prevention of emergencies and accidents, minimization of losses from them, fight against terrorism on transport and other global measures of fight for safety that is crucial for further development and organization of adequate work of all means of transport involved in ITC.

The author proposes a model of the process of strengthening the ecological components of the transport and transit capacity of Russia. The model contains the main international determinants, areas of implementation, state problems, reference points for the development of the strategic directions of ecologization.

## **References**

1. Chumlyakov K.S. Strategicheskaya rol' transportnykh koridorov v razvitiy mezhdunarodnykh tranzitnykh perezovozok. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik*, 2013, no. 11, pp. 62-67.
2. Chumlyakov K.S. Tendentsii tranzita: ot morskogo k sukhoputnomu?. *Mir transporta*, 2014, no. 3(52), pp. 156-161.
3. Gur'yeva M.A., Rudneva L.N. Otsenka ustoychivogo razvitiya regiona na osnove indikativnoy sistemy otsenki urovnya ekologizatsii ekonomiki. *Vestnik UrFU. Seriya ekonomika i upravleniye*, 2013, no. 3, pp. 104-116.
4. Pavlova E.I. *Ekologiya transporta* [Ecology of transport]. Moscow, Transport Publ., 2000. 248 p.
5. Evropeyskoye agentstvo po okhrane okruzhayushchey sredy. *Okruzhayushchaya sreda Evropy: Tret'ya otsenka*. Available at: [http://www.eea.europa.eu/ru/publications/environmental\\_assessment\\_report\\_2003\\_10-sum/download](http://www.eea.europa.eu/ru/publications/environmental_assessment_report_2003_10-sum/download) (accessed 30 September 2014).
6. United Nations. Rekomendatsii po perezovozke opasnykh gruzov. Tipovyye pravila. Available at: <http://www.cntd.ru/assets/files/docs/OON/russe-17-vol-1.pdf> (accessed 29 September 2014).
7. United Nations. Transportnyye soglasheniya i konventsii OON, nakhodiyashchiesya v vedenii

EEK OON. Available at: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree\\_r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_r.pdf) (accessed 30 September 2014).

8. Interparliamentary Assembly of the CIS Member Nations. Model Law “On the Railway Transport” of November 23, 2012, N 38-15. Available at: <http://www.iacis.ru/upload/iblock/d5c/mz15a.pdf> (accessed 01 October 2014). (In Russian).

**For referencing:**

Chumlyakov K.S., Chumlyakova D.V. Ekologizatsiya i bezopasnost' v planakh razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [Ecologization and safety in the development plans of international transport corridors]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics*, 2016, no. 3 (35), pp. 240-251.