

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

С. А. Юрченко,

кандидат географических наук, доцент

А. Е. Юрченко,

соискатель

Харьковского национального университета имени В. Н. Каразина

В статье рассматривается современное состояние и перспективы развития международных транспортных коридоров. Показана история их возникновения, значение в интеграции стран в мировое экономическое пространство. Охарактеризованы современные и перспективные транспортные коридоры на евразийском пространстве.

Ключевые слова: транспорт, транспортная сеть, интеграция, международные транспортные коридоры.

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

У статті розглядається сучасний стан і перспективи розвитку міжнародних транспортних коридорів. Показана історія їх виникнення, значення в інтеграції країн у світовий економічний простір. Охарактеризовані сучасні й перспективні транспортні коридори на евразійському просторі.

Ключові слова: транспорт, транспортна мережа, інтеграція, міжнародні транспортні коридори.

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR: CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES

This article considers current state and development perspectives of international transport corridors; shows the history of origin and meaning of country's integration into world economic space. The study characterizes the current and perspective transport corridors in Eurasian space.

Key words: transport, transport network, integration, international transport corridors.

Постановка проблемы. Одним из важных факторов функционирования экономики страны и инфраструктурной базой ее устойчивого роста является транспортная система. В условиях глобализации развитие эффективно работающих транспортно-коммуникационных систем — это необходимое условие интеграции стран в мировые рынки. Расширяющееся международное сотрудничество и углубление интеграционных процессов связано с формированием международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих международные экономические, культурные, туристские и другие связи между странами. В целом они создаются на самых значимых направлениях движения потоков людей и грузов. Преобразования в мировой экономике свидетельствуют о необходимости расширения сети транспортных коридоров.

Анализ последних исследований и публикаций по теме. Проблемы развития международных транспортных коридоров рассматривались такими зарубежными учеными, как: Е. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин, А. Володин, Н. Троицкая, Л. Миротин, В. Морозов, В. Рудашевский, Д. Рыскулов и др., а также украинскими учеными, среди которых: В. Бабич, А. Голиков, А. Дейнека, В. Дикань, В. Соболев, А. Халюк, В. Шинкаренко и др. Они указывали на необходимость развития транспортных коридоров с точки зрения увеличения транспортных потоков и эффективности взаимодействия разных видов транспорта. Тема требует дальнейшей разработки. Учитывая выгоды от обслуживания международного транзита, любая страна делает все для того, чтобы МТК прохо-

дили по ее территории. Изучение современного состояния и перспектив развития транспортных коридоров позволит странам мира, в т. ч. и Украине, лучше интегрироваться в мировую транспортную систему.

Целью статьи является анализ современного состояния и перспектив развития международных транспортных коридоров в контексте интеграции экономического пространства.

Основная часть. Современные международные отношения, изменение геополитической ситуации в Европе обусловили развитие логистических подходов к системам транспортировки, в результате чего стала происходить интеграция транспортных систем. Ослабление барьерных функций политических границ позволило разработать концепцию формирования транспортных коридоров на значимых направлениях движения потоков пассажиров и грузов, которые способствуют формированию интегрированного экономического пространства. Транспортные коридоры — это совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающих значительные перевозки пассажиров и грузов между различными странами (или районами страны) на направлениях их наибольшей концентрации при соблюдении технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок. На определение и содержание понятия «транспортный коридор» большое влияние оказывают изменения в политике, экономике, на рынках основных производителей и экспортеров товаров. Сегодня международные коммуникации вынуждены учитывать экспорт в планетарных

Транспортные коридоры

№ п/п	Виды транспортных путей, их протяженность. Центры. Значение.
1.	Автомобильная; железная дорога. Длина: 995 км. Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава Коридор должен интегрировать Польшу, Эстонию, Литву и Латвию в западноевропейское социокультурное и геоэкономическое пространство.
2.	Автомобильная; железная дорога. Длина: 1 830 км Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород Коридор является основой коммуникационной оси Запад – Восток, соединяющей Германию с Россией.
3.	Автомобильная; железная дорога. Длина – 1 640 км. Берлин – Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев Коридор соединяет Западную Украину через Польшу с Германией.
4.	Автомобильная; железная дорога; паромы по Дунаю; аэропорты; порты; комбинированный транспорт. Длина – 3 258 км. Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца / Салоники / Стамбул Коридор должен интегрировать страны Центрально- и Юго-Восточной Европы (Чехию, Словакию, Венгрию, Румынию и Болгарию) в единую сеть европейских коммуникаций и дать выход Западной Европе к Черному морю.
5.	Автомобильная; железная дорога. Длина – 1 600 км. Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов
6.	Автомобильная; железная дорога; связь с коридором 5; комбинированный транспорт. Длина – 1 800 км. Гданьск – Варшава – Катовице – Жилина Коридор дает выход Словакии к Балтийскому морю и укрепляет коммуникационную ось север – юг Польши.
7.	Маршрут спуска по Дунаю от Германии до Черного моря; соединен с Северным морем через Рейн и Майн. Длина – 2 300 км. Коридор объединяет все придунайские страны, и его будущее зависит от геополитической обстановки на Балканах.
8.	Автомобильная; железная дорога; комбинированный транспорт в Битоле. Длина – 1 300 км. Дурес – Тирана – Скопье – София – Варна Коридор соединяет на Балканах порты Адриатического и Черного морей и дает к ним выход для Македонии.
9.	Автомобильная; железная дорога. Длина – 3 400 км. Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис Коридор замыкает на востоке коммуникационную сеть Европы и является современным аналогом исторического пути «из варяг в греки».
10.	Автомобильная; железная дорога. Длина – 2 360 км. Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники Коридор направлен на усиление взаимодействия балканских стран и дает выход в Западную Европу.

Таблица составлена авторами по материалам: [10]

масштабах товаров в любую точку земного шара. Кроме того, увеличивается транспортировка углеводородов с арктического шельфа в дополнение к традиционной трубе, а также необходимость доставки газа в обход проблемных территорий. Поэтому транспортные коридоры выполняют роль «кровеносных сосудов» в мировых интеграционных процессах.

Первоначально предложенные для Западной Европы в 1992 г. и официально согласованные линии разработок трансъевропейских транспортных коридоров и главные принципы будущей европейской политики перевозок были приняты во время 2-ой Панъевропейской конференции по транспорту (Крит, 1994 г.) представителями 42 европейских министерств. Основной целью было согласованное развитие Европейской транспортной сети. Для этого были определены 9 транспортных коридоров. Во время 3-ей Панъевропейской конференции (Хельсинки, 1997 г.) количество коридоров увеличили до 10 (см. табл. 1) и были представлены рекомендации на расширение существующих, соединенных с транспортными инфраструктурами стран Центральной и Восточной на границах ЕС [6].

Формирование МТК возможно при унификации национальных законодательств, создании международной транспортной инфраструктуры с едиными техническими параметрами и едиными технологиями перевозок, гармонизации транспортных систем

Востока и Запада. Это служит основой развития единой мировой транспортной системы.

Развитие транспортных коридоров и вхождение их в международные транспортные системы является приоритетным направлением развития транспортно-дорожного комплекса Украины. Через Украину проходят 3, 5, 7, 9 коридоры. К сожалению, кроме 9 коридора, все украинские участки МТК заканчиваются «тупиками». Имея выгодное географическое положение, высочайший транзитный рейтинг, Украина не использует своих очевидных преимуществ в должной мере. Улучшение транспортного положения Украины зависит от объединения европейских МТК с азиатскими.

В 2005 г. Европейской Комиссией по транспорту и энергетике были утверждены 5 мультимодальных транспортных коридоров, в т. ч. «северная ось» (соединяет ЕС с РФ через Финляндию) и «центральная ось» (соединяет ЕС с Украиной и другими странами). Развитие транспортных коридоров между ЕС и соседними регионами рассматривается Брюсселем как важная составляющая экономического роста, упрощения торговых операций и связей между людьми. К 2020 г. объем межрегиональных наземных грузовых перевозок между ЕС и странами-соседами увеличится в 2 раза.

В транспортной отрасли ЕС занято более 10 млн человек, и она создает 10 % ВВП ЕС. Общеввропейская

транспортная сеть включает 75 тыс. км скоростных автомобильных дорог (автобанов), 78 тыс. км железнодорожных путей, 330 аэропортов и 480 морских портов, из них 270 международных. Проект трансъевропейских транспортных коридоров намечено завершить к 2020 г., при этом 2/3 транспортных коридоров пройдет по территории ЕС [4].

В ЕС формирование единого транспортного пространства вступает в новую фазу и зависит от огромных инвестиций. В условиях нестабильности экономики страны Европы видят пути дальнейшего повышения эффективности транспортной работы во взаимодействии с транспортными системами соседних стран, в активной интеграции железных дорог Евросоюза и «пространства 1520», в образовании новых транспортных коридоров. Но в целом транспортная система Евразии не отвечает предъявляемым требованиям, представлена неэффективным набором различных национальных сетей. Сейчас насчитывается более 30 международных маршрутов, часто плохо связанных между собой или перекрывающих друг друга. В результате нет «эффекта масштаба», критически важного для конкурентоспособности инфраструктуры.

Объем торговли между Европой и Азией составляет около 600 млрд дол. США. Уже назрел вопрос о перераспределении перевозки товаров между железнодорожным и морским транспортом, т. к. большая часть объема контейнерных грузов между ЕС и АТР перевозится морским транспортом. А на железнодорожный транспорт приходится не более 1,5 % стоимости общего товарооборота. При этом на перевозку грузов из Азии в Европу в среднем требуется 35–40 суток, а по железной дороге – 17. Проблема может быть решена при создании единого трансъевразийского транспортного коридора. Тогда можно будет переориентировать основные морские грузопотоки на железнодорожные, создать единую систему управления парком грузовых вагонов. При таких условиях к 2020 г. доля железнодорожных перевозок между Европой и Азией вырастет до 7–8 % в общем объеме перевозок, а к 2030 г. превысит 10 %.

В развитие инфраструктуры различных видов транспорта по всему миру в ближайшее время планируется вложить около 11 трлн дол. США, из них более 44 % – на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта [11].

Важное значение для обеспечения устойчивых связей между Европой и странами АТР имеют Евроазиатские транспортные коридоры: Транссиб, TRACECA, Север-Юг, Северный морской путь.

Транссиб, Транссибирская магистраль – мощная электрифицированная двухпутная самая протяженная в мире железнодорожная линия (около 10 тыс. км) с современными средствами информатизации и связи. Она является естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора №2. Магистраль проходит по террито-

рии 20 субъектов РФ и 5 федеральных округов. На Транссибе расположено 87 городов (14 – центры субъектов) с населением от 300 тыс. до 15 млн чел. Эти богатые природными ресурсами регионы имеют значительный экспортный и импортный потенциал [4].

История евразийских трансконтинентальных путей показывает, что их эффективность зависит не только от уменьшения пограничных таможенных и других барьеров, но, прежде всего, от геополитических факторов. В XX в. не удалось создать альтернативный путь Транссибу. Построенная Германией в начале века Багдадская железная дорога не смогла на всем протяжении эффективно эксплуатироваться из-за войн и региональных конфликтов. А СССР и Китай не завершили строительство альтернативного пути через Казахстан. Предложенный ЕС проект Евро-Азиатской магистрали в обход России оказался нереальным [1].

TRACECA (Transport Corridor Europe Caus-casus Asia) – это попытка возродить Великий шелковый путь, то есть путь из Китая в Европу через Центральную, Среднюю и Малую Азию. В результате рассмотрения возможных вариантов магистралей между станцией Дружба в Казахстане и портом Батуми предпочтение было отдано двум параллельным коридорам: 1) Ташкент – Самарканд (с ответвлениями на Душанбе и Термез) – Байрам Али – Ашхабад – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – Поти и Батуми; 2) Актюбинск – Гурьев – Баку – Тбилиси – Поти и Батуми.

Проект TRACECA является альтернативой российской транспортной монополии на выход в Европу в случае ухудшения геополитического положения на Северном Кавказе, разработан как один из компонентов межгосударственной программы Taxis. Но доминирование геополитики со стремлением Запада к усилению военного присутствия на Южном Кавказе объясняет очень низкую рентабельность грузоперевозок по предлагаемым маршрутам по сравнению с существующими железнодорожными выходами из Центральной Азии в Европу через Россию и Украину, где тарифы перевозки нефти, зерна и хлопка значительно ниже, а сроки доставки грузов в 2 раза меньше. Создание транспортного коридора для новых независимых государств через Черное море требует организации эквивалентных встречных потоков грузов из Европы через паромные переправы, что пока проблематично. Надежды на скорое возрождение Великого шелкового пути не оправдались из-за геополитической обстановки на Ближнем и Среднем Востоке [1]. В 1996 г. в программу TRACECA на конференции в Афинах была включена Украина. Маршрут TRACECA в Украине до 2002 г. заканчивался в порту Ильичевск. В конце 2001 г. было принято решение о продолжении TRACECA от Ильичевска до приграничного с Польшей пункта Ягодин (с перспективой выхода на Балтийское море) [7].

МТК «Север-Юг» (из Финляндии через каспийский коридор в Южную Азию) — развивающийся проект. 12 сентября 2000 г. правительствами России, Индии, Ирана и Омана подписано соглашение о создании этого МТК с целью обеспечения транспортной связи между странами Балтии и Индией через Иран. Позже к соглашению присоединились Белоруссия, Украина, Казахстан и ряд других стран. По проекту предусматривается, что грузы из Персидского залива, Индии, Пакистана будут доставляться через российские порты и внутренние водные пути на Северо-Запад и далее в любую страну Европы. Соглашение предполагает доставку грузов с различных портов как Каспийского, так и Черного морей. В рамках этого МТК наряду с водными путями будут развиваться железнодорожное и автомобильное сообщение. В перспективе МТК «Север-Юг» будет пересекаться с Транссибом. Основными преимуществами МТК перед другими маршрутами (в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал) являются: сокращение более чем в 2 раза расстояния перевозок [13], а также снижение стоимости транспортировки грузов на 30 % [12]. Развитие этого коридора ускорит процесс развития отношений с европейскими странами.

Северный морской путь — кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, проходит по морям Северного Ледовитого океана и частично Тихого океана (Берингово). Его длина от Карских Ворот до бухты Провидения около 5 600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (через Суэцкий канал — более 23 тыс. км) [4].

Азиатские страны продолжают разрабатывать системы международных транспортных коридоров, диверсифицируя свои сети. Так в КНР планируют к 2015 г.: 1) сформировать комплексные сети различных видов сообщения, основой которых послужат 10 ведущих транспортных коридоров, 2) построить сети скоростных железных и автомобильных магистралей, охватывающих все районы страны; 3) завершить сооружение 42 комплексных транспортных узлов государственного значения [5].

В настоящее время разработан проект евразийского международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай». Начинается автострада в Шанхае, проходит через территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге. В этом коридоре предусматривается скорость до 150 км/час, чтобы товары из Шанхая в Санкт-Петербург могли доставляться за 8 — 10 дней, преодолев расстояние в 8 тыс. км. Новая скоростная автострада будет связывать все транспортные коридоры России. КНР уже заканчивает свой участок четырехполосной трассы до границ Казахстана, где новая магистраль будет пока двухполосной. Ее строительство в Казахстане признано приоритетным государственным проектом, которое заверши-

лось в 2013 г. Российская часть коридора совпадает с исторически сложившимся веками маршрутом — Северным шелковым путем. Старые дороги быстро расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. Эта трасса должна дать «второе дыхание» в жизни регионов России [12].

В июне 2012 г. страны-участницы Организации экономического сотрудничества («ЕКО») подписали соглашение о создании международного автотранспортного коридора Исламабад — Тегеран — Стамбул и подтвердили, что создание этого коридора станет важным шагом в деле развития транзитных перевозок и расширения экономического сотрудничества в рамках организации [9].

В ходе Международной транспортной недели в июне 2012 г. (Одесса) Украина выдвинула проект интермодальных перевозок Турция — Польша, который предусматривает мультимодальные перевозки по маршруту, соединяющему контейнерные порты Турции (Стамбул, Самсун, Трабзон) с портами Ильичевск и Одесса, далее — железнодорожным транспортом до терминала ст. Замосць (Польша). Планируется, что по железнодорожному маршруту будет курсировать дважды в месяц поезд Одесса — Замосць — Одесса. Предполагаемый объем перевозок — до 50 контейнеров в отправлении. Прямую загрузку по маршруту составят товары турецкого производства, обратную — грузы прилегающих регионов. Преимуществом этого маршрута, кроме сокращения времени перевозки до 3 суток, будут высокая сохранность груза, увеличение веса (до 28 т в 20-футовом контейнере) и упрощение таможенных формальностей [8].

В первой четверти XXI в. становится реальной интеграция в европейскую коммуникационную сеть стран Балтии, Польши, Чехии, Венгрии, Словакии, Словении и Хорватии. Реализация «проекта 1520» — строительства ширококолейной врезки в железнодорожную сеть Европы от Кошице до Вены — может обеспечить бесперебойное движение грузов. А строительство тоннеля под Гибралтарским проливом позволит приступить к формированию мультимодального коридора вокруг Средиземного моря и созданию трансафриканской магистрали от Александрии до Кейптауна. Таким образом, в будущем станет возможным кругосветное путешествие железнодорожным транспортом из Южной Африки через Евразию в Латинскую Америку.

Крупнейшими событиями XXI в. станет строительство самого протяженного в мире МТК — Азиатско-Североамериканской магистрали (АСАМ): Сингапур — Бангкок — Пекин — Якутск — тоннель под Беринговым проливом — Ванкувер — Сан-Франциско и создание евразийских энергетических мостов. Произойдет мировая «революция» в воздушном пространстве. После открытия неба России 75 % мировых воздушных перевозок к середине XXI в. будет осуществляться над Арктикой.

В АТР возрастет роль железнодорожного транспорта в массовых перевозках пассажиров и грузов, будет продолжено создание мощных порто-промышленных и транзитно-распределительных комплексов. Здесь формируется мировой коммуникационный узел. В XXI в. будет прорыт тоннель под проливом Лаперуза между островами Хоккайдо и Сахалином, который через тоннель под Татарским проливом соединится с материком. Таким образом, станет возможным прямое железнодорожное сообщение между Великобританией и Японией.

В отдаленном будущем будут проложены Северо-Сибирская и Полярно-Сибирская железнодорожные магистрали, благодаря которым в экономику будут вовлечены местные природные ресурсы и сокращено расстояние для транзитных грузов между Европой и Америкой [3].

Выводы. Создание транспортных коридоров и введение в научный оборот самого понятия стало сейчас

мировым трендом. Общеизвестно осознание важности транспортных систем в развитии инновационной экономики. В то же время формирование международных транспортных коридоров является сложнейшим процессом, требующим политических, социальных, экономических и организационно-технических инноваций и преобразований. Нужны огромные денежные инвестиции, без которых нельзя построить ни одного эффективного транспортного коридора и не интегрировать их в существующие международные. Сегодня перед всеми странами стоит задача дальнейшего расширения пространства несиловых сценариев трансформации финансово-экономического порядка в мире. В этой связи сеть МТК увеличивается, интегрируя отдельные регионы мира.

Для укрепления Украины в мировой экономике также необходимо формирование и развитие украинских участков МТК как составляющих международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Список литературы

1. Дергачев В. Геоэкономика : учебник [Электронный ресурс] / В. Дергачев. — К. : ВИРА-Р, 2002. — 512 с. — Режим доступа : <http://dergachev.ru/book-geoe/7.htm>.
2. Дергачев В. Европейские транспортные коридоры [Электронный ресурс] / В. Дергачев // Аналитический и образовательный портал — Режим доступа : http://dergachev.ru/geop_events/260909.html.
3. Дергачев В. А. Международные экономические отношения : учебник для вузов [Электронный ресурс] / В. А. Дергачев. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. — 368с. — Режим доступа : <http://www.dergachev.ru/book-10/16.html>
4. Евроазиатские транспортные коридоры [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://flot2017.com/file/show/potentialEnemyFlot/30358>
5. Китай создает новые транспортные коридоры [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://transukr.dp.ua/2012/07/10/kitaj-sozdaet-novye-transportnye-koridory.html#more-3749>
6. Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://ru.scm.gsom.spbu.ru/Международные_транспортные_коридоры
7. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/show/transport.html>
8. Мировой рынок: проект организации интермодальных перевозок Турция — Украина — Польша [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://transukr.dp.ua/2012/07/10/mirovoj-rynok-proekt-organizacii-intermodalnyh-perevozok-turciya-ukraina-polsha.html>
9. Мировой рынок: создание автотранспортного коридора Исламабад — Тегеран — Стамбул [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://transukr.dp.ua/category/mir>
10. Панъевропейский транспортный коридор [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://ru.wikipedia.org/wiki/Панъевропейский_транспортный_коридор
11. Развитие транспорта возможно при условии инвестиций [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=14781>
12. Транспортные коридоры: настоящее и будущее [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2024>.
13. Что такое МТК «Север — Юг»? [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.transportnaja-birzha.ru/что-такое-мтк-«север-юг»>