

Особенности развития транспортных коридоров в пространстве стран Евразийского экономического союза

*С.А. Сухинин, О.В. Никулина, М.Р. Висханов, С.О. Еприкян,
М.Г. Ивженко, О.А. Кацаран, К.О. Шарафан
Донской государственный технический университет*

Аннотация: В статье рассматриваются особенности международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран Евразийского экономического союза, анализируется потенциал и проблемы их развития, выявляются их перспективы в реализации крупных транспортно-логических проектов. Несмотря на большое внимание ученых разных стран к исследуемой проблематике, вопросы особенностей функционирования международных транспортных коридоров и их интеграции в мировую транспортную систему требуют дальнейшего изучения.

Ключевые слова: логистика, логистические направления, транспортные коридоры, Евразийский экономический союз, транспортные магистрали.

Международные транспортные коридоры обеспечивают координацию транспортных систем для осуществления оперативных, безопасных, крупномасштабных и экономически эффективных поставок товаров из одной страны в другую на регулярной долговременной основе [1].

В условиях глобализации экономических связей между странами и увеличения темпов роста национальных экономик все больше возрастает потребность в создании интеграционной транспортной инфраструктуры для экспорта произведенных товаров. Функцию по пространственному перемещению произведенных товаров между национальными экономиками берет на себя транспорт.

Развитие транспорта способствует выстраиванию наиболее оптимальных по структуре и направлению перевозок, эффективных по экономической результативности форм пространственного перемещения товаров в виде международных транспортных коридоров.

Исследования международных транспортных коридоров осуществлялись в работах многих ученых. Эти исследования носили как

теоретический, так и прикладной региональный характер. Из теоретических исследований международных транспортных коридоров следует выделить их различные трактовки и определение их структуры с упором на объекты транспортной инфраструктуры, обслуживающие перевозки [2- 4]. Так, имеют место такие понятия, как «коридоры развития», «экономические коридоры», «мультимодальные транспортные коридоры», «транзитные коридоры», «торговые коридоры», «логистические коридоры», «основные коридоры и вспомогательные сети».

В данной статье международные транспортные коридоры рассматриваются как интеграционные транспортные проекты государств в сфере международных торговых сообщений на основе имеющихся объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Они призваны сыграть существенную роль в обеспечении оперативных и устойчивых внешнеторговых связей между странами на основе объединения их транспортных систем в единые потоки по суше и морю.

Прикладные исследования международных транспортных коридоров носят более разносторонний характер. Они связаны с определением наиболее оптимальных стратегий их развития на основе методов моделирования взаимосвязей потоков трафика и объектов мультимодальной транспортной сети, проведением экспертных оценок отдельных проектов и стратегий развития транспортной инфраструктуры на основе достижений логистики [5, 6]. Причем главной целью таких стратегий и проектов является увеличение пропускной способности коридорных линий в перевозке грузов после их модернизации.

С пространственной точки зрения, коридоры являются звеньями международной транспортной сети и относятся к географическому соединению, связывающему два или более узла (часто экономических) транспортной инфраструктурой и потоками различных видов транспорта.

Эти узлы во многих случаях являются экономическими центрами, например, городами, портами, промышленными центрами и грузовыми поселками, где обрабатываются или хранятся грузовые товары.

Анализ роли международных транспортных коридоров в развитии национальных экономик и интеграционных объединений в последние годы активизировалось в связи с разработкой и началом использования нового транспортно-логистического мегапроекта «One Belt, One Road», инициированного Китаем для обеспечения устойчивых и эффективных перевозок грузов из Восточной Азии и стран Ассоциации государств Юго-Восточной Азии в Европу. Преимущественно данный мегапроект рассматривается как интеграция сухопутных международных транспортных коридоров (так называемого «Silk Road Economic Belt») и маршрутов морских перевозок (получивших название «The 21st Century Maritime Silk Road») из стран Азии в Европу. Учитывая важность данных международных транспортных инициатив в последние годы, появились не только экономические, но и экологические аспекты использования транспортных маршрутов, в том числе, и поиск альтернативных путей перевозки грузов [7].

Интеграционным объединением на постсоветском пространстве, которое может взять на себя важные функции в обеспечении транзита между заинтересованными сторонами в лице стран Европы и Азии, является Евразийский экономический союз (далее ЕАЭС). Поэтому, от эффективности функционирования международных транспортных коридоров в пределах ЕАЭС зависит степень реализации транзитных связей между странами Европы на западе и Китаем на востоке. В связи с этим, анализ особенностей расположения и функционирования международных транспортных коридоров в странах ЕАЭС позволяет определить возможности их дальнейшего развития в направлении активизации грузовых перевозок, а идентификация и анализ проблем международных транспортных коридоров в

ЕАЭС позволит установить ограничения их развития и снизить соответствующие риски, препятствующие реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС в международных перевозках [8].

Договором о ЕАЭС предусматривается осуществление в рамках данного интеграционного объединения скоординированной транспортной политики, нацеленной на усиление внешнеэкономических связей между государствами-участниками и формирование единого транспортного пространства [9]. ЕАЭС имеет значительный транзитный потенциал благодаря своему географическому и геоэкономическому положению. Транспортные системы стран ЕАЭС обеспечивают трансконтинентальные связи между Азией и Европой наиболее коротким путем. Таким образом, развитие перевозок в системе международных транспортных коридоров в пространстве стран Евразийского экономического союза стимулирует рост транзитных перевозок и способствует развитию экономики стран ЕАЭС.

Опираясь на данные официальной статистики, был исследован потенциал и степень участия транспортной сети стран ЕАЭС в международных транспортных коридорах (таблица №1) [10, 11]. Полученные результаты позволяют констатировать значительный транспортный потенциал стран ЕАЭС при ведущей роли в развитии грузовых перевозок Российской Федерации. Анализ протяженности транспортных магистралей, структура перевезенных грузов и грузооборота подтверждает значительные возможности стран ЕАЭС в осуществлении перевозок в различных направлениях. Однако степень участия государств ЕАЭС в осуществлении грузоперевозок различна: подавляющая часть грузов (64%) перевозится по территории РФ, более 32% объема перевозки приходится на Казахстан, а на три оставшиеся страны ЕАЭС в совокупности приходится всего лишь 3,5% грузов.

Таблица № 1

Показатели развития транспорта стран ЕАЭС

Страна	Длина железных дорог, тыс км	Длина автомобильных дорог, тыс км	Объем перевезенных грузов, миллионов тонн	Грузооборот, миллиардов тонно-километров
Армения	0,8	7,5	14,8	4,7
Беларусь	5,5	103,0	398,7	123,2
Казахстан	16,6	95,8	3944,8	588,7
Кыргызстан	0,4	0,4	24,6	2,4
Российская Федерация	87,0	1553,7	7959,7	5401,1
ЕАЭС – всего	110,3	1760,4	12342,6	6115,5

Анализ международных транспортных коридоров в пространстве ЕАЭС позволил выявить ряд особенностей:

1. Страны ЕАЭС, обладая выгодным географическим положением и находясь в непосредственной близости от двух ведущих полюсов роста мировой экономики – Западной Европы и Китая, успешно интегрируются в маршруты действующих международных транспортных коридоров.

2. Международные транспортные коридоры в ЕАЭС отличаются мультимодальностью, и в странах ЕАЭС в их структуре преобладают железнодорожные и автомобильные перевозки. В странах-участниках ЕАЭС имеется достаточно высокий потенциал транспортных магистралей для осуществления интермодальных перевозок грузов по различным направлениям. Ключевым субъектом в международных транспортных перевозках среди стран ЕАЭС выступает Россия – на ее долю приходится 82% суммарного грузооборота стран ЕАЭС.

3. Наиболее активно в функционирование международных транспортных коридоров вовлечены Россия, Белоруссия и Казахстан. Именно эти страны осуществляют наибольший объем транзитных перевозок в пространстве ЕАЭС.

Транспортные системы ЕАЭС позволяют обеспечивать кратчайшие трансконтинентальные связи между Европой и Азией, а их интеграция способствует развитию стран Евразийского континента. Однако существует комплекс проблем включения транспортных сетей стран ЕАЭС в международные транспортные коридоры. В первую очередь, к таким проблемам относят разный уровень развития транспортной инфраструктуры стран-участниц ЕАЭС, недостаток финансирования ее модернизации, проблемы унификации и ценовой политики в определении тарифов на осуществление транзита грузов. Разрешение данных проблем позволит снизить затраты на логистику и расширить возможности государств ЕАЭС для международного транспортного сотрудничества.

Литература

1. Сухинин С.А., Аль-Фатла А.Н.М., Петров К.С., Новоселова И.В., Безмолитвенная А.Р. Ключевые логистические направления в транспортных перевозках строительных материалов в Российской Федерации // Инженерный вестник Дона, 2022, №3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2022/7541.
2. Šakalys R., Batarlienė N. Research on intermodal terminal interaction in international transport corridors // Procedia Engineering, 2017, № 187. pp. 281-288.
3. Romanova A., Vygnanov A., Vygnanova M., Sokolova E., Eiduks J. Problems of the formation of a single transport space on sections of international transport corridors // Procedia Computer Science, 2019, № 149. pp. 537-541.
4. Нестерова Н.С., Анисимов В.А. Сбалансированная система показателей для оценки стратегий развития мультимодальной транспортной сети // Известия Петербургского университета путей сообщения, 2016, № 2 (47). С. 197-205.

5. Зырянов В.В., Криволапова О.Ю. Моделирование и анализ спроса на объекты совершенствования транспортной сети // Инженерный вестник Дона, 2012, №4-1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p1y2012/1082.

6. Gašparík J., Čechovič L., Blaho P., Pečený L. Capacity of corridor lines after modernization // Transportation Research Procedia, 2021, № 53. pp. 159-166.

7. Мухин С.Г., Скудина А.А., Зубарева Е.Г. Модернизация транспортно-логистического процесса грузовых перевозок в региональных компаниях // Инженерный вестник Дона, 2017, № 4. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2017/4424.

8. Никулина О.В., Новоселова И.В., Котоменкова В.Ю., Середина В.В. Управление рисками для эффективной реализации инвестиционно-строительных проектов // Актуальные проблемы социально-экономического развития России, 2020, № 2. С. 39-42.

9. Golam M., Monowar M. Eurasian Economic Union: Evolution, challenges and possible future directions // Journal of Eurasian Studies, 2018, № 9, pp. 163-172.

10. Официальная информация // Евразийский экономический союз. URL: eaeunion.org/#info.

11. Евразийский экономический союз // Росстат. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. URL: rosstat.gov.ru/folder/12880.

References

1. Sukhinin S.A., Al'-Fatla A.N.M., Petrov K.S., Novoselova I.V., Bezmolitvennaya A.R. Inzhenernyj vestnik Dona, 2022, № 3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2022/7541.

2. Šakalys R., Batarlienė N. Procedia Engineering, 2017, № 187. pp. 281-288.



3. Romanova A., Vygnanov A., Vygnanova M., Sokolova E., Eiduks J. *Procedia Computer Science*, 2019, № 149. pp. 537-541.
4. Nesterova N.S., Anisimov V.A. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putey soobshcheniya*, 2016, № 2 (47). pp. 197-205.
5. Zyryanov V.V., Krivolapova O.Yu. *Inzhenernyj vestnik Dona*, 2012, № 4-1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p1y2012/1082.
6. Gašparík J., Čechovič L., Blaho P., Pečený L. *Transportation Research Procedia*, 2021, № 53. pp. 159-166.
7. Mukhin S.G., Skudina A.A., Zubareva E.G. *Inzhenernyj vestnik Dona*, 2017, № 4. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2017/4424.
8. Nikulina O.V., Novoselova I.V., Kotomenkova V.Yu., Seredina V.V. *Aktual'nyye problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossii*, 2020, № 2. pp. 39-42.
9. Golam M., Monowar M. *Journal of Eurasian Studies*, 2018, № 9, pp. 163-172.
10. Yevraziyskiy ekonomicheskij soyuz. URL: eaeunion.org/#info.
11. Rosstat. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki Rossiyskoy Federatsii. URL: rosstat.gov.ru/folder/12880.