Чернявская Елена Михайловна. «Европейские международные транспортные коридоры в контексте экономических интересов Российской Федерации»: диссертация ... кандидата Экономических наук: 08.00.14 / Чернявская Елена Михайловна;[Место защиты: ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский государственный университет], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Теоретические основы исследования международных транспортных коридоров 13**

1.1 «Международный транспортный коридор» в системе экономических и транспортно-логистических категорий 13

1.2 Теоретические основы формирования транспортных коридоров 31

**Глава 2 Транспортное обеспечение международной торговли: мировой и европейский опыт 68**

2.1 Международные транспортные коридоры как фактор обеспечения товарных потоков в международной торговле 68

2.2 Европейский опыт формирования транспортных коридоров в исторической ретроспективе 98

**Глава 3. Россия в системе международных транспортных коридоров .. 115**

3.1 Факторы формирования международных транспортных коридоров на территории российской федерации 115

3.2 «Рейл балтика» и панъевропейский 134

Транспортный коридор №2: сравнительный анализ 134

Заключение 153

Список используемой литературы 159

* [«Международный транспортный коридор» в системе экономических и транспортно-логистических категорий](http://www.dslib.net/economika-mira/evropejskie-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-v-kontekste-jekonomicheskih.html#7643501)
* [Теоретические основы формирования транспортных коридоров](http://www.dslib.net/economika-mira/evropejskie-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-v-kontekste-jekonomicheskih.html#7643502)
* [Европейский опыт формирования транспортных коридоров в исторической ретроспективе](http://www.dslib.net/economika-mira/evropejskie-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-v-kontekste-jekonomicheskih.html#7643503)
* [«Рейл балтика» и панъевропейский](http://www.dslib.net/economika-mira/evropejskie-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-v-kontekste-jekonomicheskih.html#7643504)

## «Международный транспортный коридор» в системе экономических и транспортно-логистических категорий

Формирование мирового транспортного пространства предполагает построение теоретической и/или доказательной основы задач перевозки пассажиров и грузов, определение системы и структуры категориального аппарата исследования. Для этого необходимо понять, что подразумевается понятием «транспортная инфраструктура», сформулировать основные особенности смешанных перевозок, рассмотреть с юридической и экономической точки зрения транзит, дать научные определения понятиям «транспортный коридор» и «международный транспортный коридор».

Транспортная система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования экономики страны и важнейшей инфраструктурной основой устойчивого роста. Инфраструктура представляет собой систему объектов и норм, обеспечивающих жизнедеятельность и взаимодействие субъектов экономики страны1. Функционирование инфраструктуры обеспечивается субъектами, юридическими и физическими лицами, формирующими население территории. Таким образом, под транспортной инфраструктурой можно понимать это совокупность всех видов транспорта и транспортных институтов, «деятельность которых направлена на создание благоприятных условия функционирования всех отраслей экономики»2. Транспортная инфраструктура предназначена для обеспечения экономической и иных видов деятельности людей.

Следует различать понятия «транспортная инфраструктура» и «транспортная система». Сущность этих категорий, различия между ними определены в многочисленных научных и методических трудах отечественных и зарубежных ученых. Приведем наиболее часто встречающиеся из них. Транспортная система -это совокупность путей сообщения, транспортных предприятий и транспортных средств3. Путь - это маршрут, по которому проходит движение4. Транспортная система, как правило, определяется в привязке к определенному пространству. Национальная транспортная система - это все виды транспорта и все звенья транспортного процесса, осуществляемого в масштабах отдельной страны5. Мировая транспортная система - это совокупность национальных транспортных систем6 в их взаимодействии. Ядром мировой транспортной системы являются МТК как основные транспортные магистрали, по которым перевозится значительный объем внешнеторговых и межрегиональных грузов.

Транспортная коммуникация - это физическая среда, в которой перемещается поток материальных, энергетических или информационных ресурсов. Она представляет собой линейный (протяженный) физический объект, который связывает два и более точечных физических объекта: потребителя ресурсов с источником ресурсов, поставщика товара с его потребителем, а также любую другую пару объектов, связанных транспортно-логистическими соглашениями. Транспортной коммуникацией может быть дорога, линия электропередачи, трубопровод, телефонный или компьютерный кабель. Она может быть проложена (размещена) на открытой местности, в населенном пункте или внутри объекта7. Перевозки грузов - это процесс их перемещения из одного места в другое. Грузы: готовая продукция, полуфабрикаты и сырье, подлежащие к перевозке, могут быть разнообразными по своим свойствам и назначению, по способу и видам транспортировки8. Под транспортной магистралью понимаем важнейшие транспортные коммуникации, обладающие высокой пропускной способностью, по которым проходят крупные транспортные грузо- и/или пассажиропотоки. Они различаются по нагрузке (размеру потока), функциям (моно- и полифункциональные, иерархии, видам транспорта9.

Современная транспортно-логистическая инфраструктура включает разнообразные взаимодействующие друг с другом элементы: 1) автомобильные дороги, железнодорожные пути, водные артерии, улично-дорожные сети 2) транспортные средства, подвижной состав, находящиеся в собственности различных субъектов; 3) транспортные узлы: порты, аэропорты, логистические центры, терминалы, склады общего пользования (СОП), распределительные центры, склады временного хранения (СВХ), таможенные склады и службы, представляющие комплекс сооружений, технических средств, трудовых ресурсов в пункте стыка двух и более видов транспорта, в котором на основе взаимосвязанных технологических процессов и современных организационных форм управления осуществляется перевалка с одного вида транспорта на другой10; 4) сети станций технического обслуживания, автозаправочных станций (АЗС), стоянок, железнодорожных депо и других объектов сервиса; 5) информационные каналы и системы, региональные информационно-аналитические центры; 6) систему унификации грузовых единиц (ГЕ) и способов манипуляции с грузами - тара, упаковка, идентификация и кодирование грузов; 7) систему финансового обеспечения логистических процессов; 8) нормативно-правовую систему обеспечения логистической деятельности; 9) субъектов логистических процессов.

## Теоретические основы формирования транспортных коридоров

Однако произошло прямо противоположное. Снижение транспортных издержек совпало с ростом экономической концентрации внутри стран. Снижение транспортных издержек открыло дорогу повышению специализации и коренным образом изменило принципы размещения компаний и характер торговли. Когда транспортные издержки были высоки, компаниям было необходимо располагаться вблизи потребителей. Снижение издержек позволяет им воспользоваться преимуществами внутренней экономии от масштаба, экономией от локализации и от урбанизации, и транспортировать продукцию потребителям. На международном уровне страны, значительно снизившие транспортные издержки, больше всего выиграли от расширения торговли. Рост специализации еще больше повысил конкурентоспособность этих стран, вследствие чего средоточием торговли и богатства стали относительно немногие регионы мира58.

Инфраструктура наземного транспорта по оценкам П.Нейкампа обладает значительно более высокой эластичностью торговли относительно других видов транспорта. Он находит, что оценки, сфокусированные на морском и авиатранспорте, оказывают более влияние на инфраструктуру импортера59.

Теоретические исследования в областях международной торговли, разделения труда и пространственного перемещения пассажиров и грузов активно опираются на экономико-математические методы. Моделирование в научных исследованиях стало применяться еще в глубокой древности и постепенно захватывало все новые области научных знаний: техническое конструирование, строительство и архитектуру, астрономию, физику, химию, биологию и, наконец, общественные науки. Большие успехи и признание практически во всех отраслях современной науки принес методу моделирования XX век. Необходимость использования метода моделирования определяется тем, что многие объекты (или проблемы, относящиеся к этим объектам) непосредственно исследовать или вовсе невозможно, или же это исследование требует много времени и средств. Большинство объектов, изучаемых экономической наукой, может быть охарактеризовано кибернетическим понятием сложная система. Наиболее распространено понимание системы как совокупности элементов, находящихся во взаимодействии и образующих некоторую целостность, единство. Важным качеством любой системы является эмерджентность -наличие таких свойств, которые не присущи ни одному из элементов, входящих в систему. Поэтому при изучении систем недостаточно пользоваться методом их расчленения на элементы с последующим изучением этих элементов в отдельности. Одна из трудностей экономических исследований - в том, что почти не существует экономических объектов, которые можно было бы рассматривать как отдельные (внесистемные) элементы.

Сложность системы определяется количеством входящих в нее элементов, связями между этими элементами, а также взаимоотношениями между системой и средой. Экономика страны обладает всеми признаками очень сложной системы. Она объединяет большое количество элементов, отличается многообразием внутренних связей и связей с другими системами (природная среда, экономика других стран и т.д.). В народном хозяйстве взаимодействуют природные, технологические, социальные процессы, объективные и субъективные факторы. Таким образом, экономические модели и методы достаточно сложны. Однако они в полной мере позволяют решать разнообразные задачи, стоящие перед исследователями.

Существует несколько вариантов гравитационной модели. Есть гравитационная модель, основанная на предположении, что объем двусторонних торговых потоков прямо пропорционален размеру экономик (их «массам»), и обратно пропорционален расстоянию между ними и иным торговым барьерам. В виду очевидного сходства с Ньютоновским законом всемирного тяготения, данная модель получила название «гравитационной» Открытая как чисто эмпирическая зависимость, гравитационная модель затем была подвергнута резкой критике за отрыв от теории. Тем не менее, благодаря высокой эмпирической точности, она стала широко применяться для оценки торговых потоков и одновременно заставила экономистов искать теоретическое обоснование данной модели. Ограничением в использовании гравитационной модели является то, что можно анализировать только равномасштабные экономики.

Энтропийные модели таких сложных систем как городские и региональные транспортно-логистические системы позволяют получать близкие к реальным данные о грузопотоках и пассажиропотоках в регионах и городах. Таким образом, при помощи гравитационной модели можно рассчитать грузопотоки товаров и пассажиропотоки между регионами.

В основе мировой торговли лежит международное разделение труда. Для осуществления товарообмена между странами необходимо осуществлять транспортировку сырья, полуфабрикатов и конечной продукции желательно с наименьшими издержками. Руководство стран хотело бы прогнозировать грузопоток товаров для того, чтобы обеспечить производственные мощности, а также население данных государств необходимой продукцией, и организовать их перевозку по соответствующей транспортной системе. К настоящему времени мировой товарообмен существенно увеличился, по сравнению с серединой XX века, однако мировой финансово-экономический кризис внес свои коррективы, и стало сложно прогнозировать развитие мировой экономики.

## Европейский опыт формирования транспортных коридоров в исторической ретроспективе

Дадим им характеристику. Комбинированным перевозкам, в частности, морским автомагистралям103 в новой транспортной политике Евросоюза уделяется особая роль. Морские автомагистрали, как транспортный проект Европейского Союза по развитию морских перевозок, предусматривающий комбинацию автодорог и паромных переправ позволяет улучшить сообщение Скандинавии, Прибалтики, Ирландии, Великобритании, Пиренейского полуострова, Италии, Мальты и Кипра с основной частью континентальной Европы. Грузы направляются в обход основной части континентальной Европы, в некоторых странах которой, например, в ФРГ, существуют ограничения на транзит большегрузных автомобилей. Реализация проекта позволяет сократить нагрузки на автомобильные дороги, количество транспортных узких мест и «пробок», улучшить экологическое состояние природной среды, а во многих случаях повысить эффективность перевозок. Выделяются четыре потенциальных «морских района» для развития морских магистралей: Балтийское, Северное, Средиземное и Ирландское моря. Северная ось в значительной мере подпадает под реализуемую ЕС политику «Северного измерения» (СИ), объединяющую страны Северной Европы - члены ЕС, Россию, Норвегию и Исландию. Политика СИ направлена на решение стоящих перед странами Северной Европы особых задач в области регионального развития, включая, среди прочего, преодоление проблемы нехватки транспортных средств и объектов инфраструктуры в пунктах пересечения границ.

Юго-Восточная ось, расположенная на Западных Балканах, предназначена для обеспечения коммуникаций со странами-кандидатами на присоединение к ЕС: Республикой Македония, Албанией, Боснией и Герцеговиной, Черногорией, Сербией, а также Косово. Поэтому сотрудничество в области транспорта и расширение сферы влияния ЕС является здесь более заметным по сравнению с другими регионами. Для получения максимально полной отдачи от присоединения к ЕС, основной акцент в рамках сотрудничества на Западных Балканах делается на развитии базовой региональной транспортной сети. Поэтому ЕС призывает страны-кандидаты ускорить процесс приведения их национального законодательства в соответствие с нормами ЕС в сфере транспорта и других смежных областях.

В настоящее время работа по улучшению транспортной ситуации и инфраструктуры в ЕС продолжается. Последняя Белая книга была принята в 2011 г. Ее горизонт планирования 10 лет. В действующей Белой книге наблюдается преемственность основных принципов европейской транспортной политики, заложенных в предыдущих документах. Основной акцент делается на реализацию совместных интермодальных проектов, решение остро стоящих проблем транспортных узлов. Вместе с тем, в повестке дня появились новые темы. Первая касается морских портов. В предыдущих редакциях поддерживалась идея свободной конкуренции морских портов как крупных объектов узловой инфраструктуры. Однако неопределенность макроэкономических показателей, волатильность мировых товарных рынков, революционные технологические преобразования в морской торговле, судостроении и портовой логистике изменили принципы региональной политики. Морские порты, являющиеся объектами национальной безопасности, получили возможность принимать поддержку от национальных и европейских институтов. Кроме того, претерпела изменения процедура принятия решений по вопросам объектов транспортной инфраструктуры. Первоначальная инициатива идет от местных сообществ отдельных стран ЕС. Заявки последовательно рассматриваются и проходят отбор на более высоких уровнях соответствующих стран. Одобренные национальными правительствами проекты выносятся на обсуждение ЕС. При вынесении решения Директорат по транспорту ЕС руководствуется не только обоснованностью предлагаемых проектов, их важностью для решения социально-экономических задач стран-участниц и интеграционной группировки в целом, но и уровнем экономического развития региона, выдвинувшего предложение. Например, у самого бедного региона ФРГ гораздо меньше шансов получить поддержку ЕС на реализацию заявленного им транспортного проекта, чем у самого богатого региона Румынии при прочих равных условиях.

Одним из главных достижений европейской политики в области транспортной инфраструктуры за последние 20 лет стало понимание необходимости создания основной единой сети, носящей мультимодальный характер. Эта сеть призвана соединить важнейшие транспортные узлы (городские агломерации, порты, аэропорты и крупные транспортные терминалы) с помощью ключевых железных, автомобильных дорог, водных артерий, воздушных линий.

Быстро изменяющаяся окружающая среда, развитие глобальных производственных систем требуют иных подходов, обеспечивающих эффективность проектов. До сих пор существовало 30 приоритетных проектов TEN, финансируемых ЕС. Они были разбросаны географически и включали различные политические приоритеты. Современные реалии требуют выделения основных сетевых коридоров, гораздо более обширных по своим масштабам и характеру, чем приоритетные проекты и другие предложения по развитию коридоров, которые им предшествовали. Они позволяют сконцентрировать Ill усилия EC на решение обозначенных комплексных проблем и тем самым предопределяют свою эффективность.

В 2013 г. страны ЕС достигли качественно новых результатов в области развития транспортной инфраструктуры. Были созданы условия для превращения отдельных мозаичных национальных транспортных систем в единую сеть. Новым механизмом европейской транспортной политики стал ключевой инструмент финансирования ЕС «Объединяя возможности Европы» (Connecting Europe Facility, CEF), созданный для обеспечения роста, занятости и конкурентоспособности посредством целевого финансирования инфраструктуры на европейском уровне. Инвестиции в рамках CEF направлены на создание недостающих стыковочных объектов транспорта, энергетики и цифровых коммуникаций ЕС, тем самым обеспечивая «бесшовную» инфраструктуру. Финансовая программа допускает как создание объектов «с чистого листа», так и модернизацию уже функционирующих. В дополнение к грантам CEF предлагает финансовую поддержку через инновационные финансовые инструменты, в частности, гарантии и проектные облигации, которые действуют как катализатор, привлекая дальнейшее финансирование от других государственных институтов и частного сектора.

## «Рейл балтика» и панъевропейский

Международная торговля в настоящее время находится под влиянием многочисленных факторов, что существенно повышает степень ее волатильности. Глобальный финансово-экономический кризис внес свои коррективы в объемы и основные направления товарных потоков. Вместе с тем, углубление международного разделения труда способствует распределению и развитию части отраслей производства в разных странах и регионах мира. Значительная часть грузов для осуществления международной торговли перевозится по МТК. Несмотря на кризис, можно отметить, что торговля услугами (в частности, транспортными) развивается сейчас довольно активно. Транспортные услуги в большей части формируются за счет масштабных услуг, оказываемых при перевозке грузов по международным транспортным коридорам. В данных обстоятельствах особо важным представляется наличие соответствия между интенсивностью и направленностью товарных потоков, и формированием и развитием МТК.

Теоретической базой для решения поставленного вопроса являются теории международной торговли, теории пространственного размещения, теории полюсов роста и теории транспортных издержек. Изучение данных теорий показывает преемственность базового категориального аппарата, тесную взаимозависимость расположения основных центров производства, товарных потоков и транспортной инфраструктуры.

В классических теориях торговли географическое расстояние и транспортные издержки не брались во внимание. Теоретики торговли 20 века О.Хекшер и Б.Олин, опираясь на идею, что межрегиональная и международная торговля является результатом разной интенсивности использования факторов производства, обосновали возможность их мобильности в рамках определенных направлений. Вместе с тем, уже А.Смит подчеркнул важность транспортных путей сообщения для осуществления торговли. Один из главных представителей теории пространственного размещения первой половины 20 века А.Леш в основу территориального разделения труда заложил два фактора - эффект концентрации производства и транспортные издержки. Таким образом, для каждого вида производства он определил индивидуальный рациональный предел концентрации, превышение которого перекрывается ростом транспортных издержек. П.Потье, развивавший теорию полюсов роста, считал, что развитие происходит вдоль главных транспортных магистралей, которые соединяют между собой важнейшие центры экономической активности. П.Кругман в рамках «новой теории торговли» обращал особое внимание на необходимость учета транспортных расходов. Теории транспортных издержек важны, так как они на уровне теоретического и эмпирического анализа позволяют судить об эффективных затратах на перевозку грузов.

Проведенный анализ подходов к определению термина МТК выявил, что многие авторы схожи в его интерпретации. Вместе с тем, большинство определений дается исследователями в различном контексте. Разработанный в рамках диссертационной работы подход к интерпретации термина позволяет по-новому взглянуть на его сущность. В отличие от предыдущих мы подчеркиваем, что в МТК должны входить разнофункциональные линейные и узловые объекты транспортно-логистической инфраструктуры, находящихся на территории двух и более стран, используемые для выполнения интермодальных или унимодальных перевозок грузов.

Анализ причинно-следственных связей между научными категориями «международная транспортировка грузов», с одной стороны, и «международное разделение труда», «международная торговля», с другой, позволил выявить следующее. Сформировавшиеся на основе международного разделения труда товарные потоки нуждаются в соответствующем транспортном обеспечении. Международные транспортные коридоры по своей проходимости, техническому оснащению и экономическим характеристикам должны полностью соответствовать требованиям обслуживаемым ими товарным потокам. Международные товарные потоки, связывающие крупные промышленные центры, обладают относительной устойчивостью, что позволяет формировать транспортную инфраструктуру. Национальные приоритеты в развитии путей сообщения зависят от геополитического положения страны, развитости тех или иных отраслей экономики, традиционных социальных и экономических связей между регионами, ресурсных и технических возможностей в данный конкретный период времени, потребностей мирового рынка и его связей с этой страной.

По сети МТК проходит значительная доля международной торговли. Они формируются в треугольнике Северная Америка-Европа-Азия. В этой связи представляется перспективным направление «восток-запад» на территории Евразийского континента, что будет способствовать развитию региональных МТК. Возможности и интересы России здесь очевидны.

МТК являются основными каналами международной торговли на территории ЕС. Исследование европейских МТК представляет собой ретроспективу развития этого понятия и эволюции его сущности, от транспортных коридоров к транспортным осям. Европейские страны сталкиваются с определенными трудностями в реализации проектов МТК. Они связаны, прежде всего, со сложностями финансирования масштабных проектов, волатильностью международных товарных потоков, разнонаправленными интересами стран-членов, изменением процедур и механизмов европейской региональной и транспортной политики. Одним из возможных направлений решения указанных проблем является привлечение соседних стран, в том числе России.

Представленная в диссертационном исследовании периодизация этапов развития МТК на территории ЕС, в отличие от предыдущих, позволяет не только более полно отразить историю возникновения и развития европейских МТК, но и рассмотреть ее в более полном географическом и временном контексте. Хронологически периодизация охватывает период более 50 лет, начиная с декларации единой транспортной политики в Римском договоре. Несмотря на то, что как явление МТК появились несколько сотен лет назад (примером могут быть Великий шелковый путь, «путь из варяг в греки» и другие транспортные пути), понятие «международный транспортный коридор» возникло только в 1982 году. В 90-е годы происходит активная работа по техническо-экономическому обоснованию приоритетных панъевропейских коридоров. К 2010 году значительная часть работ по созданию критских коридоров была закончена. Однако в связи с вступлением новых стран в ЕС, проблемами финансирования, наряду с понятием МТК появилось понятие транспортная ось. В настоящее время стратегия развития МТК на территории ЕС происходит в соответствии с последней Белой книгой по транспорту, принятой в 2011 году.

Европейский опыт формирования и развития МТК может быть успешно использован в России и в рамках ЕАЭС. Прежде всего, практическое значение имеют законодательные акты, программы и стратегии развития, ключевые позиции которых могут использоваться в РФ. В разработанных и реализованных федеральных программах, и стратегиях в области транспорта проекты МТК не выделяются в отдельные документы, что возможно приводит к недооценке их значимости. В России также недостаточное внимание уделяется отдельным отчетам о проделанной работе в рамках конкретных МТК, они тоже встроены в общие документы. Может быть перенят опыт целевого финансирования проектов МТК, которое уже фактически используется в нашей стране в некоторых инфраструктурных проектах.

Для развития национальной транспортной инфраструктуры и ее взаимодействия с МТК она должна соответствовать принятым технико-экономическим критериям. Место России в международном рейтинге LPI позволяет оценить уровень развития ее транспортно-логистической системы. Согласно отчетам, за 2012 и 2014 годы Россия улучшила свои позиции, поднявшись с 95 на 90 место среди 160 стран. Однако, несмотря на этот прогресс, основной проблемой остается недостаточно эффективная деятельность таможенных органов (133 место), что существенно затрудняет транспортировку товаров через пограничные пункты.