

Д. Д. Гришук, А. А. Сиянович,
студенты III курса Института бизнеса БГУ
Научный руководитель:
кандидат экономических наук, доцент
Н. Б. Буцанец

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВ

Международные транспортные коридоры (МТК) в условиях глобальных интеграционных процессов и мирового разделения труда являются одними из наиболее важных факторов развития мировой экономики. МТК обеспечивают создание и функционирование стабильных транспортных связей между различными иностранными участниками международных экономических отношений.

Безусловно, сложно отрицать значение МТК для развития глобальной экономики. В то же время возникает научный интерес в отношении того, какие предпосылки стоят за формированием МТК и какой вклад они вносят в развитие национальных экономик государств, по территории которых проходит национальная часть МТК.

В настоящий момент в белорусской и зарубежной экономической науке отсутствует единый принятый подход к определению понятия МТК. Так, часть исследователей определяют МТК как совокупность виртуальной и физической инфраструктуры, которая создает связь между крупными транспортными узлами. Согласно еще одной распространенной позиции, МТК – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми устройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации.

В соответствии с определением МТК, принятым группой экспертов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), МТК – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

В качестве наглядного примера элемента МТК могут служить сформированные унифицированные требования в отношении Европейской сети автомобильных дорог, которые являются инфраструктурными элементами соответствующего МТК.

Таким образом, можно утверждать, что МТК представляет собой единение трех элементов:

- 1) географическое пространство;
- 2) инфраструктура;
- 3) нормативные и административные регуляторные требования.

Научный интерес представляют предпосылки, которые легли в основу формирования и возникновения МТК.

В литературе отмечается, что МТК как самостоятельное явление в экономике возникло относительно недавно – в 80-е годы XX века, когда Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН начал проводить исследования транспортных потоков на европейском континенте. Целью проведения вышеуказанного исследования являлся поиск новых маршрутов для перевозки грузов в условиях высокой загрузки, существовавшей на тот момент транспортно-логистической инфраструктуры.

Развитие транспортных потоков в Европе в вышеуказанный период было обусловлено начавшейся глубокой экономической интеграцией государств, находящихся в регионе, формализовавшейся путем создания и функционирования Европейского экономического союза. Так, согласно принципам функционирования Европейского экономического союза, одной из целей создания данного интеграционного объединения является обеспечение свободы движения грузов через границы государств-участников. Соответственно, создание МТК, помимо необходимости разгрузки уже существующей транспортно-логистической инфраструктуры, также преследовало цель по устранению барьеров, препятствующих свободному движению товаров внутри Европейского экономического союза. Отметим, что аналогичный принцип заложен также в формировании интеграционных объединений на постсоветском пространстве и используется при формировании МТК на Евразийском пространстве в рамках функционирования Евразийского экономического союза.

По мере увлечения объемов товарооборота между странами Европейского союза и странами азиатского региона возникла необходимость по созданию новых устойчивых транспортных связей между двумя частями света. Для решения этих задач в настоящий момент времени реализуется инициатива Китайской Народной Республики «Один пояс, один путь», развиваются МТК «Север – Юг» и транзитный маршрут «Китай – Европа – Китай». Следовательно, можно отметить, что общими предпосылками формирования и развития МТК являются:

- необходимость в перераспределении транспортных потоков,
- устранение барьеров для перевозки грузов,
- создание устойчивых транспортных связей между удаленными регионами для целей развития внешней торговли.

Формирование МТК и использование его потенциала является предметом межгосударственных соглашений, которые заключаются странами, по территории которых проходят национальные части МТК, а также интеграционными объединениями. Как правило, реализация данных соглашений требует задействовать от государств-подписантов различные административные, технические и законодательные ресурсы.

Например, МТК «Север – Юг» был сформирован путем подписания соответствующего межправительственного соглашения между руководителями Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман. Соглашение определяет географическое направление движения транспортных потоков внутри МТК «из Индии, Омана по морю, через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также в обратном направлении». Исходя из приведенного описания МТК, можно сделать вывод о том, что МТК предполагает формирование в его рамках мультимодальных транспортных маршрутов.

Помимо определения направления движения транспортных потоков в рамках данного транспортного коридора соглашение также предусматривает выполнение от государств-подписантов определенных действий, направленных на развитие МТК, требующих привлечения различных ресурсов. Соответственно, реализация транспортного потенциала МТК «Север – Юг» требует от государств-подписантов осуществления мер различной направленности. Для этих целей вышеуказанное соглашение предусматривает формирование межгосударственного координационного органа, в рамках которого страны могут согласовывать свои действия по развитию национальных частей транспортного коридора.

Республика Беларусь занимает стратегическое географическое положение, которое позволяет обеспечить формирование на ее территории стабильных транспортных связей между Европой и Азией для перевозки грузов. По белорусской территории проходят 4 основных МТК: «Транссиб» (по направлению Азия – Россия – Европа); «Север – Юг» (Северная Европа – Россия – Каспийское море – Персидский залив – Индия); Панъевропейский коридор № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва).

Согласно данным Правительства Республики Беларусь, наиболее загруженными МТК, проходящими по белорусской территории, являются МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг».

МТК «Восток – Запад» является транспортным коридором, который используется в основном для торговли между странами – членами Европейского Союза, Китайской Народной Республикой, Республикой Корея и Японией. Согласно Транспортной стратегии, суммарный объем торговли между странами Европы и Азии через МТК «Восток – Запад» составляет около 14 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте. Около 1–3 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте было перевезено через белорусскую часть МТК «Восток – Запад».

Объем грузопотока по МТК «Север – Юг» главным образом формируется за счет развития внешней торговли между Российской Федерацией и Республикой Азербайджан. Согласно данным, представленным в Транспортной стратегии, более 200 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте перевозится с использованием данного транспортного коридора. При этом необходимо отметить, что потенциал использования МТК «Север – Юг» раскрыт не в полном объеме: существует также перспектива использования данного коридора для развития внешней торговли между странами Ближнего Востока, Республики Индия, Исламской Республики Пакистан и Турецкой Республикой.

Несмотря на то, что оба вышеуказанных транспортных коридора имеют важное значение для развития внешнеторговых отношений Республики Беларусь, необходимо констатировать, что приоритет в дальнейшем развитии отдан МТК «Восток – Запад». До введения экономических санкций в 2022 г. со стороны Европейского Союза страны ЕС были основными торговыми партнерами Республики Беларусь. Грузоперевозка товаров с территории данных стран осуществлялась преимущественно путем использования МТК «Восток – Запад». При оценке структуры импорта зарубежных товаров на территорию Республики Беларусь в 2022 г. необходимо иметь в виду, что Государственный таможенный комитет Республики Беларусь перестал публиковать официальную статистику, которая может предоставить точные данные.

По итогам 2022 г. доля белорусского импорта из государств – членов Европейского Союза значительно снизилась. Основными торговыми партнерами Республики Беларусь стали Китайская Народная Республика, Российская Федерация и Турецкая Республика. Также в различных исследованиях, посвященных анализу белорусского импорта, отмечается увеличенная доля экспорта товаров с территории Республики Казахстан, Исламской Республики Иран и Объединенных Арабских Эмиратов. В свою очередь, данное обстоятельство порождает необходимость в более первоочередном развитии МТК «Север – Юг», а также в формировании новых МТК, которые бы обеспечили создание новых устойчивых транспортных связей с дружественными иностранными государствами, в частности, со странами Содружества Независимых Государств и Евразийского экономического союза.

Сложно отрицать вклад МТК в развитие мировой экономики. В первую очередь использование транспортных коридоров способствует снижению транспортных издержек во внешней торговле, а также увеличивают уровень доступности национальных продуктов на зарубежные рынки.

В то же время МТК вносят значительный вклад в развитие экономики государств, по территории которых проходит национальная часть МТК. Данный вклад может проявляться в следующих прямых эффектах, возникающих от формирования национальных частей транспортных коридоров:

– развитие конкуренции между различными видами транспорта, используемые для перевозок различных видов грузов, что может привести к улучшению качества оказываемых транспортно-логистических услуг и/или к появлению новых видов услуг;

– обеспечение транспортного сообщения с зарубежными государствами (в одинаковой степени с прилегающими и с не имеющими общих границ), что создает устойчивые транспортно-логистические каналы поставок товаров в целях развития внешней торговли и транзитного потенциала государства;

– улучшение транспортной доступности внутри страны, что, в свою очередь, создает благоприятные условия для роста внутренней торговли;

– формирование транспортной инфраструктуры, которая объединяет экономическое пространство государства, по территории которого проходит МТК, способствует экономическому развитию регионов и диверсификации производства внутри страны, а также содействует возникновению новых рыночных связей между ранее не связанными регионами;

– снижение себестоимости перевозки грузов, что в итоге может способствовать снижению стоимости конечного продукта для потребителя.

Помимо вышеприведенных прямых эффектов для экономического развития государства, по территории которого проходит МТК, наличие национальной части транспортного коридора также косвенно способствует улучшению следующих макроэкономических и социально-экономических показателей государства, таких как:

– снижение уровня безработицы как на период создания инфраструктурного элемента МТК (например, путем привлечения трудоспособного населения на строительство инфраструктуры МТК), так и после его создания (в частности, путем увеличения числа сотрудников транспортно-логистических компаний, использующих национальную часть МТК);

– повышение уровня безопасности использования транспорта;

– развитие в зоне тяготения МТК предприятий, занятых в сферах экономики, напрямую не связанных с транспортно-логистическим комплексом, однако деятельность которых связана с ним (например, создание объектов придорожного сервиса, развитие туризма и т. п.);

– поступление дополнительных налоговых и социальных отчислений в соответствующие бюджеты бюджетной системы государства за счет активизации деятельности предприятий транспортно-логистического сектора и возникновения новых предприятий, деятельность которых не связана напрямую с транспортно-логистическим сектором.

Однако, несмотря на вышеуказанные позитивные эффекты, возникновению которых способствуют МТК, прохождение его по территории государства может также способствовать появлению и факторов, которые могут внести отрицательный вклад в экономику страны. В частности, среди таких факторов можно выделить: ухудшение экологической ситуации в зоне прохождения национальной части МТК и асимметрия в развитии территорий государства.

Основополагающая цель любого МТК заключается в концентрации межгосударственных транспортных потоков. Формирование международной транспортно-логистической инфраструктуры и устранение административных и правовых барьеров на национальном уровне служит целям увеличения скорости грузовых и пассажирских перевозок, снижения себестоимости перевозок и развитие различных видов транспорта, используемых для осуществления межгосударственных и национальных перевозок в рамках МТК.

Реализация потенциала того или иного МТК в полном объеме возможно только при координированном использовании различных ресурсов всех государств-участников транспортной системы. Помимо значимой роли МТК в развитии мировой экономики, МТК также имеют большое значение для национального экономического развития государств, по территории которых проходят его национальные части.

Соответствующий вклад МТК в развитие национальных экономик стран-участниц транспортной системы проявляется в возникновении положительных микро- и макроэкономических

ческих эффектов для национальной экономики, таких как создание новых рабочих мест, возникновение новых видов транспортно-логистических услуг, выход предприятий транспортно-логистического комплекса на новые рынки и т. п., а также путем возникновения положительных социально-экономических эффектов, связанных с улучшением показателей транспортной безопасности и транспортной доступности.

Список использованных источников

Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.by/ru/dorozhnoe-khozyajstvo/struktura/mezhdunarodnye-transportnye-koridory>. – Дата доступа: 23.04.2024.