

*Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»*

2. Ушаков В.Я. Потенциал энергосбережения и его реализация на предприятиях ТЭК/ В.Я. Ушаков, Н.Н. Харлов, П.С. Чубик ; Томский политехнический университет. – Томск : Изд-во Томского политехнического университета, 2015. – 283 с.

3. Потенциал повышения энергоэффективности в России // Новые химические технологии - [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: [http://www.newchemistry.ru/letter.php?n\\_id=7676](http://www.newchemistry.ru/letter.php?n_id=7676) – Дата обращения: 02.04.2019.

4. Чирков А.Н. Анализ грузооборота и пассажирооборота по видам транспорта // Nauka-rastudent.ru. – 2017. – No. 06 (042) / [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://nauka-rastudent.ru/42/4291/>. – Дата обращения: 02.04.2019.

Предоставлено 15.04.2018

УДК 656.022.8

ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ  
STUDY OF CURRENT TRENDS IN THE DEVELOPMENT  
OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Т.В. Пильгун, канд. техн. наук, доц.,  
Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Республика Беларусь  
T. Pilgun, Ph.D. in Engineering, Associate professor,  
Belarusian National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

*Аннотация. На основе анализа основных событий геополитического и экономического развития стран и регионов сделаны выводы об актуальности исследований современного потенциала транспортных коридоров и оценки целесообразности их развития.*

*Annotation. On the basis of the analysis of the main events of geopolitical and economic development of countries and regions conclusions about the relevance of studies of the modern potential of transport corridors and assess the feasibility of their development.*

*Ключевые слова: транспортные коридоры.*

*Keywords: transport corridors.*

## ВВЕДЕНИЕ

В связи с тем, что за 15 последних лет произошли заметные сдвиги в геополитической и экономической ситуации в мире, актуальным остается вопрос устойчивости опорной сети транспортных коридоров и их общественной значимости для стран и регионов. Это и стало предметом проведенных исследований.

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Интегрированная региональная транспортная сеть – панъевропейские международные транспортные коридоры (МТК), создана Евросоюзом в 1978–1994 годы в связи со стремительным ростом грузопотоков. Была определена принципиальная задача транспортных коридоров – концентрация грузо- и пассажиропотоков на магистралях, имеющих высокопроизводительные технические устройства, обеспечивающие максимальную пропускную и провозную способность и высокий уровень транспортного обслуживания.

Следом за Евросоюзом в ходе трех международных транспортных конференций в 1998, 2000, 2003 годах в г. С. Петербурге были сформированы Евроазиатские транспортные коридоры [1]:

«Транссиб», соединяющийся со вторым панъевропейским коридором: направление Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Казахстан – Китай, Корейский полуостров, Монголию – Китай;

«Север – Юг»: направление Северная Европа – Российская Федерация с тремя ответвлениями на Кавказ, Центральную Азию, через Каспийское море на Иран и Индию;

«Южный»: Юго-Восточная Европа – Турция – Иран с двумя ответвлениями на Китай через Центральную Азию и Южную Азию;

«ТРАСЕКА»: Восточная Европа – через Черное море – Кавказ – через Каспийское море – Центральную Азию;

На третьей Евроазиатской конференции также был признан МТК «Северный морской путь».

Знание перспектив развития МТК обуславливает целесообразность своевременного инвестирования в развитие инфраструктуры МТК, внедрение инновационных решений, совершенствование технологических процессов в рамках МТК.

Изменения, наблюдаемые в международных торговых потоках, связанные с активным экономическим развитием стран Восточной и

### *Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»*

Центральной Азии стали причиной внимания к перспективам МТК. Глобальная инициатива Китая «Один пояс – один путь», способствует пересмотру или совершенствованию существующих и созданию новых торговых и транспортных коридоров между более чем 60 странами Азии, Европы и Африки.

Сравнительный анализ статистики международной торговли товарами [2] по Китаю и Европейскому союзу (28 стран) показал, что в период с 2006 по 2016 годы по Китаю экспорт и импорт в евро вырос соответственно в 2,45 и 2,27 раза, а в ЕС экспорт и импорт увеличен соответственно в 1,52 и 1,25 раз. Увеличилась и доля национального экспорта и импорта Китая в мировом экспорте и импорте за 10 лет соответственно с 11% до 17% и с 8% до 12%. По ЕС доля экспорта в мировом экспорте снижена с 16% до 15% и доля импорта с 18% до 14% за 10 лет.

Анализ событий в связи с инициативой "Один пояс – один путь" показывает, что этот масштабный проект отчасти превращается в разветвленный транспортный проект, сочетающий в себе несколько маршрутов, имеющих одно направление – Европа.

Особую заинтересованность в МТК стали проявлять центрально-азиатские и кавказские республики, через территории которых проходили древние торговые пути между Азией и Европой, так называемый «Шелковый путь».

В рамках исследования проанализированы наиболее значимые события, которые наблюдаются в политической и экономической жизни стран и влияют на их стратегические ориентиры. Приведенные ниже и другие события создают конкуренцию и их необходимо учитывать в новых глобальных транспортных планах:

1. Строительство и введение в эксплуатацию железнодорожной линии «Баку – Тбилиси – Карс (Турция)» в ноябре 2017 года, соединившей Китай, Среднюю Азию, Закавказье, Турцию, страны Евросоюза и обеспечивший кратчайший маршрут из Китая в Европу. Этот коридор – один из множества «Транскаспийских международных транспортных маршрутов (ТМТМ)», возникающих на фоне конкуренции стран Азии, Кавказа, а также Каспийского региона, который рассматривается в качестве «ворот» экспорта товаров в направлении стран Закавказья и Европы [3].

### *Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»*

2. Активизировалось обсуждение нового транспортного коридора с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Австрия, Словакия, Россия и Украина в течение многих лет обсуждают проект продления функционирующей железной дороги колеи 1520 мм от Кошице (Словакия) до Вены. В настоящее время эта колея функционирует от Украины по территории Польши до г. Кошице.

3. Прогнозирование препятствий по пропуску грузопотоков на погранпереходах с Польшей по коридору, который называют «Восток-Запад» и включающий 2-ой панъевропейский коридор. Согласно оптимистичным прогнозам КНР объем перевозок между Азией и Европой к 2020 году составит до 500 тыс. TEU и возрастет в 12 раз. При таком росте эксперты рассматривают Польшу как барьерное место.

4. В 2018 году озвучено развитие нового транспортного коридора в Европу, проходящего через Калининградскую область. Предполагаются мультимодальные перевозки с перевалкой на морские суда в портах Калининградской области с учетом создания хаба в регионе. Планируется переключение отдельных контейнерных маршрутов, которые пересекают границу с Европой по западным погранпереходам Беларуси.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Проведенные исследования показали, что наравне с устойчивым развитием известных транспортных коридоров европейской части на территории Евразийского региона постепенно формируется сеть сухопутных МТК. Все еще наблюдается процесс становления коридора «Север – Юг», коридор «Транссиб» (Восток – Запад) достаточно конкурентоспособный, вместе с тем, по оценкам экспертов, участки этого коридора не наполняются ожидаемыми транзитными евроазиатскими грузопотоками. Прекратилось упоминание коридора «Трасека». На фоне перечисленных процессов намечаются и уже существуют направления интенсивных грузопотоков, которые пока еще не идентифицированы как транспортные коридоры.

В условиях геополитических и экономических ситуаций многие проекты, разработанные 10 – 15 лет назад по МТК, нуждаются в исследованиях их современного потенциала и целесообразности их дальнейшего развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортные связи Европа-Азия. /Сборник материалов Европейской конференции министров транспорта. – ISBN 92-821-0381-1 - © ЕКМТ, 2006 – С.48–49.

2. Каталог статистики международной торговли товарами. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://data.trendeconomy.ru/dataviewer/eurostat/ext\\_go\\_lti\\_int/ext\\_lt\\_introle](http://data.trendeconomy.ru/dataviewer/eurostat/ext_go_lti_int/ext_lt_introle) [Дата обращения: 16.04.2019].

3. БТК является кратчайшим маршрутом между Китаем и Европой. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.trend.az/business/economy/3044484.html> [Дата обращения: 16.04.2019].

Представлено 15.05.2019

УДК 338.2(476) + 316.42(476)

ІНТЭГРАЦЫЙНЫЯ ПРАЦЭСЫ: ВЫМЯРЭННЕ САЦЫЯЛЬНА-  
ЭКАНАМІЧНАЙ БЯСПЕКІ Ў ПРАМЫСЛОВАСЦІ  
INTEGRATION PROCESSES: THE MEASUREMENT  
OF SOCIO - ECONOMIC SECURITY IN THE INDUSTRY

Д.М. Швайба, канд. экан. навук, дац.,

Мінская абласная арганізацыя Беларускага прафсаюза работнікаў  
хімічнай, горнай і нафтавай галін прамысловасці,  
г. Мінск, Рэспубліка Беларусь

D. Shvaiba, Ph.D. in Economics,

Minsk regional organization of the Belarusian trade Union  
of workers of chemical, mining and oil industries

*Анатацыя. Галоўным ацэначным вынікам прагнозу сацыяльна-эканамічнай бяспекі лічыцца яе ўзровень, які абагульнена адлюстроўвае становішча бяспекі прамысловага сектара ў пэўным перыядзе часу. Дакладнасць вызначэння значэння сацыяльна-эканамічнай бяспекі абумоўлівае выбар мер ахоўнага характару і методык іх рэалізацыі. Дадзеная залежнасць адлюстравана ў мностве тэарэтычных разробтак праблем забеспячэння сацыяльна-эканамічнай бяспекі макраэканамічных аб'ектаў.*