

УДК 330.8

*К. С. Чумляков, Д. В. Чумлякова*

Тюменский индустриальный университет, Тюмень, e-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru

## НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ИЗУЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Ключевые слова:** интернационализация, международная транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры, интеграция.

Статья посвящена анализу научных подходов к изучению международной транспортной инфраструктуры. Представлено три теоретических подхода, обозначен научный вклад ученых в разработку данного понятия, определены теоретические основания подходов. Первый подход основывается на широком восприятии понятия, ученые вкладывают в содержание понятия весь транспорт как отрасль хозяйства. В основе второго подхода лежат исследования транспортной сети и транспортных сооружений, закрепленных к определенной территории. Третий подход характеризуется изучением транспорта в границах транспортных коридоров. Выявлено, что первые два подхода внесли базовый вклад в понимание центральных вопросов о транспортной инфраструктуре, в том числе международной. Специфика же третьего подхода представляет собой развернутую в пространстве и времени альтернативу первого и второго подходов. Отмечено, что ученые в своих исследованиях часто объединяют их воедино, расширяя сферу своих исследований и рассматривая международную транспортную инфраструктуру, как в широком, так и узком смысле слова. В ключе исследования международной транспортной инфраструктуры она представляется единой взаимосвязанной системой транспортных магистралей, обслуживающих внешнеэкономические, транзитные и внутренние перевозки. Представлено обсуждение результатов исследования, предложено применение пространственно-временного подхода к исследованиям международной транспортной инфраструктуры, при этом ее развитие должно осуществляться системно.

*K. S. Tchumlyakov, D. V. Tchumlyakova*

Industrial University of Tyumen, Tyumen, e-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru

## SCIENTIFIC APPROACHES TO THE RESEARCH OF INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE

**Keywords:** internationalization, international transport infrastructure, international transport corridors, integration.

The article is devoted to the analysis of approaches to the research of international transport infrastructure. Three theoretical approaches are presented; the scientific contribution of scientists to the development of this concept is indicated; the theoretical foundations of the approaches are determined. The first approach is based on a broad perception of the concept, scientists put the entire transport as a branch of the economy into the content of the concept; the second approach is based on the research of the transport network and transport facilities attached to a certain territory; the third approach is based on the research of transport within the boundaries of transport corridors. The first two approaches have made a significant contribution to understanding the central issues of transport infrastructure, including international. The specificity of the third approach is an alternative to the first and second approaches deployed in space and time. It should be noted that scientists in their scientific research often combine them together, expanding the scope of their research and considering the international transport infrastructure, both in the broad and narrow sense of the word. A discussion of the results of the research is presented, the application of a spatial-temporal approach to the research of international transport infrastructure is proposed.

### Введение

Транспортная отрасль является одной из крупнейших базовых отраслей экономики, как в Российской Федерации, так и в мире. Весь мировой транспортный комплекс, в том числе и международная транспортная инфраструктура, имеет огромный потенциал, за счет него обеспечивается географическая связанность между различными странами, территориями внутри страны,

а также экономическая связанность разных отраслей экономики.

К настоящему моменту в рамках данной научной тематики выработано несколько различных точек зрения к изучению международной транспортной инфраструктуры, существует ряд альтернативных подходов, исследующих это «явление» с опорой на теоретические основания. Комплексный анализ глобального и разностороннего понятия

«международная транспортная инфраструктура» позволит систематизировать научные знания и выделить научные подходы, определить тренды перспективного развития, расширить представление об этом понятии.

Понятийный аппарат науки способен изменяться в зависимости от трансформаций каких-либо общих функций, факторов, современных тенденций, области применения и т.п. Для того, чтобы компетентно сформулировать понятийный аппарат исследования, важно разобраться в сущностной основе таких изменений. Поэтому любое открытие ученых в определенной сфере исследований необходимо обозначить и подробно разъяснить основные его процессы. Целью теоретического исследования является систематизация представлений различных ученых о международной транспортной инфраструктуре. Основными задачами являются: выделение наиболее типичных подходов к изучению данной категории и определение сущностной основы этих подходов.

#### **Материалы и методы исследования**

Теоретическую основу исследования составили фундаментальные научные труды отечественных и зарубежных ученых в области мировой экономики, транспорта и транспортной инфраструктуры. В основе исследования лежит обобщение представлений ученых и специалистов-практиков. Применялись следующие методы: методы наблюдения, анализа и синтеза, системный подход.

#### **Результаты исследования и их обсуждение**

Анализ современных исследований по транспорту показывает, что в научной литературе сформированы три научных подхода к изучению международной транспортной инфраструктуры. В исследованиях учеными применяются конкретно-научные (экономический, географический и др.) и/или междисциплинарные (системный, институциональный, ресурсный, общностный, пространственный и др.) подходы.

Общее содержание подходов к определению понятия и исследованию транспортной инфраструктуры, в том числе международной, рассмотрим далее.

1. Транспортная инфраструктура как объект инженерно-экономических исследований.

Весь транспорт как отрасль, включая транспортную инфраструктуру, является составной частью всех производственных

стадий продукции предприятий отраслей народного хозяйства, т.е. крупная многоотраслевая сфера представляет собой единство между различными отраслями или секторами. В отраслевой состав включены все виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный и трубопроводный, а также материально-техническое снабжение и информационное обеспечение производственных процессов. Транспортная инфраструктура и совокупность различных видов транспорта являются основой транспортной системы страны, макрорегиона, континента. Согласно подходу транспорт как целостная система определяется в ее техническом, экономическом, социальном, политическом и экологическом контекстах. Этот подход монументальный и комплексный в своем рассмотрении и использовании множества отдельных точек зрения. Для подхода также характерно объединение фундаментальных транспортно-инфраструктурных объектов и систем, поддерживающих устойчивое функционирование отрасли, с транспортно-инфраструктурной деятельностью, включающей транспортные и сопутствующие услуги в процессе функционирования экономики.

Теоретической основой этого подхода является производственно-экономический аспект. В научных трудах авторов освещается широкий круг проблем транспортной науки, транспортной политики, государственного регулирования, вопросов менеджмента на транспорте – управления транспортными потоками и организации перевозочного процесса, а также вопросы национальной безопасности в ключе транспортного контекста и прочие экономические проблемы отечественного и зарубежного транспорта [1-6].

В большинстве случаев, грузовые и пассажирские перевозки представлены как система, объединяющая эмпирию и теорию, представляющая функционирование транспорта как отрасли. Изучается влияние транспорта на современную экономику с растущими объемами производства, товарооборота, занятости, спроса на транспортные услуги и т.д. Характер перевозочного процесса анализируется с объяснением основных характеристик транспортных операций, рынка транспортных услуг и нормативно-правовой базы.

Следуя такому инженерно-экономическому подходу в исследованиях систем транспорта, авторы развивают научные идеи посредством определения общеэкономиче-

ских выгод от транспортной деятельности, опираясь на эффективные и инновационные решения, научно-технический прогресс, вызовы социально-экономического развития и реструктуризации управления экономикой.

2. Транспортная инфраструктура как объект экономико-географических исследований. В рамках экономико-географического подхода к исследованию международной транспортной инфраструктуры наибольший интерес у авторов представляют территориально прикрепленные транспортно-инфраструктурные объекты, создание и развитие которых формирует рациональную территориальную структуру хозяйства, определяет оптимальное размещение производительных сил и хозяйственное развитие территории [7-10]. К примеру, Н. Н. Пономарева определяет международную транспортную инфраструктуру «как единую взаимосвязанную систему транспортных магистралей, состоящую из специально созданных международных и взаимосостыкованных национальных магистральных транспортных путей, обслуживающих внешнеэкономические и транзитные связи как в условиях регионализации, так и глобализации мирового хозяйства, и образующих вместе с нанизанными на них промышленными центрами и узлами остов макротерриториальной структуры хозяйства не только региона сотрудничающих стран, но и всего мирового хозяйства» [11, с. 90]. В целом авторами применяются фундаментальные географические подходы к развитию опорного регионального транспортного каркаса и организации грузопотоков в границах макрорегиональных систем и национальных границах [12; 13]. С таких позиций разрабатываются, анализируются и корректируются различные крупные транспортно-инфраструктурные проекты, например: «Урал Промышленный – Урал Полярный», мегапроект «Белкомур», проекты арктических территорий Российской Федерации. В контексте подхода обсуждаются проблемы пространственных дисбалансов, перераспределения производительных сил посредством развития транспортной инфраструктуры, обусловленного новыми геополитическими и геоэкономическими условиями.

Согласно подходу различные географически прикрепленные объекты и сооружения (основные фонды транспорта и связи, электро-, тепло-, газо- и водоснабжения территорий) генерируют хозяйственную дея-

тельность на данной территории. В качестве базиса в задачах размещения транспортно-инфраструктурных объектов закладываются преимущества естественных географических пространств и потребностей освоения территорий.

3. Транспортная инфраструктура как материальная основа международных транспортных коридоров. Появление в научной повестке мировой экономики и транспорта такого нового элемента территориальной структуры мирового хозяйства, как международный транспортный коридор, способствовало формированию нового подхода к осмыслению международной транспортной инфраструктуры, активизации ее развития как стержневой составляющей транспортных коридоров. Первые десять международных транспортных коридоров стали проектом Европейского союза, они объединили все основные установленные маршруты – автомобильные, железнодорожные и водные. Девять коридоров как маршруты в Центральной и Восточной Европе были определены в марте 1994 г. на второй общеевропейской транспортной конференции на Крите. Позднее в 1997 г. уже на третьей транспортной конференции в Хельсинки были внесены некоторые дополнения в эти транспортные маршруты, а также был добавлен десятый международный транспортный коридор.

В общем виде под этим понятием подразумевается сосредоточение на генеральных направлениях транспортной сети, объединяющей различные виды транспорта. В расширенном понимании под таким сосредоточением может пониматься «концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг, обеспечивающие ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима» (из определения В. А. Дергачева) [14, с. 9]. Транспортные коридоры, которые состоят из нескольких транспортных модулей, называются мультимодальными (или интермодальными) транспортными коридорами, т.е. подразумевается возможности сопряжения различных терминалов на протяжении всех транспортных коридоров, дистрибуторской деятельности в большое количество макрорегионов, использования контейнерных перевозок, как следствие, обеспечение более эффективного использования транспортной инфраструктуры.

К примеру, В. Г. Егоров под транспортными коридорами понимает «пространства массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, имеющие важное значение с точки зрения социально-экономического развития территорий, продвижения национальных интересов и определяющие геополитический ландшафт» [15, с. 24]. Международные транспортные коридоры, их характерные особенности в контексте углубления и расширения интеграционных процессов в глобальной экономике, некоторые интерпретации понятия, а так же концепция транспортных коридоров в целом, исследованы в [16-18].

Значение этих коридоров, как в национальной, так и мировой экономике высоко. Применительно к России система международных транспортных коридоров включает два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), с которыми частично совпадают панъевропейские транспортные коридоры № 1, 2 и № 9. Также имеются макрорегиональные коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран АТР. Дополняет перечень исторически сложившийся в России транспортный коридор – Северный морской транспортный коридор.

Следует отметить, что сеть транспортных коридоров в настоящее время продолжает формироваться. На современном этапе формированию международных транспортных коридоров способствуют крупные инициативы (исходящие от государств) по трансформации и цифровизации транспортной отрасли. Телекоммуникационные и компьютерные технологии, информационные сети различного масштаба способствуют синхронизации стыковки систем транспорта, хранения и перераспределения грузопотоков с одного вида транспорта на другой, что делает транспортные услуги более привлекательными и жизнеспособными, обеспечивает сбалансированное развитие национальной транспортной системы [11]. Применение информационных и коммуникационных технологий может способствовать развитию новых услуг в пространстве международных транспортных коридоров.

В ключе изучения международной транспортной инфраструктуры она представляется единой взаимосвязанной системой транспортных магистралей, обслужи-

вающих внешнеэкономические, транзитные перевозки и внутренние перевозки. Следовательно, развитие международной транспортной инфраструктуры должно осуществляться системно, с учетом промышленных и перспективных центров экономического роста, транзитного и экспортно-импортного потенциала макрорегионов и страны в контексте реализации задач формирования международных транспортных коридоров и пространственного развития.

Системный подход представляет собой основное направление теории научного познания, в основе которого лежит рассмотрение объекта как системы упорядоченных элементов, совместное взаимодействие которых направлено на решение сложных вопросов. Подтверждением значимости системного подхода в подобных научных исследованиях являются многочисленные факты его широкого применения в различных науках – естествознании, технических, экономических, общественных и гуманитарных. Поэтому применение системного подхода к сфере транспорта и транспортной инфраструктуры вполне закономерно, оно является реакцией на современные тренды и вызовы, при этом речь идет о комплексной, упорядоченной и целенаправленной деятельности.

Вместе с тем, возникает вопрос о необходимости расширения теоретических и методологических возможностей системного подхода применительно к сфере транспорта и транспортной инфраструктуры. Так, одним из актуальных в настоящее время является пространственно-временной подход, который имеет особую значимость в сравнении с конкретно-научными и междисциплинарными подходами. Например, с пространственным подходом, который зачастую сводится к территориальному рассмотрению и поэтому является ограниченным в своих возможностях [19], или с системным, который имеет больше общенаучный характер. Поэтому, расширяя научные идеи о системном и пространственном подходах к развитию международной транспортной инфраструктуры, общее направление авторского исследования в перспективе будет базироваться на пространственно-временном подходе.

### Заключение

Проведенное теоретическое исследование показало, что, несмотря на то, что авторы по-разному определяют транспортную инфраструктуру, общим является пред-

ставление о ней как о масштабной системе. Так, по итогам анализа подходов различных ученых к изучению транспортной инфраструктуры, в том числе международной, установлено, что одним из важнейших и современных глобальных трендов для транс-

портного сектора является экономическая интеграция на пространстве континентов, развитие мультимодальных перевозок, создание и реализация значимых интеграционных инфраструктурных проектов, формирование транспортных коридоров.

*Библиографический список*

1. Галабурда В.Г. Критерии экономической оценки транспорта // Мир транспорта. 2012. Т. 10. № 4(42). С. 72-75.
2. Здановская Н.В. Экономическая сущность инфраструктуры транспорта и ее место в структуре национальной экономики // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). 2011. № 4. С. 215-223.
3. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическое значение транспорта: сущностной анализ // Экономика железных дорог. 2011. № 1. С. 13.
4. Персианов В.А. О реформах, транспортной политике и миссии транспорта в Российской Федерации // Вестник транспорта. 2009. № 1. С. 2-6.
5. Пыхов П.А., Кашина Т.О. Инфраструктура как объект экономических исследований // Журнал экономической теории. 2016. № 1. С. 39-46.
6. Quinet E., Vickerman R.W. Principles of transport economics (1st ed.). Cheltenham, UK. Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing, 2004. 385 p.
7. Горизонтов Б.Б. Социалистическая экономическая интеграция и транспорт / АН СССР, Ин-т экономики мировой соц. системы. М.: Наука, 1975. 198 с.
8. Дронов В.П. География инфраструктуры в России (Проблемы теории и практики): дис. ... д-ра геогр. наук. М., 1999. 255 с.
9. Петров М.Б. Пространственная парадигма как основа управления развитием транспортной системы // Россия: Тенденции и перспективы развития Ежегодник. 2019. С. 187-189.
10. Yu N., De Jong M., Storm S., Mi J. Transport infrastructure, spatial clusters and regional economic growth in China. Transport Reviews. 2012. № 32(1). P. 3-28.
11. Пономарева Н.Н. Понятие международной транспортной инфраструктуры как объекта экономико-географического исследования // Вестник Новосибирского государственного педагогического университета. 2017. Т. 7. № 2. С. 85-96.
12. Литовский В.В. Гравиогеография, проблемы инфраструктуры и размещения производительных сил // Глубинное строение, геодинамика, тепловое поле Земли, интерпретация геофизических полей. Екатеринбург, 12–17 сентября 2011 года. Екатеринбург: УрО РАН, 2011. С. 232-235.
13. Маергойз И.М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 1981. 137 с.
14. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. 64 с.
15. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров // Геоэкономика энергетики. 2021. Т. 14. № 2. С. 6-31. DOI 10.48137/2687-0703\_2021\_14\_2\_6.
16. Чумляков К.С., Игнатюк Ю.Л. Концепция транспортных коридоров как основа подхода к пространственному развитию // Экономика и предпринимательство. 2018. № 4 (93). С. 595-599.
17. Чумляков К.С. Нормативно-правовые аспекты развития международных транспортных коридоров евразийского континента // Право и экономика: национальный опыт и стратегии развития: сборник статей по итогам Второго Новосибирского международного юридического форума: в 2 ч. Новосибирск, 20–22 мая 2020 года. Новосибирск: Новосибирский государственный университет экономики и управления «НИНХ», 2020. С. 331-335.
18. Чумляков К.С. Теоретические особенности многопланового развития глобальных транспортных коридоров // Проблемы устойчивого развития российских регионов: материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Тюмень, 16 мая 2014 года. Тюмень: Тюменский государственный нефтегазовый университет, 2014. С. 164-166.
19. Зборовский Г.Е. Регион в зеркале пространственно-временного подхода // XXI Уральские социологические чтения. Социальное пространство и время региона: проблемы устойчивого развития: материалы Международной научно-практической конференции. Екатеринбург, 15-16 марта 2018 года. Екатеринбург, 2018. С. 40-44.