

*Д. А. Мельник*

## О ПОНЯТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО РЕГИОНА

*Обосновываются понятия международного транспортного региона, анализируются принципы выделения таких регионов и специфика их функционирования. Предлагается выделять международный транспортный регион в рамках Балтийского региона, определяются его границы и системообразующие элементы.*

*The author justifies the concepts of international transport region and analyses the principles of identification of such regions and the features of their functioning. The article suggests distinguishing an international transport region in the framework of the Baltic region and defines its borders and backbone elements.*

**Ключевые слова:** международный транспортный регион, Балтийский регион, транспортная система.

**Key words:** international transport region, Baltic region, transport system.

В 2000-е гг. сформировались понятия «транснациональный регион» и «трансграничный регион», под которыми понимается соответственно компактно расположенная совокупность сотрудничающих друг с другом стран или приграничных территорий соседних стран. Более общее, родовое для них понятие — «международный регион», подразумевающее



как транснациональные, так и трансграничные регионы [1–4]. Появление таких регионов связывается с усиливающейся в мире глобализацией, которая, устанавливая сходные правила хозяйствования в мировом экономическом пространстве, усиливает конкуренцию между странами и регионами [5]. Однако хотя и выделяются экономические, этнические, политические и другие отраслевые транснациональные и трансграничные регионы [6], дальнейшая их функциональная дифференциация не проводится. То есть экономические транснациональные и трансграничные регионы рассматриваются чаще всего только как комплексные, включающие всю совокупность видов экономической деятельности. Между тем по аналогии с национальными регионами при изучении территориальной организации различных видов международной экономической деятельности имеет смысл выделять и отраслевые экономические регионы. В частности, речь идет о международных транспортных трансграничных регионах, представляющих собой взаимосвязанные транспортные системы соседних государств и / или частей государств. Такое отраслевое районирование в сфере международных транспортных перевозок способствует выявлению как положительных предпосылок развития трансграничных связей, так и «узких мест» и проблем, затрудняющих коммуникации между соседними странами.

К основным понятиям транспортных регионов относятся транспортные узлы и линии [7]. Применительно к международным транспортным регионам речь идет о международных транспортных узлах и линиях. Транспортные линии соответственно видам транспорта могут быть железнодорожными, автомобильными, морскими, речными, авиационными, а также трубопроводными и электронными (хотя два последних вида в силу их специфичности обычно рассматриваются отдельно от остальных). Международные транспортные узлы есть пересечения международных транспортных линий и могут быть одноотраслевыми (когда пересекаются линии одного вида транспорта) и многоотраслевыми, комплексными.

Специфическим для международных транспортных регионов является понятие пограничного перехода (пункта пропуска). Он создается с двух сторон границ соседних стран (иногда это один совместный пункт пропуска). Правда, на ряде границ (например, на границах стран шенгенской зоны) погранпереходы отсутствуют. Тем не менее на международных транспортных линиях все же требуется фиксировать точку перехода от одной страны к другой, поскольку, по меньшей мере, на территориях разных стран действуют разные законодательные акты, касающиеся в том числе и транспортного сообщения. Будем называть пограничными точками места, разделяющие транспортные линии, находящиеся на границе двух стран, но не обладающие пограничными переходами. Строго говоря, данные точки существуют и там, где есть пограничные переходы (пункты пропуска). Но для различения понятий под такими точками мы будем подразумевать те из них, где нет пунктов пропуска.

Пункты пропуска могут быть отраслевыми (для одного вида транспорта; есть также пешеходные переходы, предназначенные только для граждан) и комплексными, для нескольких видов транспорта. Трубо-



проводные и электронные линии имеют специфические пункты пропуска в виде распределительных подстанций. Морские и речные пункты пропуска организуются в международных портах каждой из стран, осуществляющих транспортные перевозки. Авиационные пункты пропуска размещены в международных аэропортах и, так же как морские и речные пункты пропуска, могут отстоять друг от друга на весьма значительных расстояниях. В отличие от них, железнодорожные, автомобильные (и пешеходные) пункты пропуска соседних стран находятся поблизости друг от друга (иногда они совмещены, т. е. контролируются представителями двух стран одновременно).

Границы транспортных транснациональных и трансграничных регионов могут совпадать с границами международных комплексных экономических регионов, а могут и не совпадать с ними. Так, если все постсоветское пространство все еще продолжает сохранять определенную целостность в отношении транспортной системы и может рассматриваться как транснациональный транспортный мегарегион, в экономическое пространство СНГ ряд бывших союзных республик (страны Балтии, Грузия, Туркменистан) уже не входит. Страны Балтии, например, являются частью экономического мегарегиона Европейского союза. Аналогичные различия между транспортными и экономическими (в целом) международными регионами имеют место и в бывших республиках Югославии.

Регионы, как известно, могут быть связными (когерентными) и однородными (гомогенными) [8]. Транспортные регионы вообще и трансграничные в частности, на наш взгляд, могут быть только связными, поскольку трудно себе представить регион, однородный в транспортном отношении. Ведь его образуют международные транспортные узлы и соединяющие их международные транспортные линии, по которым осуществляются потоки грузов и пассажиров.

С точки зрения системного подхода транспортные узлы можно рассматривать как элементы системы, а транспортные линии — как связи между ними. То есть выделяя транспортные регионы (в отличие от всех других видов отраслевых экономических регионов), мы можем не только вообразить, но и наглядно представить элементы системы и связи между ними.

Международные транспортные регионы, таким образом, это территориальные социально-экономические системы, причем органические, так как транспортные линии достаточно устойчивы. На их основе выстраиваются системообразующие связи, соединяющие регион. Поэтому формирование, функционирование и развитие международных транспортных регионов (как и национальных транспортных регионов) подчиняется закономерностям, характерным для органических систем. То есть на внешние воздействия со стороны других систем они реагируют как целое; происходящие при этом внутренние изменения системы не нарушают ее устойчивости. Их границы достаточно стабильны, хотя и могут быть подвержены изменениям, чаще всего эволюционным. Для разрушения или создания нового международного транспортного региона обычно требуются весьма сильные внешние воздействия (войны, революции и подобные им крупные политические изменения, например распад СССР или Югославии, образование Европейского союза и др.).



Одним из давно сформировавшихся международных транспортных регионов является Балтийский транспортный регион. Территориально он практически совпадает с комплексным Балтийским транснациональным макрорегионом, который полностью включает территории Дании, Швеции, Норвегии, Финляндии, стран Балтии и частично — прилегающие к побережью Балтийского моря административно-территориальные единицы России, Польши и Германии [9].

Главную системообразующую роль в формировании Балтийского транспортного региона всегда играл и продолжает играть морской транспорт. Основные транспортные потоки направлены прежде всего с востока (особенно из России) на запад (в первую очередь в Германию, а также в страны за пределами Балтийского региона). Но существенны и потоки по направлению север — юг, между Швецией и Финляндией с одной стороны, и Польшей и Германией — с другой.

Единую систему с морским составляет железнодорожный и автомобильный транспорт, все активнее развивается паромное сообщение. Однако и сами по себе железнодорожные и автомобильные перевозки между странами Балтийского региона весьма интенсивны, больше всего в его южной части.

Для пассажирского сообщения немаловажное значение имеет авиационный транспорт. Авиахабы в Копенгагене и Риге претендуют на роль узлов, соединяющих авиационный транспорт всего Балтийского региона. Аналогичную роль, на наш взгляд, может играть также формирующийся авиахаб в Санкт-Петербурге. К сожалению, попытка создания в 2008—2009 гг. авиахаба в Калининграде оказалась неудачной из-за банкротства в период глобального финансового кризиса авиакомпании «КД-авиа», реализовывавшей проект.

Трубопроводный транспорт обеспечивает поставки нефти и газа из России в страны ЕС. В этом отношении значимую роль играет введенный в действие в 2011 г. газопровод «Северный поток», связавший по дну моря Россию и Германию.

Единая система электронного транспорта в Балтийском регионе еще не полностью сформировалась: пока относительно обособлены линии электропередач стран, входивших ранее в СССР, и государств ЕС. Последние реализуют совместный проект «Балтийское энергетическое кольцо», в котором Российская Федерация, несмотря на существующие декларации о намерениях и несомненную взаимную выгоду, пока не участвует. Если эта проблема решится (а предпосылки ее решения, например строительство в Калининградской области Балтийской АЭС с ясным желанием экспортировать электроэнергию, есть), то можно будет говорить и о единой международной системе электронного транспорта Балтийского региона.

Калининградская область находится на перекрестке грузопотоков по направлениям и восток — запад, и север — юг. Последнее использовало пока далеко не все возможности, и грузо- и пассажиропотоки здесь намного менее интенсивны, чем по направлению восток — запад). Хорошим потенциалом обладает дальнейшее усиление транзитной роли Калининградской области в обеспечении внешнеэкономических связей России, а также Беларуси. Для усиления роли изучаемой области как «транспортного перекрестка» на юго-востоке Балтики необходима ко-



ренная модернизация путей сообщения и транспортных узлов экспортного российского региона, а также кардинальное упрощение пограничных и таможенных процедур.

### Список литературы

1. Вардомский Л. Б. Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России // Евразийская экономическая интеграция. 2008. №1. URL: [http://www.eabr.org/media/img/rus/publications/magazine/no1/n1\\_2008\\_14\\_Vardomskiy.pdf](http://www.eabr.org/media/img/rus/publications/magazine/no1/n1_2008_14_Vardomskiy.pdf) (дата обращения: 16.06.2011).

2. Межевич Н.М. Приграничное сотрудничество и практика деятельности еврорегионов на Северо-Западе России и в Республике Беларусь: практический опыт, законодательное обеспечение. СПб., 2009.

3. Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / под ред. В. А. Колосова, О.И. Вендиной. М., 2011.

4. Федоров Г.М., Корнеев В.С. О сущности и соотношении понятий «регион», «международный», «трансграничный» и «трансграничный» регион // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2010. Вып. 3. С. 8 – 15.

5. Клемешев А.П. Проблемы эксклавноности в контексте глобализации. СПб., 2005.

6. Корнеев В.С. Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.

7. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. М., 1983. С. 213 – 214

8. Каледин Н. В., Корнеев В. С., Чекалина Т. Н. Сетевое сотрудничество как основополагающий фактор формирования трансграничных регионов // Вестник СПбГУ. 2008. Сер. Геоология, география. №4. С. 130 – 139.

9. Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеев В.С. Российский эксклав на Балтике. Калининград, 1997.

### Об авторе

Дмитрий Анатольевич Мельник – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

### The author

Dmitry Melnik, PhD student, I. Kant Baltic Federal University.