

МОРСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ИХ МЕСТО В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

© 2018 Д.В. Абрамов, А.А. Головлёв*

Анализируются различные подходы к трактовке понятия “транспортный коридор”, приводится классификация транспортных коридоров. Определяется понятие “морской коридор” (“морской транспортный коридор”). Выявлены географические особенности размещения морских транспортных коридоров, освещено их значение для мировой экономики.

Ключевые слова: транспортный коридор, морской коридор (морской транспортный коридор), транспортная система, морской транспорт, мировая экономика.

Основные положения:

- ♦ рассмотрены основные подходы к трактовке транспортного коридора, приведена классификация транспортных коридоров, и дано авторское определение морского коридора (морского транспортного коридора);
- ♦ выявлены особенности географического расположения морских транспортных коридоров;
- ♦ определено значение морских транспортных коридоров для функционирования и развития мировой экономики.

Введение

Транспортные коридоры (ТК) как важнейшие торгово-экономические артерии способствуют развитию процесса интеграции национальных и региональных транспортных систем и формированию общемировой транспортной системы. Функционирование ТК облегчает взаимовыгодное торгово-экономическое сотрудничество между государствами и регионами земного шара и ускоряет социально-экономическое развитие пространства, тяготеющего к коридорным артериям. Большое значение в обеспечении современных мирохозяйственных связей имеют морские коридоры (морские транспортные коридоры), что актуализирует необходимость их всестороннего исследования.

Различные аспекты проблематики, связанной с изучением ТК, освещены в работах С.Д. Воронцовой, В.Д. Герами, В.Л. Ерохина, И.Н. Комиссиной, Е.М. Кузнецовой, Р.К. Миллер (R.K. Miller)¹, Н.Е. Пономарева и других исследователей.

Цель настоящей работы - экономико-географическое изучение морских транспортных коридоров как составной части системы ТК, определение значения ТК и морских коридоров для функционирования и развития мировой экономики.

Методы

При подготовке статьи были использованы как общенаучные методы (систематизация, анализ и обобщение опубликованных данных и ресурсов Интернета), так и частнонаучные методы (сравнительно-географический, картографический). Задействованный авторами статьи инструментально-методический аппарат включает в себя также графические и табличные методы представления полученных статистических и аналитических данных. Информационной базой исследования послужил массив статистических и аналитических данных, заимствованных из специальных отечественных и зарубежных изданий по транспортной проблематике. В частности, в статье использовались международные справочные издания “The Ocean Economy in 2030” и “Handbook of Statistics 2017”².

Результаты

В мировой практике известны три основных подхода - технологический, логистический и экономический - к определению понятия “транспортный коридор”. Данные подходы не привязаны к какому-либо конкретному виду транспорта³. Первый подход связан с суждением о том, что ТК есть высокотехно-

* Абрамов Дмитрий Валентинович, кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой “Мировая экономика”; Головлёв Алексей Алексеевич, доктор географических наук, профессор кафедры “Мировая экономика”. - Самарский государственный экономический университет. E-mail: saanecht@mail.ru.

логическая система, функционирующая на генеральных направлениях движения транспорта общего пользования и телекоммуникаций. Согласно второму подходу, ТК является составной частью транспортной системы, обеспеченной комплексом технологических, организационных и правовых условий для осуществления грузовых и пассажирских перевозок между разными географическими районами. Третий подход под ТК понимает комплекс наземных и водных транспортных магистралей с соответствующей инфраструктурой.

К.В. Холопов, Н.А. Троицкий и Ю.А. Харламов при определении ТК акцентируют внимание на международном характере перевозок. В.Д. Герами и А.В. Колик определяют ТК как систему транспортных путей, наиболее оснащенных в техническом отношении и обладающих высокой пропускной способностью. Близкие определения ТК приводят В.Г. Григоренко, Р.Г. Леонтьева, Л.Б. Миротина, Ф. Кацман, В. Арсеньева⁴.

По нашему мнению, ТК есть транспортно-логистическая система, представленная одним или несколькими видами транспорта (со всей необходимой инфраструктурой), позволяющая осуществлять интенсивные грузо- и пассажироперевозки, массовую передачу электроэнергии и информации по относительно коротким направлениям в результате согласования на национальном или международном уровне комплекса административных, организационных, технологических, экономических, правовых, таможенных, налоговых, информационных и сервисных условий. Взаимодействие всех этих условий обеспечивает хозяйствующим субъектам безопасность и стабильность перевозок грузов и пассажиров, передачи электроэнергии и информации⁵.

В современном мире функционируют различные типы национальных и международных транспортных коридоров (МТК). В предлагаемой ниже авторской классификации ТК (табл. 1) детализированы группировки ТК по преобладающему характеру природной среды и видам транспорта, а также приведены примеры по каждому типу ТК.

В табл. 1 определено, что по генезису ТК могут быть естественными (природными) и искусственными (антропогенными). С древнейших времен естественными транспортными коммуникациями являлись сухоходные

реки и морские пути вдоль побережий с удобными гаванями. Природные водные объекты использовались как торговые, транзитные и развивающие ТК, способствовавшие экономическому благополучию не только разных стран, но и коридорных территорий, на которых возникали поселения и хозяйственные объекты. Историческими примерами речных коридоров являются долины Нила, Тигра и Евфрата, Инда и Ганга, Хуанхэ и Янцзы, обеспечившие развитие великих древних цивилизаций. Водный торговый путь "из варяг в греки", связывавший Балтийское море с Черным морем через русские земли по системе рек, озер и сухопутных волоков, служил естественным ТК между Скандинавией и Прибалтикой на севере и Киевом и Царьградом (Византией) на юге. Волжский (Волго-Балтийский) водный путь пересекал русские земли, земли Волжской Булгарии и Хазарского каганата и служил ТК между Скандинавией и Арабским халифатом.

Первые искусственные ТК возникли в историческом прошлом: каменный волок Диолк, проложенный через Коринфский перешеек для транспортного сообщения между портовыми городами Древней Греции в Эгейском и Ионическом морях, земляные волоки в Древней Руси.

Поступательное развитие человеческой цивилизации, сопровождавшееся масштабным транспортным освоением территории и акватории Земли, совершенствованием транспортной инфраструктуры и диверсификацией мирохозяйственных связей, привело в современном мире к тому, что в составе глобальной транспортной системы сформировались разнотипные ТК естественного и искусственного происхождения (см. табл. 1). Указанные ТК функционируют в пределах всех оболочек Земли и отличаются по цели создания, видам используемого транспорта и другим критериям.

Согласно данным табл. 1, при классификации ТК по функциональному значению выделяют транзитный (*transit corridor*), торговый (*trade corridor*) и развивающий (*development corridor*) типы коридоров. Выделение этих типов ТК определяется целью организации, уровнем взаимодействия заинтересованных в их создании и функционировании хозяйствующих субъектов, особенностями регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности.

Типы транспортных коридоров мира

Классификационный признак	Типы ТК	Примеры национальных и международных ТК
1. Генезис объекта	Естественный	Босфор и Дарданеллы (Турция), Ла-Манш и Па-де-Кале, Малаккский пролив, Скагеррак, Гибралтарский пролив
	Искусственный	Кильский канал (ФРГ), Готардский базисный железнодорожный тоннель (Швейцария), Транскавказская автомобильная магистраль (Россия, Южная Осетия), газопровод Гринстрим (Ливия, Италия), нефтепровод Восточная Сибирь - Тихий океан (Россия)
2. Преобладающий характер природной среды	Наземный (сухопутный)	Газопровод "ОПАЛ" (ФРГ), Трансаляскинский нефтепровод (Прадхо-Бей - Валдиз, США), автомагистраль "Амур" (Россия)
	Водный	Морские, речные и озерные пути
	Наземно-подводный	Транссредиземноморский газопровод (Алжир, Тунис, Италия, Словения), газопровод "Магриб - Европа" (Алжир, Марокко, Испания, Португалия), газопровод "Голубой поток" (Россия, Турция), глобальная волоконно-оптическая линия связи (Япония, Сингапур, Индия, Саудовская Аравия, Египет, Италия)
	Воздушный	Крупнейшие национальные и международные авиалинии
	Водно-надводный	Паромные переправы Ванино - Холмск и Санкт-Петербург - Калининград, Крымский мост, Русский мост (Россия), морской мост Дунхай, трансокеанский мост через залив Ханчжоувань (КНР), паромная переправа Баку - Туркменбаши (Азербайджан, Туркмения)
	Подводный	Газопровод "Северный поток - 1", газопровод Экофиск - Эмден (Норвегия, ФРГ), нефтепровод Экофиск - Тиссайд (Норвегия, Великобритания)
	Подземный	Железнодорожный тоннель Хаккода (Япония), Лаердальский автомобильный тоннель (Норвегия), Симплонский железнодорожный тоннель (Швейцария, Италия)
	Подземно-надземный Подводно-подземный	Метрополитены в крупных городах мира Евротоннель (Великобритания, Франция), тоннель Син-Каммон (Япония)
3. Вид транспорта	Железнодорожный	Западная и восточная ветви МТК Север - Юг (NS, Северная Европа - Россия - Иран - Индия, с ответвлениями на Кавказ - Персидский залив и Центральную Азию) ¹⁾ , железнодорожный тоннель Сэйкан (Япония), Цинхай-Тибетская железная дорога (Синин - Лхаса, КНР), Арльбергский железнодорожный тоннель (Австрия)
	Автомобильный	Европа - Западный Китай (МТК ЕЗК), Центр - Урал (Россия) ²⁾ , автострада Солнца (Милан, Болонья, Флоренция, Рим, Неаполь, Италия), автомобильный тоннель Чжуннаньшань (Хунань, КНР), Сен-Готардский автомобильный тоннель (Швейцария), Каракорумское шоссе (КНР, Пакистан)
	Авиационный	Кроссполярные и трансполярные авиационные маршруты ³⁾
	Водный (морской, речной, озерный)	Северо-Западный морской путь, Северо-Восточный морской путь ⁴⁾ , Ормузский пролив, Суэцкий канал (Египет), Морской путь Святого Лаврентия (Канада, США), Волго-Донской канал (Россия), судоходные реки
	Комбинированный (океанская модель, континентальная модель)	Океанская модель - морские контейнерные линии ⁵⁾ , континентальная модель - железнодорожные и автомобильные линии ⁶⁾
	Трубопроводный (газопроводный, нефтепроводный, продуктопроводный)	Газопровод "Голубой поток" (Россия, Турция), Трансаравийский нефтепровод (Саудовская Аравия), аммиакопровод Тольятти - Одесса (Россия, Украина)
	Электропроводный	Линия электропередачи (ЛЭП) Маникуаган - Квебек - Монреаль (Канада), ЛЭП Экибастуз - Кокшетау (Казахстан), ЛЭП Волжская ГЭС им. 22 съезда КПСС - Москва (Россия)
	Волоконно-оптическая связь	Транстихоокеанская волоконно-оптическая линия связи (Япония, штат Гавайи, континентальная территория США), Трансатлантическая волоконно-оптическая линия связи (США, Западная Европа)

Классификационный признак	Типы ТК	Примеры национальных и международных ТК
4. Вид перевозок	Грузовой	Приморье-1, Приморье-2 (Россия, КНР)
	Пассажирский	Хьюстонский аэропорт им. Дж. Буша (США) - аэропорт Хитроу (Лондон), аэропорт О'Хара (Чикаго) - аэропорт "Шарль де Голль" (Париж), аэропорт Майами (США) - аэропорт им. Б. Хуареса (Мехико), аэропорт Хартсфилд-Джексон (Атланта) - аэропорт Лос-Анджелес (США)
	Грузопассажирский	Керченская паромная переправа (Крым - Кавказ, Россия)
5. Функциональное значение	Торговый	Новый морской шелковый путь, Малаккский пролив, Суэцкий канал, Ормузский пролив
	Транзитный ("большой сухопутный мост", "средний сухопутный мост", "малый сухопутный мост" ⁷⁾)	Шанхай (КНР) - Лос-Анджелес (США) - Нью-Йорк (США) - Гамбург (ФРГ), Гонконг (КНР) - Лос-Анджелес - Нью-Йорк, Шэньчжень (КНР) - Лос-Анджелес - Денвер (США)
	Развивающий	Железная дорога Хребтовая - Усть-Илимск, Северный широтный ход (железная дорога Обская, Салехард, Надым, Новый Уренгой, Коротчаево в России)
6. Период работы ⁸⁾	Постоянный	Южный водный маршрут (Тихий, Индийский и Атлантический океаны с огибанием Африки), Транссиб, Трасека (Восточная Европа - Черное море - Кавказ - Каспийское море - Центральная Азия)
	Сезонный	Северо-Восточный морской путь, Северо-Западный морской путь
7. Юридический и пространственный	Национальный	Бостон - Вашингтон (США), Токайдо (Япония)
	Международный (межрегиональный, континентальный, межконтинентальный)	Панъевропейский, Север - Юг, Транссиб, Морской шелковый путь XXI в. ⁹⁾
8. Современное состояние	Устаревшие	Великий шелковый путь, Водный путь "из варяг в греки"
	Развитые	Север - Юг, Транссиб
	Развивающиеся, планируемые или строящиеся	Морской шелковый путь XXI в., МТК ЕЗК, газопровод "Турецкий поток" (Россия, Турция), газопровод "Северный поток - 2" (Россия, ФРГ), газопровод "Северные ворота" (Норвегия, Дания, Польша), автомагистраль "Таврида" (Россия), газопровод "Сила Сибири" (Россия, КНР), глобальная волоконно-оптическая линия связи (Япония, Сингапур, Индия, Саудовская Аравия, Египет, Италия), ЛЭП Сахалин - Хоккайдо (Россия, Япония)
9. Вид инфраструктуры ¹⁰⁾	ПГНИ-ПРМИ-ПГНИ ¹⁾	Многие страны мира
	ПГНИ-ПРМИ-ПРТИ ²⁾	То же
	ПРТИ-ПРМИ-ПРТИ	То же
10. Положение относительно территории или акватории России	Проходящие по территории или акватории России	Транссиб, Север - Юг, Северный морской путь
	Не проходящие по территории или акватории России	Южный водный маршрут, газопровод Туркмения - КНР (Туркмения, Узбекистан, Киргизия, Казахстан, КНР), газопровод Баку - Тбилиси - Эрзурум (Азербайджан, Грузия, Турция), Трансанатолийский нефтепровод Самсун - Джейхан (Турция), нефтепровод Баку - Тбилиси - Джейхан (Азербайджан, Грузия, Турция)

¹⁾ Международный транспортный коридор "Север - Юг" ОАО "РЖД". URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (дата обращения: 15.05.2018).

²⁾ Воронцова С.Д. Развитие новых автодорожных направлений международных транспортных коридоров в Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 1 (62). С. 10-15.

³⁾ Международные транспортные коридоры (МТК) и международные транспортные маршруты (МТМ) / Центр управ., экон. и прав. инициатив “Стратегия”. URL: <http://www.strategy-center.ru/page.php?vrub=inf&vparid=487&vid=1036>.

⁴⁾ Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // Молодой ученый. 2016. № 1. С. 464-466.

⁵⁾ The Ocean Economy in 2030. Paris : OECD Publishing, 2016. 256 p.

⁶⁾ Герامي В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики : учебник и практикум для акад. бакалавриата. Москва : Юрайт, 2016. 436 с.

⁷⁾ Miller R.K. Land-bridge, mini-bridge and micro-bridge: A question of getting it together American Society of Traffic and Transportation. Chicago : American Society of Traffic and Transportation, 1977. P. 64-66.

⁸⁾ Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). URL: <http://marklog.ru>.

⁹⁾ Комиссина И.Н. Морской шелковый путь XXI в. - глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1 (40). С. 60-81.

¹⁰⁾ Хохрякова К.А. Развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности Российской Федерации : маг. дис. / Урал. федер. ун-т им. первого Президента России Б.Н. Ельцина. Екатеринбург, 2017. 100 с.

¹¹⁾ ПГНИ - пограничная инфраструктура, ПРМИ - промежуточная инфраструктура.

¹²⁾ ПРТИ - портовая инфраструктура.

Транзитный коридор призван обеспечить все условия, необходимые для беспрепятственной и экономически эффективной работы транспорта на определенном направлении. Создание транзитного коридора сопряжено с решением в основном транспортно-технологических задач (возведение или модернизация путей сообщения, строительство терминалов, внедрение в практическую деятельность современных информационных систем).

В свою очередь, в составе транзитных коридоров выделяют варианты, известные в мировой экономике под названиями “большой сухопутный мост” (land-bridge, landbridge), “средний сухопутный мост” (mini-bridge, или mini landbridge,) и “малый сухопутный мост” (micro-bridge, или micro landbridge)⁶.

“Большой сухопутный мост” представляет собой сухопутное соединение порта, в который груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается (маршрут Шанхай - Лос-Анджелес - Нью-Йорк - Гамбург). “Средний сухопутный мост” есть сухопутное соединение порта, в который груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента (Гонконг - Лос-Анджелес - Нью-Йорк). Наконец, “малый сухопутный мост” - сухопутное соединение порта, в который груз доставляется мо-

рем, с пунктом назначения в глубине континента (Шэньчжень - Лос-Анджелес - Денвер). В современной мировой экономике успешно функционируют все рассмотренные выше варианты транзитных коридоров.

Наиболее важную роль в транспортном обеспечении логистики и цепей поставок играет торговый коридор. При организации торгового коридора решаются не только транспортно-технологические задачи. В круг задач, требующих обязательного выполнения, входят введение благоприятного таможенного, налогового и административного режима, предоставление дополнительных логистических услуг для активизации транспортных потоков между центрами экономической деятельности в тех регионах и странах, которые создаваемый торговый коридор должен соединять.

Развивающий коридор имеет первостепенное значение для социально-экономического роста на территории, которую он пересекает. Создание таких коридоров обычно связано с проектами подъема отраслей экономики и социальной сферы соответствующих регионов.

Если национальные ТК используются в интересах того государства, на территории которого они функционируют, то МТК соединяют несколько пограничных стран и проходят, таким образом, по территории несколь-

ких транзитных стран. Большую роль МТК играют в обеспечении морской торговли тех стран, которые располагаются в глубине континентов и не имеют прямого выхода к морю (так называемые *landlocked countries*).

Поскольку основной объем мировых грузоперевозок в настоящее время приходится на морской транспорт, огромное значение для его эффективной работы имеют водные пути, по которым идут суда. В этом смысле немаловажную роль в развитии торгово-экономических связей играют морские коридоры (морские транспортные коридоры), унифицированное и общепризнанное научное определение которых до сих пор не выработано.

В интерпретации авторов статьи, под морским коридором понимается транспортно-логистическая система с инфраструктурой, необходимой для интенсивного движения специализированных морских судов и судов типа «река - море» (это нефтяные танкеры, газовозные танкеры, контейнеровозы, рудовозы, лесовозы, балкеры, ролкеры, паромы, рефрижераторные, пассажирские, военные и другие корабли) по кратчайшим в конкретном регионе водным путям, как естественным (морские проливы, судоходные реки и озера, выходящие к морям), так и искусственным (судоходные каналы).

С одной стороны, морские коридоры - узкие места в глобальной системе морских грузоперевозок. Будь на месте, скажем, неширокого пролива Па-де-Кале широчайший морской проход, здесь не скапливались бы вереницы судов (а в узком Малаккском проливе Тихого океана не возникали бы «морские пробки»). С другой стороны, не будь неширокого пролива Па-де-Кале, морским судам, направляющимся из Швеции, Дании, Польши, ФРГ и Нидерландов во Францию, Испанию, Португалию и Италию, пришлось бы обходить Британские острова с севера. Более протяженный обходной путь вокруг Британских островов привел бы к большим потерям времени и серьезным транспортным издержкам. Именно поэтому морские коридоры не только сокращают расстояния и время доставки грузов и пассажиров, но и удешевляют грузовые и пассажирские перевозки.

Морские коридоры вместе с речными и озерными коридорами относятся к типу водных коридоров (см. табл. 1). Безопасное, стабильное и эффективное функционирование

морских коридоров невозможно без согласования на национальном (международном) уровне комплекса условий, аналогичных тем, которые были приведены применительно к ТК вообще.

Обсуждение

Физико-географические, экономические и исторические особенности стран мира определяют приоритетные виды транспорта, задействованные во внутренних и внешних грузоперевозках. Правильный выбор маршрута для осуществления региональных и межконтинентальных грузоперевозок морским транспортом прямо влияет на их экономическую эффективность.

Анализ мировых морских грузопотоков показывает, что часть наиболее значимых транспортных маршрутов проходит через морские коридоры. Рассмотрим особенности их географического расположения в связи с основными направлениями транспортных потоков. В современном мире на основных направлениях морских маршрутов задействованы транспортные коридоры, которые можно условно обозначить как южные, европейские, североамериканские и арктические. Объем грузоперевозок по важнейшим искусственным водным коридорам мира и средне-суточная интенсивность движения морских судов по основным мировым естественным коридорам показаны в табл. 2 и 3.

Наиболее востребованы в мировых морских грузоперевозках южные транспортные коридоры. Из этих коридоров в совокупности складываются два глобальных маршрута, проходящих из стран Восточной Азии (прежде всего из КНР, Японии, Республики Кореи, Тайваня) через Тихий, Индийский и Атлантический океаны преимущественно в страны Западной Европы: с огибанием южной оконечности Африки и через Суэцкие каналы (старый и новый). По этим же морским маршрутам грузоперевозки производятся и в противоположном направлении.

Основной транспортный грузопоток из стран бассейна Тихого океана в Индийский океан, как и в обратном направлении, направляется по морским коридорам - Сингапурскому и Малаккскому проливам. По находящимся в Тихом океане проливам проходит кратчайший путь из Южно-Китайского моря в Андаманское море Индийского океана. Дублером Малаккского пролива выступает

Зондский пролив, соединяющий Яванское море Тихого океана с Индийским океаном. Однако в силу географической удаленности от важнейших международных морских коммуникаций и недостаточной глубины (которая препятствует прохождению крупнотоннажных судов с большой осадкой) Зондский пролив экономически менее выгодный.

В перспективе серьезным конкурентом морских проливов, соединяющих Тихий и Индийский океаны в районе полуострова Малакка, может стать искусственный транспортный коридор - судоходный канал через перешеек Кра (Тайский канал). Реализация проекта по строительству на территории Таиланда судоходного канала между Андаманским морем и Сиамским заливом не только существенно сократит расстояние и время доставки грузов, но и разгрузит Малаккский и Сингапурский проливы.

Дальнейшее движение грузовых судов через Индийский океан в страны бассейна Атлантического океана происходит по двум направлениям. Суда меньшего тоннажа движутся через Аденский залив Индийского океана в Средиземное море Атлантического океана, используя морские коридоры - Баб-эль-Мандебский пролив и Суэцкие каналы. Крупнотоннажные суда, для которых Суэцкие каналы не преодолимы из-за их небольшой глубины, следуют в обход Африки с юга (мимо мыса Доброй Надежды).

Огромную роль в мировых перевозках нефти и сжиженного природного газа (СПГ) в системе южных транспортных коридоров играют морские коридоры, по которым курсируют нефтяные танкеры и танкеры-газовозы, направляющиеся из стран Персидского залива Индийского океана.

Таблица 2

Объем грузоперевозок по основным национальным и международным водным (морским, речным и озерным) коридорам в 2016 г., млн т*

Канал	Объем грузов	Канал	Объем грузов
Суэцкий	819,15	Волго-Каспийский	8,00
Панамский	204,71	Манчестерский	7,50
Кильский	81,00	Рейн - Майн - Дунай	6,70
Морской путь Святого Лаврентия	34,80	Волго-Балтийский	5,50
Черное море - Дунай	10,66	Эри	5,50
Волго-Донской	8,80	Сайменский	1,20
Совокупный объем грузоперевозок по основным национальным и международным водным коридорам			1193,52
Совокупный объем мировых морских грузоперевозок			20 563,64

* Составлено по: Panama Canal Authority. URL: <http://www.pancanal.com/eng> (дата обращения: 25.07.2018); Suez Canal Authority. URL: <https://www.suez-canal.gov.eg> (дата обращения: 25.07.2018); The Kiel Canal. A major waterway of international importance. Germany : Federal Waterways and Shipping Agency, 2018. 15 p.; UNCTADstat. URL: <http://unctadstat.unctad.org> (дата обращения: 25.07.2018).

Таблица 3

Среднесуточная интенсивность движения судов по важнейшим мировым проливам в 2018 г.*

Проливы	Кол-во судов	Проливы	Кол-во судов
Малаккский	720	Босфор, Дарданеллы (черноморские проливы)	130
Па-де-Кале	550	Ормузский	100
Ла-Манш	500	Огибание юга Африки около мыса Доброй Надежды	70
Гибралтарский	200	Баб-эль-Мандебский	60
Скагеррак, Каттегат, Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн (Датские проливы)	200	Керченский	40
Сингапурский	150	Магелланов	3

* Составлено по: *Максаковский В.П.* Географическая картина мира. 4-е изд. Кн. I. Общая характеристика мира. Москва : Дрофа, 2008. 495 с.; Руководство по "Организации мостика" для судов // Морской портал для любителей и профессионалов. URL: <https://sea-man.org/organizatsiya-mostika-sudna.html> (дата обращения: 30.07.2018).

Первый грузопоток из нефте- и газодобывающих стран Персидского залива идет через Ормузский пролив и Оманский залив Аравийского моря Индийского океана в страны Южной Азии (преимущественно в Индию), а затем через Андаманское море, Малаккский и Сингапурский проливы перемещается в государства Восточной Азии, восполняющие недостаток собственных энергоресурсов посредством импорта. Естественные морские коридоры на этом маршруте позволяют использовать супертанкеры.

Второй грузопоток из стран Персидского залива обслуживают танкеры меньшего тоннажа. Выйдя через Ормузский пролив в Аравийское море, танкеры с меньшей осадкой направляются на юг в Аденский залив, Баб-эль-Мандебский пролив и Красное море Индийского океана, а затем через Суэцкие каналы (старый и новый) попадают в Средиземное море и страны Южной Европы. Дальнейший маршрут этих танкеров продолжается по Средиземному морю до Гибралтарского пролива. Через этот естественный морской коридор танкеры попадают в открытую часть Атлантического океана и далее следуют на север в страны Западной Европы (в том числе через проливы Ла-Манш и Па-де-Кале) и на запад в Северную Америку.

Третий грузопоток из стран Персидского залива, весьма протяженный, обеспечивается супертанкерами. Пройдя Ормузский пролив, супертанкеры сворачивают на юг, пересекают Аравийское море и выходят к восточному побережью Африки в районе Африканского Рога (опасного тем, что здесь оперируют сомалийские пираты). Продвигаясь на юг вдоль восточного побережья Африки, супертанкеры проходят через Магадаскарский пролив и огибают южную оконечность Африки. В Атлантическом океане одни супертанкеры отправляются в страны Южной и Северной Америки, другие - в страны Западной Европы. Повышенная дальность этого морского пути компенсируется объемом груза, перевозимым каждой транспортной единицей.

Европейские транспортные коридоры интенсивно используются как в региональных, так и в мировых морских грузоперевозках. К естественным морским коридорам относятся Ла-Манш (Английский канал) и Па-де-Кале

(Дуврский пролив), Гибралтарский пролив, Датские проливы (Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн и Скагеррак), Черноморские проливы (Босфор и Дарданеллы), Мальтийский и Керченский проливы.

Искусственные водные коридоры используются европейскими странами во внутринациональных и международных грузоперевозках. Среди них наиболее важны: Кильский канал (кратчайший водный путь из Северного моря в Балтийское море), канал Рейн - Майн - Дунай (соединяют Северное и Черное моря), Среднегерманский канал (соединяет Рейн и Одру), канал Черное море - Дунай, Сайменский канал (соединяют озерную систему юго-востока Финляндии с Финским заливом), Волго-Балтийский водный путь (соединяет Каспийское и Балтийское моря по рекам, озерам и каналам), Беломорско-Балтийский канал (соединяет Белое и Балтийское моря, в том числе по озерам и рекам), Волго-Каспийский канал (соединяет порты Оля и Астрахань через мелководную часть дельты Волги с Каспийским морем), Волго-Донской канал им. В.И. Ленина (соединяет Волгу с Доном).

Североамериканские транспортные коридоры представлены Панамским каналом - важнейшим искусственным морским коридором, связывающим бассейны Атлантического и Тихого океанов. Перегруженность Панамского канала способствовала созданию проекта строительства альтернативного межконтинентального транспортного пути - Никарагуанского канала.

Глубоководный морской коридор для прохода крупнотоннажных морских судов, связывающий крупный промышленный регион Северной Америки - Приозерье - с Западной Европой и остальным миром, проходит от Великих озер (США, Канада) по системе каналов и шлюзов, судоходной р. Святого Лаврентия в залив Святого Лаврентия, проливы Онгедо (Гаспе), Кабота и Белл-Айл и далее в открытую часть Атлантического океана.

Вдоль тихоокеанского побережья Канады, между штатами США Аляска и Вашингтон, располагается транспортный коридор под названием Внутренний морской путь, который задействован для судоходства и паромного сообщения между портами на побережье

США и Канады. Крупнейшим внутриматериковым водным транспортным коридором США является Береговой канал (состоит из двух изолированных частей и местами проходит по рекам и заливам).

Арктические транспортные коридоры находятся в стадии становления. К ним можно отнести морские пути, проходящие по Северному Ледовитому океану, северной части Атлантического и Тихого океанов. Экономическое значение арктических транспортных коридоров в начале XXI в. возросло в связи с происходящим глобальным потеплением климата Земли и таянием льдов в северных полярных широтах. Северо-Восточный морской путь - кратчайший путь из Западной Европы в Восточную Азию. Долгое время эксплуатировалась, главным образом, российская часть Северо-Восточного морского пути (Северный морской путь). Однако промышленное освоение гигантских газовых месторождений на полуострове Ямал, введение в строй морского погрузочного терминала и крупного завода по производству СПГ в поселке Сабетта позволили отправлять СПГ-танкеры по Северо-Восточному морскому пути в Западную Европу, США и КНР.

Северо-Западный морской путь в настоящее время практически не используется. Однако в перспективе, в связи с таянием льдов в Канадском Арктическом архипелаге, этот морской коридор может найти применение для межконтинентальных грузоперевозок из Атлантического океана в Тихий океан и обратно. Перспективный маршрут: море Лабрадор - Девисов пролив - море Баффина - проливы Ланкастер - Барроу - Вайкаунт-Мелвилл - Мак-Клур - море Бофорта - Чукотское море - Берингов пролив.

По данным табл. 2, совокупный объем мировых морских грузоперевозок составляет 20 563,64 млн т, а общий объем грузоперевозок, проходящих через важнейшие искусственные водные коридоры, связанные с Мировым океаном, - 1 193,52 млн т (5,8% от общемировых морских грузоперевозок).

Статистическими данными об объемах грузов, перевозимых по главным естественным морским коридорам, мы не располагаем. Поэтому обратим внимание на то, что среднее количество судов, проходящих за сутки через важнейшие морские проливы,

суммарно составляет 2523 (табл. 3). В годовом пересчете это примерно 908 280 судов. В целом, объемы грузов, перевозимых по естественным морским коридорам, заметно превышают объемы грузов, транспортируемых по искусственным морским коридорам.

О значении естественных морских коридоров для мировой экономики можно судить по данным о перевозке нефти - важнейшего груза мирового морского транспорта. Только на один Ормузский пролив ныне приходится до 40% мировой перевозки нефтегрузов⁷. Учитывая высокую грузонапряженность мировых морских проливов, полагаем, что совокупно по естественным и искусственным морским коридорам перевозится до $\frac{1}{4}$ грузов от общего объема грузоперевозок мирового морского транспорта.

Масштабное освоение арктических транспортных коридоров в Евразии и Северной Америке, реализация проектов по постройке Никарагуанского и Тайского каналов уже в обозримой перспективе положительно отразятся на развитии межконтинентальных грузоперевозок по морским коридорам. Способствуют грузоперевозкам по морским коридорам и такие факторы, как рост глобальной экономики, углубление международного территориального разделения труда, расширение торгово-экономических связей, техническое совершенствование морских перевозочных средств.

Заключение

Главное преимущество морских коридоров как особых транспортно-логистических систем, предназначенных для обеспечения интенсивного движения морских судов по кратчайшим естественным и искусственным водным путям, заключается в ускорении и удешевлении доставки грузов хозяйствующим субъектам за счет сокращения перевозочного расстояния.

Функционирование морских коридоров позволяет минимизировать территориальный разрыв, который существует между производителями и потребителями товарной продукции. Морские коридоры, будучи частью водных коридоров, образуют важное звено глобальной системы ТК: одни морские коридоры совмещены с судоходными речными и озерными коридорами, выходящими в Ми-

ровой океан, другие функционируют во взаимодействии с наземными видами транспорта - с железнодорожным, автомобильным и трубопроводным.

Традиционно в международных морских грузоперевозках задействованы наиболее доступные южные морские коридоры, обслуживающие поставки природных ресурсов из развивающихся стран в экономически развитые страны и конечной готовой продукции из экономически развитых стран. Однако глобальное потепление климата Земли и внедрение современных инновационных технологий изменяют географию морских транспортных коридоров, обуславливают их сдвиг в богатые природными ресурсами, но пока еще малодоступные арктические районы, через которые проходят кратчайшие межконтинентальные пути.

Благодарность

Авторы признательны магистранту кафедры "Мировая экономика" Гусаковой Дарье Александровне - победителю I Международного первенства "Качество образования - 2018" и III Международного конкурса студентов, магистрантов, аспирантов "UNIVERSITY KNOWLEDGE - 2018" (в рамках требований ФГОС) - за активное содействие в сборе научной информации и участие в подготовке данной статьи.

¹ Miller R.K. Land-bridge, mini-bridge and micro-bridge: A question of getting it together American Society of Traffic and Transportation. Chicago : American Society of Traffic and Transportation. 1977. P. 64-66.

² См.: Handbook of Statistics 2017. United Nations Conference on Trade and Development. New York and Geneva: United nations publication, 2018. 107 p.; The Ocean Economy in 2030. Paris: OECD Publishing, 2016. 256 p.

³ Кузнецова Е.М. Сущность и иерархия понятия международный транспортный коридор // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета, 2009. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/suschnost-i-ierarhiya-ponyatiya-mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor>.

⁴ Хохрякова К.А. Развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности Российской Федерации : маг. дис. / Урал. федер. ун-т им. первого Президента России Б.Н. Ельцина. Екатеринбург, 2017. 100 с.

⁵ Кузнецова Е.М. Указ. соч.

⁶ Miller R.K. *Op. cit.*

⁷ Гюнеш М. Нефтяные войны и Ормузский пролив. URL: <https://inosmi.ru/politic/20180711/24224003.html> (дата обращения: 15.08.2018).

Поступила в редакцию 11.10.2018 г.

SEA TRANSPORT CORRIDORS AND THEIR PLACE IN THE SYSTEM OF TRANSPORT CORRIDORS OF THE WORLD ECONOMY

© 2018 D.V. Abramov, A.A. Golovlyov*

The authors analyze different approaches to the interpretation of the concept of "transport corridor", and represent the classification of transport corridors. The concept of "sea corridor" ("sea transport corridor") is defined. The geographical features of sea transport corridors are revealed, their significance for the world economy is highlighted.

Keywords: transport corridor, sea corridor (sea transport corridor), transport system, sea transport, world economy.

Highlights:

- ◆ the main approaches to the interpretation of the transport corridor are considered, the classification of transport corridors is given and the author's definition of a sea corridor (sea transport corridor) is made;
- ◆ the features of a geographical arrangement of sea transport corridors are revealed;
- ◆ the importance of sea transport corridors for the functioning and development of the world economy has been determined.

Received for publication on 11.10.2018

* Dmitry V. Abramov, Candidate of Economics, Associate Professor, Head of the Department of World Economy; Aleksey A. Golovlyov, Doctor of Geography, Professor of the Department of world Economy. - Samara State University of Economics. E-mail: saanecht@mail.ru.