

Лункарь Ирина Евгеньевна

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ МАТЕРИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДНЕСТРОВСКОГО РЕГИОНА

УДК: 711.4
ББК: 85.118

Аннотация

Фактор сопредельных территорий для непризнанных государств имеет определяющее значение для их выживания, поскольку, как правило, именно внешний ресурс позволяет экономике этой территории развиваться сколько-нибудь нормально.

Актуальность темы обусловлена необходимостью формирования нового коммуникационного каркаса системы расселения Приднестровского региона. Коммуникационный каркас должен складываться согласно единой концепции расселения на территории Приднестровья и опираться на формирование универсальной решетки, обеспечивающей пространственную доступность всей территории региона, в том числе равнодоступность узлов коммуникационного каркаса, являющихся фокусами локальных агломераций, интегрированность коммуникаций в международные коммуникационные сети, как европейские, так и азиатские.

Важная роль трансграничного сотрудничества непризнанной Приднестровской республики определяется выгодным географическим и логистическим расположением как одним из основных источников развития региона.

Основным предметом исследования являются трансформации национальных систем поселений с учетом их участия в международных процессах, особенно усиливающихся в эпоху глобализации, как результат взаимоотношения между отдельными государствами, которые становятся основой формирования и развития сопредельных территорий.

Ключевые слова

система расселения, трансграничность, регионализация, транзитные территории

Активизация факторов регионального развития на территории Левобережья Днестра наступила с образованием границ и появлением такого нового социально-экономического феномена, как автономность. С политическими и административно-территориальными преобразованиями Советского Союза произошло изменение границ и геополитического положения региона – он стал обособленной самопровозглашенной политической единицей, опирающейся на принципы автономности и «самовыживаемости».

Определение автономности на основе самопровозглашенности – факт уже нередкий в мировой практике геополитических преобразований территорий.

Как известно, в мире в настоящее время существует несколько десятков непризнанных и самопровозглашенных на основе референдумов государств, таких как: Китайская Республика Тайвань, Сомалиленд, Турецкая республика Северного Кипра и Косово, республика Сербская, республика Тимор, Тамил Илам, Исламское Государство Вазиристан на территории северо-западного Пакистана и до недавнего времени Эритрея, и др. Изредка в этом же контексте упоминаются Южный Судан, Кашмир, Западная Сахара, Палестина, Курдистан и некоторые другие территории (например, экзотический Силенд), которые можно отнести к разряду непризнанных государств. Закономерно, что в вышеприведенный перечень входят все четыре непризнанных государства постсоветского пространства: Приднестровская Молдавская Республика, Республика Абхазия, Республика Южная Осетия, Нагорно-Карабахская Республика.



Рис.1. Непризнанные страны Европы. Источник:
<http://www.euro-house.org/articles/view/121/3062>

политического урегулирования (рис.1). Непризнанные государства европейской периферии малы территориально, их население немногочисленно даже по европейским меркам.

Международное правовое противоречие между правом нации на самоопределение и принципом территориальной целостности государств делает возможным постоянное появление все новых непризнанных образований. Одним из важнейших последствий глобализации стало относительное уменьшение роли государств. Этот процесс противоречив, не абсолютен и не универсален.

При всех оговорках можно констатировать, что непризнанные государства выступают самостоятельными игроками региональной и международной политики, их влияние на политические процессы довольно заметно. Глобализация создает дополнительные возможности для длительного существования непризнанных государств без их формального признания другими странами. Это постепенно становится нормой. Тем не менее, непризнанные государства участвуют в теневой экономике, что в какой-то степени снижает экономическое давление со стороны метрополий. Но свободные экономические зоны привлекают не только криминальный капитал, большинство непризнанных государств обладает стратегическими ресурсами (военно-стратегическими и рекреативными – Абхазия, профессионально-квалификационными – Приднестровье, сырьевыми – Республика Тамил Илам), привлекают вполне престижных инвесторов.

Исходя из своего географического положения, геополитически Приднестровье играло на протяжении многих исторических периодов и продолжает играть в настоящее время чрезвычайно важную роль пограничья, места встречи различных пластов человеческих цивилизаций и культур, что отражалось на заселении этого края.

Система расселения на территории Поднестровья традиционно формировалась по военному мобильной, ибо здесь находится тот стык геополитических базисов, романского и восточнославянского миров, впоследствии – атлантизм и евразийство, по определению порождающих конфликты (рис. 2).

Распад СССР обнажил большое число межнациональных конфликтов и противоречий. В рамках постсоветско-евразийского пространства наряду с Приднестровьем появились такие непризнанные государства как Абхазия, Южная Осетия и пр.

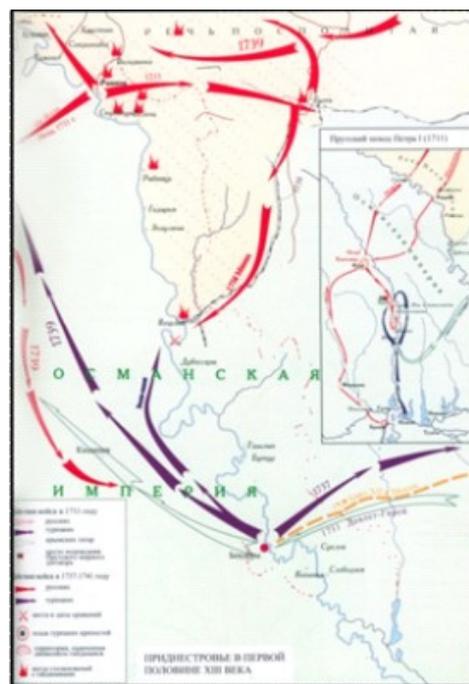
Приднестровская Молдавская Республика (ПМР) – самопровозглашенная (2 сентября 1990 г.) республика, к настоящему времени не имеющая определенного международного политико-правового статуса. ПМР протянулась узкой полоской вдоль Днестра и включает территорию левобережья реки в пределах бывшей Молдавской ССР и правобережный город Бендеры с прилегающими селами. Восточные пределы граничат с Украиной (рис. 3).

Надо отметить, что первый импульс к возникновению непризнанных государств был связан с борьбой поднимающегося «третьего сословия» против феодальной системы и феодальной государственности. Так сложился союз кантонов, принявший впоследствии форму Швейцарской Конфедерации (1291–1798 гг.; 1815–1848 гг.) [2].

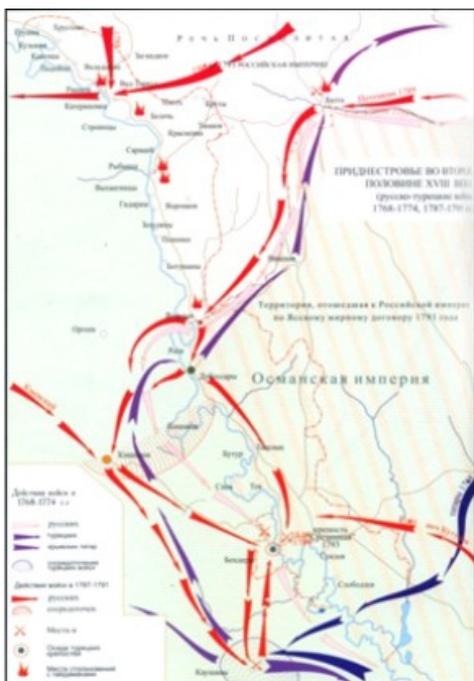
Существование современных непризнанных государств в европейской периферии напрямую связывают с процессами дезинтеграции Советского Союза и Югославии и рядом этнических вооруженных конфликтов 1990-х годов, которые до сих пор не получили своего



XVI в.



XVII в.



XVIII в.



XIX в. - начало интенсивного освоения края после определения границ Российской империи

Рис. 2. Влияние историко-геополитического фактора на формирование системы расселения на территории Приднестровской Молдавской Республики. Источники:

<http://mirknig.com/2011/11/13/atlas-pmr-istoriya.html>; <http://tiras.info/info/atlas-pridnestrovyya-1996-2007.php>

ПМР занимает площадь 4,163 кв.км (10% от территории МССР). Это специфическое территориальное образование с особым политическим устройством, обособленным экономическим пространством, наличием собственной системы общегосударственного и экономического управления. Регион занимает особое место в системе геополитических координат Восточной Европы, располагаясь в ее центральной части, что вызывает к нему особый интерес основных «геополитических игроков» – России, США, ЕС.



Рис. 3. Существующее положение ПМР определяется односторонними экономическими связями, осуществляемыми через Украину.
 Источник: <http://www.travellers.ru/city-rub-pridnestrovskaya-moldavskaya-respublika-5>

геополитических субконтинентов отличается крайней нестабильностью. В таких условиях появляются и исчезают не только государства, но и сами народы. На протяжении значительных периодов времени такие территории находились под контролем различных сторон, что привело к формированию у проживающих здесь народов неоднозначного восприятия своей идентичности.

Современные проблемы расселения населения, их связь с историческим наследием являются одним из важных направлений научных исследований, так как рассмотрение системы расселения осуществляется в настоящее время путем анализа двух главных аспектов: особенностей первоначального заселения региона и причин, его обусловивших; а также трансформации системы поселений за исторический период с причинами, ее вызывающими. Исследования этапов развития и формирования системы расселения Приднестровского региона в связи с изменениями социально-экономических, политических и природных условий и их современного состояния дают информационную базу для разработки научно обоснованной территориальной комплексной схемы развития территории Приднестровья. В связи с этим актуальными являются: изучение опорной сети населенных мест с учетом их исторического развития как базовой основы формирования систем поселений; заявления основных тенденций, которые наиболее вероятно проявятся в перспективе и окажут существенное влияние на решение проблем расселения (рис. 4).

Приднестровский регион как пространственно-временная и смысловая единица организации общественной жизни является сравнительно устойчивым образованием. Его конфигурация определяется статикой исторически сложившегося пейзажа, отразившегося в системе административно-территориального деления республики и динамикой сочетания внутренних и внешних связей, баланс которых отражается на жизнеспособности и устойчивости территории в существующих границах.

Чаще всего непризнанные государства возникают вдоль так называемых «геополитических разломов», являясь «буферной зоной». Естественным геополитическим барьером, замыкающим с востока европейский субконтинент, является линия Западная Двина – Днепр, стратегическое значение которой проявилось во всех войнах между Россией и европейскими государствами. Необходимо, однако, иметь в виду, что территория между меридианами Днепра и Одера прорезана крупными реками (Висла, Сан, Неман, Днестр) и труднопроходимой горной системой Карпатских гор, с которой Днестр берет свое начало. Иными словами, она представляет собой типичный «слабый пункт», владение которым может оспариваться. Здесь русский и европейский субконтиненты накладываются друг на друга, и, подобно тому, как граница столкновения литосферных плит обозначена землетрясениями и вулканическими извержениями, зона взаимодействия

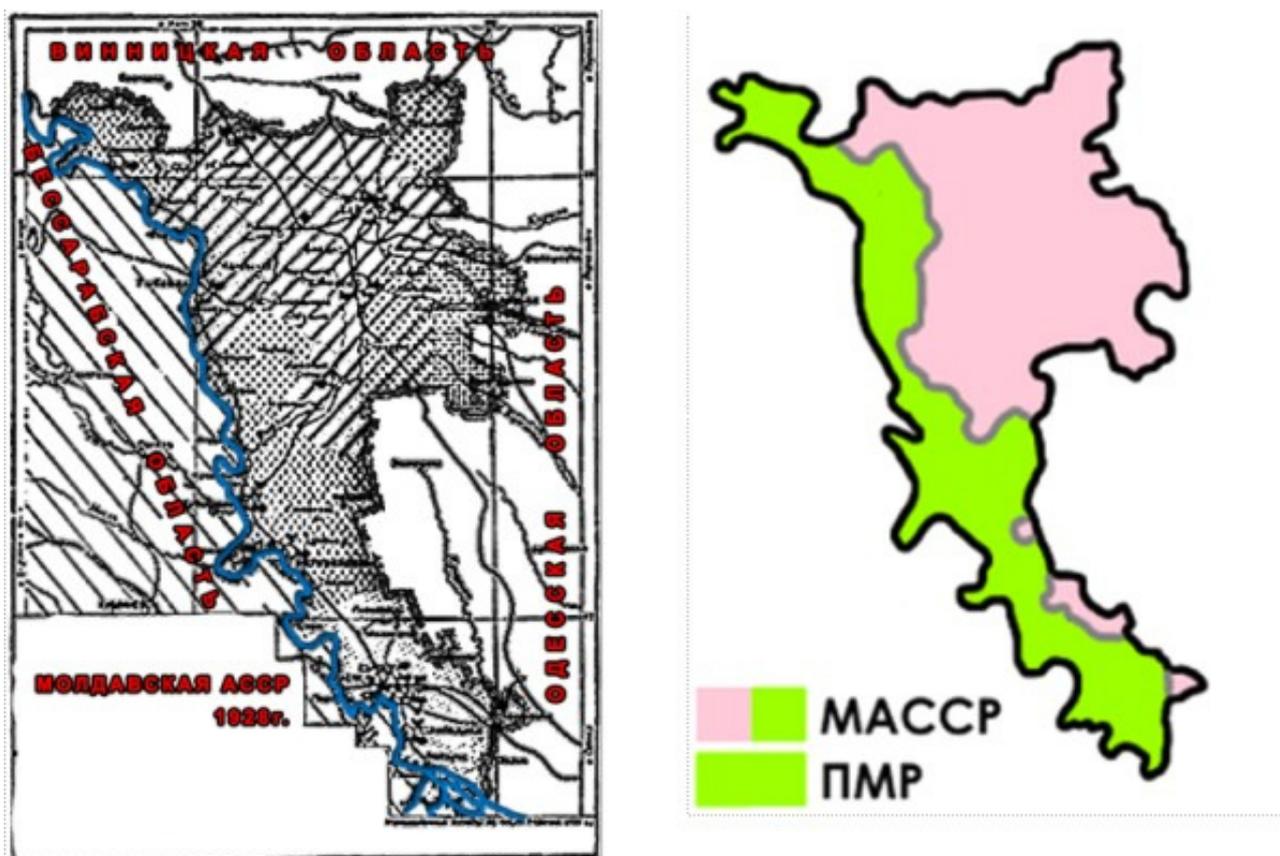


Рис. 4. а – Образование МАССР на территориях Винницкой и Одесской областей, 1928 г.; б – Территориальная преемственность МАССР и ПМР, 1992 г. Источник: <http://omop.su/97616.html>

В современных условиях в качестве существенного критерия развития населенных мест часто рассматривается устойчивость их систем, подразумевающая способность их планировочной, социальной, экономической и др. организации сохранять динамическое равновесие в ходе значительных количественных и качественных изменений процесса их развития.

На территории Приднестровья сформировался уникальный экономический и экистический региональный ландшафтный комплекс, отличающийся меридиональной вытянутостью, транзитностью, мозаичностью и интегрированностью региона в хозяйственное и этнокультурное метапространство.

Однако сложившаяся модель расселения в Приднестровье переживает глубокий кризис, в основе которого лежат следующие причины: несоответствие многих теоретических положений объективно складывающимся новым социально-экономическим, геополитическим, урбозоологическим и другим условиям развития и функционирования сетей поселений и отдельных населенных мест. Градостроительство по существу есть не что иное, как продумывание и организация наиболее эффективных схем расселения на данной территории в данной стране и в данное время. При этом современное и перспективное качество среды обитания в системах расселения все больше зависит от возможностей отдельных стран выработать адекватные современным процессам модели пространственного развития, а именно, выявить и обозначить реальные перспективы их интеграции не только с территориями соседствующих стран, но, прежде всего, с международным пространством.

Важным компонентом взаимодействия поселений Приднестровского региона является линейная инфраструктура субмеридионального направления, вытянутая вдоль Днестра, и, в частности, транспортная сеть, которая укрепляет опорный каркас расселения, хозяйства, обслуживания.

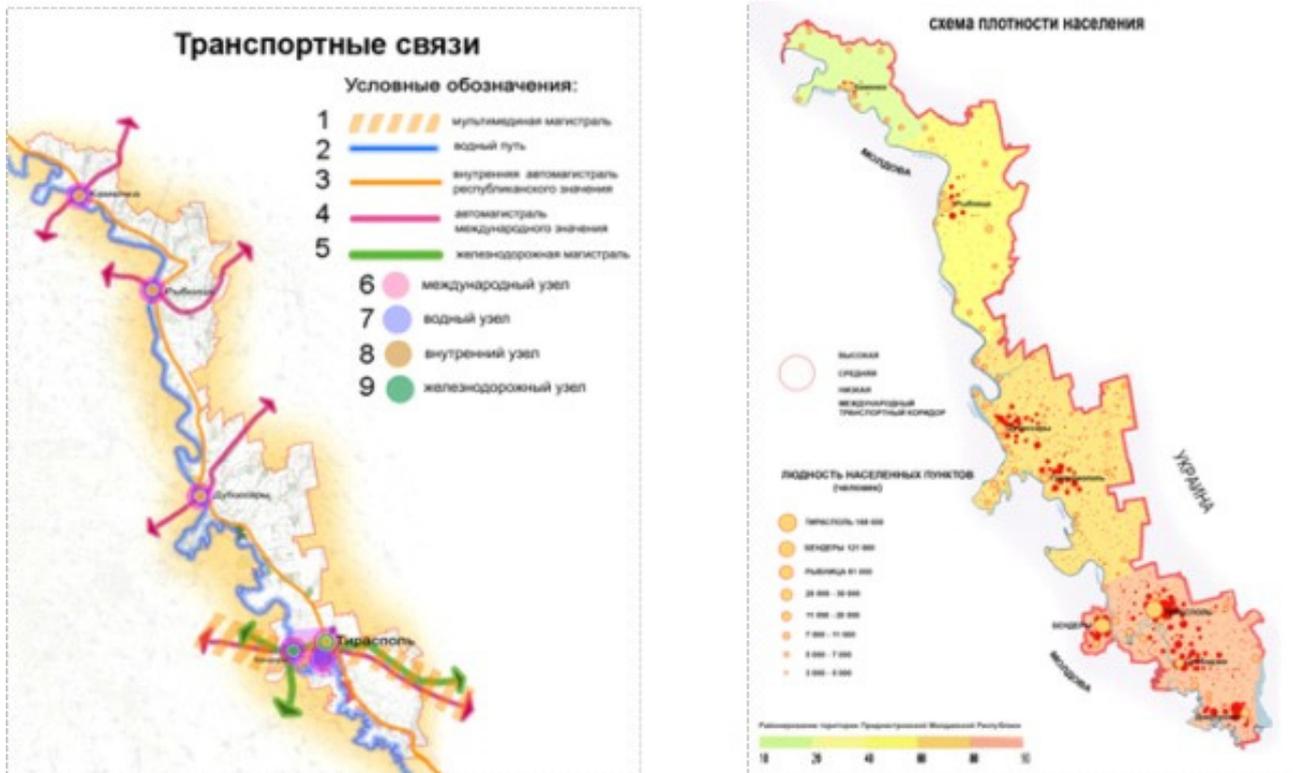


Рис. 5. а – транспортный каркас региона; б – численность и размещение населения

Выдающийся ученый Н. Н. Баранский отмечал, что «города – это активный, творческий, организующий элемент. Дороги ... – это щупальца, протягивающиеся от города к городу и в остальную, сравнительно более пассивную территорию». Н. Н. Баранский заложил основы учения об опорном каркасе расселения (ОКР), он подчеркивал: «Города плюс дорожная сеть – это каркас, это остов, на котором все остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию» [3, с. 207]. В дальнейшем учение о ОКР было развито Б. С. Хоревым, Г. М. Лаппо, П. М. Поляном и другими географами. Экономика Приднестровья в сущности являющегося осколком некогда единого советского пространства, относится к открытым экономическим системам, эффективность функционирования которых определяется преимущественно экспортоориентированной направленностью и связанными с этим рисками. Внешнеэкономическая деятельность приднестровских предприятий, равно как и уровень развития агропромышленного комплекса нашего государства, ресурсный потенциал, выгодное географическое и логистическое расположение, кадровый потенциал – вот основные источники и критерии развития региона [4].

Расположение Приднестровского региона в центре Евразийского континента обусловило его особое предназначение как места международного обмена товаров, капитала, сырья, рабочей силы и транзитного сообщения. В Приднестровье большое значение имеет плотность населения, сложившаяся в советский период как самая высокая в СССР и достигающая 200 человек на 1 кв. км, и особенности географического положения контролируемой территории (территория находится преимущественно на левобережье Днестра). Взаимодействие непризнанных государств с сопредельными территориями, национальными государствами, наднациональными структурами международного сообщества, международными организациями, несостоявшимися государственными образованиями является главным ресурсом их длительного существования в современном мире. Многие государства переживали в своем становлении период непризнания, который мог длиться годами.

Современные тенденции урбанизации в республике высветили важность предварительного прогнозирования дальнейшего развития приграничных территорий

и значительного повышения их роли в национальной системе расселения как особых территорий, где происходит природное, культурное, социальное, экономическое и технологическое соприкосновение населения Приднестровья с жителями соседствующих с ним государств. Интеграция транспортной системы Приднестровского региона в мировую транспортную систему является важной составляющей стратегии вхождения его в международную экономику. Поэтому на первый план выходит совершенствование отечественной транспортной системы и реализация масштабных транзитных возможностей ПМР. Международный транспортный коридор «Восток – Запад» повышает внутреннюю связанность территории республики и обеспечивает интеграцию ее экономики в глобальную экономику [5; с.13] (рис. 5).

Население, как правило, «притягивается» транспортной инфраструктурой: концентрируется в местах пересечения транспортных путей, способствует росту и развитию городов и поселков вдоль транспортных магистралей.

Плотность дорог сопоставима с аналогичным показателем Румынии, Болгарии, Украины – 31 км на 100 кв.км. При этом железнодорожная сеть Приднестровья участвует в международном сообщении и движении грузопотоков между странами СНГ и ЕС.

Грузоперевозки в Приднестровье, из Приднестровья или транзитом через Приднестровье уже занимают важное место в международном движении товаров как среди стран СНГ: Молдовы, России, Украины, Белоруссии и др., так и в страны ЕС – в товарообороте между ними и Приднестровьем наблюдается определенный рост и стабильность. В январе-октябре 2010 года объем приднестровского экспорта составил \$324,5 миллионов; лидерами среди перевозимых грузов являются металлургическая продукция – 41%, продукция легкой промышленности – 35%, а также машиностроительная и электротехническая продукция, алкогольная продукция. В последнее десятилетие наблюдается тенденция к выходу приднестровских товаров на европейский рынок. Так, если в 1996 г. на долю России, Украины и Молдовы приходилось 72,7% экспорта региона, то в 2009 уже на порядок меньше – 57,8%, при этом на страны дальнего зарубежья приходится соответственно 42,2% приднестровского экспорта (а в 2010 г. – уже 44,8%). Всего же внешнеторговые связи Приднестровье осуществляет с более чем 100 странами, такими как Италия, Германия, Турция, Румыния и др. Нельзя не отметить высокий промышленный и транспортный потенциал региона, пик в развитии которого пришелся на 2000 г., когда объем экспортно-импортных операций в пересчете на душу населения был в 3 раза больше, чем в Молдове.

Современный транспортный каркас системы расселения Приднестровья скорректирован в направлении нанизывания населенных пунктов на транспортные коммуникации. Они образуют первичный транспортный каркас системы расселения региона. На интенсивность транспортных потоков оказали влияние увеличение удобства и скорости межпоселенных перемещений. Одной из таких осей, пересекающей регион с юга на север, является автомобильная магистраль республиканского значения М-4 «Тирасполь – Каменка». В субширотном направлении простирается полимагистральный коридор М-14 «Одесса – Кишинев», включающий автомобильные, железнодорожные, трубопроводные и электропередающие коммуникации. На них формируется система сервисных объектов (заправочные станции, авторемонтные мастерские, учреждения общепита, торговли, связи, филиалы банков и обменные пункты), для обслуживания которых необходим местный персонал. Участок трассы М-14 между городами Тирасполь и Бендеры выделяется наибольшей интенсивностью пассажиро- и грузопотоков в Приднестровье. Ежедневно до 60 тыс. человек перемещаются (маятниковые перемещения) между двумя крупнейшими городами региона с трудовыми, образовательными, торговыми, социально-бытовыми, культурно-развлекательными целями. Помимо магистрали «Одесса – Кишинев» среди широтных транзитных транспортных коридоров выделяются:



Рис. 6. Карта сети транспортных коридоров в Европе.

-----9----- Международный мультимодальный транспортный коридор.

Источник: <http://de.academic.ru/pictures/dewiki/80/Paneuropetransport.png>

транспортный коридор; транспортный коридор “ТРАСЕКА” Европа-Кавказ-Азия; 5-й международный железнодорожный коридор с удобными транспортными развязками (рис. 6).

Таким коридором создастся единый, грандиозный транспортный ареал, который будет простираться с востока, с морских портов Китая до морских портов Северной Европы (Амстердам, Роттердам). С помощью железнодорожной магистрали расстояние железнодорожных перевозок с берега Тихого океана до Европы сократится на 4000 км. Данный маршрут короче на 8000 км, чем морская трасса через Суэцкий канал, и на 15 000 км короче, чем в обход мыса Доброй надежды. По расчетам специалистов, движение по данному коридору станет источником значительных доходов для 30 стран.

Компонентами коридора 9 на территориях Приднестровской Молдавской Республики и Республики Молдова являются: железнодорожная линия: граница с Украиной – Новосавицкая – Тирасполь – Бендеры – Кишинэу – Унгень – граница с Румынией; автомобильная дорога: граница с Украиной – Дубоссары – Кишинэу – Леушень – граница с Румынией. Кроме того, национальная транспортная сеть охватывается Черноморской общеевропейской транспортной зоной ПЕТРА, утвержденной на третьей общеевропейской конференции по «Европейской Рамочной конвенции о трансграничном сотрудничестве между территориальными общинами или властями» (граница с Румынией и Украиной); автодорожное – от Кишинэу через Чимишлию, Комрат до Джорджюлешть (граница с Румынией и Украиной) [7].

В новых геополитических условиях зона Кавказ – Центральная Азия приобретает глобальное всемирное значение и оценивается как регион, который станет одним из активнейших мировых центров. В этом контексте Приднестровская Республика также заинтересована в развитии мультимодального коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Данный коридор пересекает в направлении запад – восток Черное и Каспийское моря и связывает их с основными общеевропейскими транспортными коридорами, включая молдавские участки коридора 9, выходящие к черноморскому порту

1) международный автомобильный коридор М-21 (Е-577) «Бухарест – Волгоград (София – Полтава)»;

2) автомагистраль межреспубликанского значения R-19 « – Бельцы – Флорешты – Каменка – Песчанка»;

3) авто- и железнодорожный коридор «Бельцы – Резина – Рыбница – Котовск».

Важнейшими коммуникационными объектами транспортной сети региона являются автомобильные и железнодорожные мосты через Днестр (с севера на юг, левый берег – правый берег): Каменка – Сенатовка; Рыбница – Резина; Дубоссары – Криуляны; Вадуллуй-Водский мост (R-5); Бычок – Гура-Быкулуй; Тирасполь – Бендеры; Тирасполь – Кицканы; Красное – Раскайцы [6; с.21].

Весьма привлекательным для международного бизнеса является удачное географическое расположение Приднестровья в центре Европы на транзитных международных транспортных коридорах: 9-й общеевропейский

Одесса: по железной дороге от молдавско-украинской границы через украинские станции Кучурган и Раздельная; по автомобильной дороге Кишинэу – Тирасполь – Одесса.

В перспективе трасса коридора ТРАСЕКА может быть продолжена водным ответвлением от порта Одесса до портового комплекса Джурджулешть, сооружаемого на территории Республики Молдова в устье реки Дунай.

В целях модернизации национальной транспортной сети в соответствии с европейскими требованиями Республика Молдова намеревается подписать несколько международных отраслевых соглашений, обязывающих к развитию транспортной инфраструктуры по единым техническим параметрам в рамках международной сети “Е”, которая включает 4 компонента: магистральные железнодорожные, автодорожные, водные пути, а также комбинированные линии. В соответствии с Европейскими соглашениями СМЖЛ и СЛКП через территорию Республики Молдова проходят 2 магистральные линии международной железнодорожной сети “Е”: СЕ-95 северо-южного направления Москва – Киев – Бендеры – Унгень – Яссы – Пашканы – Бузэу – Плоешты – Бухарест – Виделе – Джурджу – Русе – Горна – Димитровград и Е-560 западно-восточного направления Бузэу – Галац – Рени – Бендеры. Бендеры охватываются указанными транспортными осями, поскольку это единственный город в республике, расположенный на правом берегу Днестра. На его территории сформирован мощный мультимодальный транспортный узел, требующий развития сопутствующей инфраструктуры.

В рамках Европейского соглашения СМА по территории Республики Молдова, и в большей части затрагивая территорию Приднестровского региона, проходят 4 международные автомагистрали: промежуточная дорога направления запад-восток Е58 Вена – Братислава – Зволен – Кошице – Ужгород – Мукачево – Халмеу – Сучава – Яссы – Кишинэу – Тирасполь – Одесса – Николаев – Херсон – Мелитополь – Таганрог – Ростов-на-Дону и 3 соединительные дороги: Е 577 Полтава – Кировоград – Дубоссары – Кишинэу – Джурджулешть – Галац – Слобозия; Е 581 Мэрэшешть – Текучь – Албица – Леушень – Кишинэу – Одесса; Е 583 Роман – Яссы – Бэлць – Могилев-Подольский – Винница – Житомир.

В целях создания устойчивых транспортных связей в направлении Европа – Азия и распространения на них положений СМЖЛ и СЛКП, продолжая систему общеевропейских транспортных коридоров, в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) определены 12 железнодорожных коридоров, связывающих 25 стран-членов ОСЖД, расположенных в Центральной и Восточной Европе и Азии.

Территорию Республики Молдова пересекают 2 коридора ОСЖД, а именно: ответвление 5д Унгень – Кишинэу – Тирасполь – Раздельная – Жмеринка коридора V-го: Хедьешхалом – Шопрон – Баяньшенье – Будапешт – Захонь – Чоп – Стрый – Львов – Красне – Жмеринка – Киев – Дарница – Гребенка – Полтава – Харьков – Тополи – Валуйки – Пенза – Челябинск – Курган – Пресногорьковская – Актогай – Дружба – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Ляньюгань; коридор XII Вэлчинец – Окница – Бэлць-Слобозия – Унгень – Яссы – Бухарест – Джурджу – Русе – Варна – Димитровград. Также в рамках ОСЖД соглашением об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия на территории Республики Молдова предусмотрены 2 железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок: АСЕ-95 Раздельная – Кучурган – Тирасполь – Бендеры – Кишинэу – Унгень – Кристешть-Жижица – Пашканы – Бузэу – Плоешты – Бухарест – Виделе – Джурджу – Русе – Горна Оряховица – Дубово – Димитровград (по территории Приднестровского региона) и А-95/1 Жмеринка – Могилев-Подольский – Вэлчинец – Окница – Унгень – Кристешть – Жижица.

Освоение перспективных объемов перевозок пассажиров и грузов в международных сообщениях, а также необходимость повышения их эффективности и конкурентоспособности национальных перевозчиков предъявляют весьма жесткие требования к совершенствованию молдавской транспортной системы.

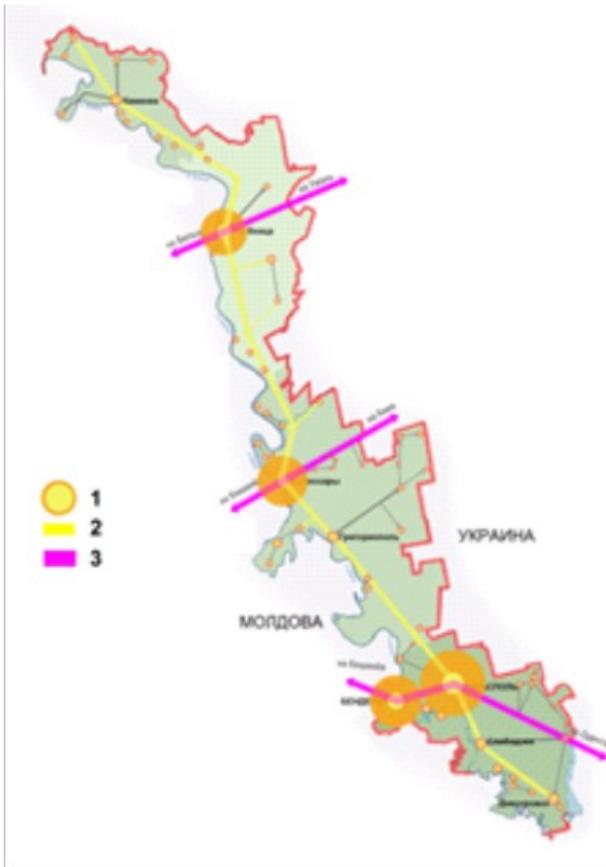


Рис.7. Схема формирования транспортного каркаса в условиях трансграничности:
1 – транспортно-логистический узел; 2 – транспортная магистраль республиканского значения; 3 – международный трансграничный коридор. Сост. Е.И. Лункарь

Основные направления развития транспортных коммуникаций в составе международных транспортных коридоров определяются для всех отраслей дорожно-транспортного комплекса страны с учетом специфики каждого вида транспорта и технического состояния существующей инфраструктуры по сравнению с общеевропейскими стандартами.

Исторически основное «русло» системы расселения Приднестровья пролегало вдоль долины Днестра. Еще в XIX в. он утратил роль главной транспортной артерии региона. Конкуренцию речному сообщению составили железные, а позднее – шоссейные дороги. С 1991 г. после распада СССР река Днестр превратилась из внутреннего водного пути в международный, и по Европейскому соглашению «О важнейших международных водных путях» реке Днестр присвоено обозначение E 90-03. Прекрасные климатические условия и транспортные развязки способствуют развитию различных видов туризма: сельского, водного, экологического, бальнеологического и православного.

Таким образом, выявлен характер формирования транспортного каркаса в целях равномерного распределения системы

поселений в регионе с созданием транспортных коридоров, предполагающих организацию вдоль них многоуровневой инфраструктуры для их полноценного обслуживания в рамках «русел расселения», предложены приоритетные направления трансграничного сотрудничества (рис. 7).

Все авторитетные мировые эксперты едины во мнении: наметились общемировые тенденции формирования коммуникаций будущего, для их воплощения все меньше остается технических ограничений. Приоритетное значение получают мультимодальные транспортные коридоры (системы), концентрирующие на генеральных направлениях транспорт общего пользования — железнодорожный, автомобильный, водный, трубопроводный, а также телекоммуникации. На пересечении основных мультимодальных коридоров формируются коммуникационные узлы, которые обеспечивают высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг. В результате происходит ускорение прохождения торгового, промышленного и финансового капитала, усиление информационного и культурного обмена.

Важность и значение транспортно-логистических центров (Freight Villages), возникших в Германии, поддержано в других странах Западной Европы. Главная причина – необходимость сконцентрировать транспортную и складскую логистику на территориях, расположенных за пределами крупных мегаполисов, что позволит уменьшить скопление транспорта на дорогах в городах, переместить грузопотоки с автомобильного на железнодорожный транспорт, улучшить окружающую среду. Что же такое «транспортно-логистический центр»: какие процессы подразумеваются под этим термином?

Транспортно-логистическому центру присущи следующие элементы:

– размещение транспортных предприятий, логистических операторов и торгово-промышленных предприятий в одной промышленной зоне.

– возможность использования минимум двух видов транспорта – например, автомобильного и железнодорожного (как правило, перевалка осуществляется на контейнерном терминале).

– интерфейс между транспортом дальнего и ближнего следования.

Сотрудничество между компаниями способствует повышению эффективности экологической и производственно-сбытовой деятельности. Сотрудничество координируется независимыми девелоперскими и управляющими компаниями.

Преимущества транспортно-логистического центра:

– прямой доступ к дорожной системе (короткие сроки поставки);

– интермобильность: повышение эффективности коммерческой деятельности;

– инвестиционная безопасность (технологии настоящего и будущего);

– низкая вероятность конфликта (работа идет круглые сутки);

– преимущества кооперации: кооперация между промышленностью, торговлей и логистикой; снижение затрат на электроэнергию, телекоммуникации и пр.;

– широкий спектр услуг (обслуживание грузовиков, таможенное оформление и пр.);

– площадь земельного участка достаточна для интенсивного внедрения логистических систем с отличным транспортным сообщением.

Как показывает ретроспективный анализ, на земле всегда существовали транспортные коридоры. Люди селились вдоль дорог, русел рек и подножия хребтов, которые были традиционными путями торговых сообщений. Вдоль рек и складывались системы расселения. В конце XIX века, пересекая речные системы и в совокупности реку Днестр, Россия построила гигантскую железнодорожную магистраль, соединяющую фактически два океана – Атлантический и Тихий и две цивилизации. В этой связи наша гипотеза развития транспортной инфраструктуры страны в XXI веке предполагает появление мощного коммуникационного скелета Приднестровского региона. Это новое образование может состоять из четырех русел расселения, идущих с востока на запад, и одного северо-южного направления, пролегающего вдоль Днестра, главными из которых будут: транспортный коридор “ТРАСЕКА”: Европа–Кавказ–Азия; 5-й международный железнодорожный коридор и главная расселенческая ось северо-южного направления. Построение эффективной транспортной инфраструктуры является краеугольным камнем в фундаменте нашей новой инновационной экономики. В связи с этим мы обязаны вести себя по общепринятым правилам мирового сообщества с учетом нашей специфики.

Одной из базовых функций международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией. При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь, в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Однако чем больше страна, чем сильнее развито ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация, чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту. В условиях же Приднестровского региона экономическая составляющая от международного транзита может быть решающей в подъеме национальной экономики и решении стратегических вопросов развития пространственной расселенческой структуры всего региона.

Международные транспортные коридоры совместно с национальными влияют на

промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность.

Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора. Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основания утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры являются проводниками технологического прорыва.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки в этом случае подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности. Все это предполагает наличие высококвалифицированных кадров и, соответственно, дополнительные рабочие места, что позволит приднестровцам, покинувшим дом в поисках заработка, вернуться обратно, равно как остаться молодежи после окончания учебы, и, как следствие, положительно скажется на демографии региона.

Скелет транспортной инфраструктуры в регионе сформировали три субширотных магистрали международного значения, пересекающие главную республиканскую магистраль субмеридианального направления, пролегающую вдоль Днестра, исторически являющегося главной расселенческой осью, образуя таким образом, три крупных транспортных узла межрегионального уровня на левобережье в городах Рыбница, Дубоссары, Тирасполь.

Сложившаяся сеть транспортных коммуникаций с транспортными узлами двух уровней (локальные и региональные) совмещает в себе основные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, речной, трубопроводный.

Северный Рыбницкий узел – один из крупных по грузообороту. Сформировался на пересечении железнодорожной магистрали СЕ95 и соединительной автомагистрали АСЕ 583, мостом через Днестр, и автодорогами местного значения. Рыбница является крупным промышленным центром, включающим такие промышленные предприятия, как металлургический завод, цементно-шиферный и пр., которому необходимо слаженное взаимодействие и соответствующая пропускная способность всех видов транспорта.

Дубоссарский транспортный узел сформирован на пересечении трассы М-14 и Е577, соединен с правым берегом Днестра мостом и Дубоссарской ГЭС, имеет промежуточное значение, однако у этого узла есть потенциал развития при объединении с правобережным городом Криулены и создании в этой точке свободной экономической зоны.

Наиболее значимым и развитым в Республике является Тирасполь-Бендерский транспортный узел ввиду наличия всех видов транспорта, а также в связи с расположением здесь административного и столичного центра г. Тирасполь. Он включает два локальных транспортных узла: Тираспольский и Бендерский. Через него осуществляются пассажирские, торговые и грузовые перевозки. Узел формирует V международный ж/д коридор, международный автомобильный коридор М-21 (Е-577), М-14, газопровод Шебелинка – Кишинэу, коммуникации, объединяет развитую структуру промышленных предприятий, размещенных на территориях 2-х городов и их пригородов в пересечении с автомагистралью СЕ95 и международным водным речным путем Е90-03 по реке Днестр, впадающей в Черное море.

На территории Тирасполь-Бендерской агломерации расположен аэродром, не функционирующий, но способный принимать авиационный транспорт разного уровня.



Рис. 8. Схема Причерноморского экономического макрорегиона. Источник: <http://www.cisr-md.org/pdf/Social%20RU%20v2.pdf>

в целях обеспечения их конкурентного (симметричного) развития с близлежащими городами сопредельных стран. Опорным каркасом системы расселения планируется сделать крупные городские агломерации и тяготеющие к ним сельские районы, формирующие зоны высокоорганизованной урбанистической среды жизни. Основной задачей является технологизация процессов перетока ресурсов в пространстве между Западом и Востоком (Европой и Азией).

Используя имеющийся профессиональный потенциал, ПМР должна стать развитым сервисным центром региона по предоставлению широкого спектра услуг, отвечающих международным транспортно-логистическим требованиям, что предусматривает осуществление перехода к осевому подходу формирования территориального пространства страны, основой которого станут существующие и намечаемые к формированию транспортно-коммуникационные коридоры, обеспечивающие выход на внешние рынки и интеграцию страны в региональную и мировую экономику. Использование транзитного потенциала Приднестровья может стать не только приоритетным в развитии транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики.

Сравнительные характеристики экономик Молдовы, Приднестровья и Украинского Причерноморья показывают их взаимодополняемость и способность к симбиозу. Видный российский исследователь Т.Гузенкова отмечает «аграрную направленность» экономики Республики Молдова и «преобладание промышленного сектора» в экономике Приднестровья. Одесская и Николаевская области Украины по структуре своих экономик являются индустриально-аграрными, а Херсонская область – аграрно-индустриальной, причем Одесская область в экономическом отношении одна из наиболее развитых на Украине. Но наиболее важен в этом симбиозе транзитный и торговый потенциал Украинского Причерноморья. Здесь сосредоточены ведущие черноморские порты Украины – Одесский, Ильичевский, Белгород-Днестровский, Николаевский, Херсонский, Скадовский; порты на Дунае – Рени, Измаил, Вилково, Килия. Действует нефтепровод Одесса-Броды, развита сеть железнодорожных путей и автомобильных дорог. Аграрная Молдова и Гагаузия, индустриальное Приднестровье и транзитное и торговое Причерноморье практически дополняют друг друга. При условии вовлечения отечественной коммуникационной системы в трансконтинентальные связи появится возможность привлечения иностранных инвестиций в строительство транспортных инфраструктур на территории Приднестровского региона.

Предпосылкой созданию реального Одесского (Днестровско-Причерноморского) макрорегиона служит также уже созданный в 1998 г. еврорегион «нижний Дунай», в который входят Одесская область (Украина), районы Кагул и Кантемир (Республика Молдова), уезды Браила, Галац, Тульча (Румыния). Этот еврорегион создан согласно положениям «Европейской Рамочной конвенции о трансграничном сотрудничестве между территориальными общинами или властями» [8; с.31] (рис. 8).

Таким образом, сложившаяся транспортная инфраструктура связала в единую сеть основные города Приднестровского региона. Международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа, так называемая опорная транспортная решетка.

В связи с расположенностью практически всех крупных городов в приграничных регионах будут приняты меры по их активному позиционированию

Возможно, жизнеспособность Приднестровья основана именно на перспективности подобных трансграничных амбивалентных образований, за которыми – будущее Причерноморья. Народам, населяющим Причерноморье, предстоит интегрировать обе идеи – и национальную, и трансграничную, примирить их, обрести новое качество, новое единство на более высоком уровне развития, вместе найти синтез ведущих идей XXI века – идеи национального возрождения и идеи образования трансграничных еврорегионов [9].

Скоординированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта на основе инновационных, транспортно-логистических технологий, а также развитие транспортных коридоров и их обустройство позволят обеспечить гармонизацию функционирования транспортного коридора с целью реализации транзитного потенциала региона, что неизбежно приведет к улучшению инвестиционного климата и развитию рыночных отношений на транспорте, благодаря чему можно рассчитывать на создание в перспективе устойчивой градостроительной среды обитания.

Библиография

1. Шубенков, М. В. К вопросу о развитии системы расселения России / М. В. Шубенков // Наука, образование и экспериментальное проектирование: Труды МАРХИ. – 2011. – С. 218–224.
2. Шевцов, Ю. Непризнанные государства и европейская интеграция [Электронный ресурс] / Ю. Шевцов. – URL: <http://www.apn.ru/publications/article1360.htm>
3. Баранский, Н. Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии / Н. Н. Баранский. – М., 1980.
4. Чебан, Ю. М. Стратегии социально-экономического развития Приднестровской Молдавской Республики на период до 2025 г. [Электронный ресурс] / Ю. М. Чебан – URL: <http://www.pridnestrovie-daily.net/gazeta/articles/view.aspx>
5. Молдова–Приднестровье: Общими усилиями – к успешному будущему: Экономические аспекты – Кишинэу: Cu drag, 2009. – С. 13
6. Горелова, Е. политическая экономия реинтеграции / Е. Горелова. – Кишинэу: Cu drag, 2009. – С. 9 – 28
7. Декларация Первой Международной евроазиатской конференции по транспорту [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.strategy-center.ru/page>
8. Коробов, В. Украинский вклад в формирование общего днестровско-причерноморского экономического макрорегиона / В. Коробов. – Кишинэу: Cu drag, 2009. – С. 29–46
9. Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов: Мат-лы междунар. науч.-практ. конф. 16 апреля 2009 г. – М.: Издание Совета Федерации Федерального Собрания РФ. – С. 45–48
10. Атлас ПМР – Приднестровский государственно-корпоративный университет им. Т. Г. Шевченко, – Тирасполь, 1996 г. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.twirpx.com/file/919919>

Лункарь И. Е.

Приднестровский государственный университет им. Т. Г. Шевченко.
Тирасполь, Приднестровская Молдавская Республика, e-mail: irinaluna03@mail.ru

Статья поступила в редакцию 14.02.2014

Электронная версия доступна по адресу: http://archvuz.ru/2014_1/9

© Лункарь И. Е. 2014

© УралГАХА 2014

Lunkar' Irina E.

TRANSIT POTENTIAL AND ITS INFLUENCE ON THE FORMATION OF A NEW MATERIAL-SPATIAL INFRASTRUCTURE IN DNESTR REGION

Abstract

The factor of having adjacent territories plays a defining role for unrecognized states with regard to their survival since, as a rule, it is an external resource that allows the economy of such a territory to be developing as normally as possible. This topic is currently important due to the need to develop a new communication framework for the settlement pattern of the Transdnestr region. The communication framework should be developed according to a unified concept of settlement in Transnistria and rely on the formation of a universal grid ensuring spatial accessibility throughout the region, including equal accessibility of the communication framework's nodes as the focal points of local agglomerations, and integration into international communication networks, both European and Asian. The important role of cross-border cooperation for the unrecognized Dnestr republic is determined by its favourable geographical and logistical location as one of the basic sources for development of the region. The basic object of this study is mutual relations between the individual states which provide a basis for the formation and development of adjacent territories and transformations of national systems of settlement taking into account their participation in international processes, which are growing more intensive in the era of globalization.

Key words

settlement system, cross-border interactions, regionalisation, transit territories

References

1. Shubenkov M.V. (2011) On the Issue of Development of Russia's Settlement System. Science, Education and Experimental Design: MARHI Proceedings. P. 218–224. (in Russian)
2. Shevtsov Yu. Unrecognised States and European Integration [Online]. Available from: <http://www.apn.ru/publications/article1360.htm> (in Russian)
3. Baransky, N N. (1980) Selected Works. Formation of Soviet Economic Geography. Moscow. (in Russian)
4. Cheban, Yu.M. The Strategy of Social and Economic Development of Dnestr Moldavian Republic for the Period till 2025 [Online]. Available from: <http://www.pridnestrovie-daily.net/gazeta/articles/view.aspx>
5. Moldova-Dnestr region: Towards Successful Future by Joint Efforts. Economic Aspects. Kishineu: Cu drag, 2009. P.13
6. Gorelova, E. (2009) Political Economy of Reintegration. Kishineu: Cu drag. P. 9 – 28
7. Declaration of the First International Euroasian Conference on Transport [Online]. Available from: <http://www.strategy-center.ru/page>
8. Korobov, V. (2009) The Ukrainian Contribution to the Formation of a Common Dnestr-Black Sea Economic Macroregion. Kishineu: Cu drag. P. 29–46
9. Transport Corridors in Innovative Development of Regional Economies: Proceedings of International Conference. 16 April 2009. Moscow: Publication of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation. P. 45–48
10. Atlas of Pridnestrovian Moldavian Republic. Taras Shevchenko Transnistria State University, Tiraspol, 1996. [Online]. Available from: <http://www.twirpx.com/file/919919>

Lunkar' Irina E.

Head, Department of Architecture.

Taras Shevchenko Transnistria State University.

Tiraspol, Pridnestrovian Moldavian Republic, e-mail: irinaluna03@mail.ru

Article submitted 14.02.2014

The online version of this article can be found at: http://archvuz.ru/2014_1/9

© Lunkar' I.E. 2014

© USAAA 2014