

Селиванова В.К. Балтико-Адриатический транспортный коридор // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2017. – № 04 (апрель). – АРТ 62-эл. – 0,4 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

УДК 327

Селиванова Валентина Константиновна

Студентка 4 курса, факультет международных отношений

Научный руководитель: Лагно А.Р., к.и.н.

ФГБОУ ВО «Московский государственный университет путей сообщения

Императора Николая II»

г. Москва, Российская Федерация

e-mail: vk.selivanova@yandex.ru

БАЛТИКО-АДРИАТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

Аннотация: В данной статье подробно рассмотрен Балтико-Адриатический коридор, история его возникновения, основные характеристики, проблемы и перспективы. Транспортные коридоры играют большую роль в политических, экономических и др. видах взаимоотношений между странами. Данный транспортный коридор очень важен для стран Европейского союза. Он показывает возможность развития транспортной системы Европы.

Ключевые слова: Балтико-Адриатический коридор, транспортная система, Польша, ЕС, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт.

Selivanova Valentina

4th year student, faculty of international relations

Supervisor: A. Lagno, PhD

FGBOU VO «Moscow State University of Railway Engineering»

Moscow, Russian Federation

THE BALTIC ADRIATIC TRANSPORT CORRIDOR

Abstract: In this article considered the Baltic Adriatic corridor, the history of its origin, basic characteristics, problems and prospects. Transport corridors have an important role in politic, economic and other types of relations between the countries. This transport corridor is very important for the European Union. It shows the possibility of development of transport system of Europe.

Keywords: Baltic Adriatic corridor, the transport system, Poland, the EU, rail transport, road transport.

В 2006 г. австрийским министерством транспорта была выдвинута инициатива создания нового транспортного коридора, который бы позволил разгрузить остальные. В ответ на данную инициативу Польша, Чехия, Словакия, Австрия и Италия подписали декларацию о намерениях по расширению Трансъевропейской транспортной сети железных и автомобильных дорог, в целях формирования Балтийского Адриатического коридора и для продвижения этого транспортного проекта.

Уже в 2009 г. к данному проекту присоединились 14 европейских стран для быстрой и эффективной реализации коридора Балтийского Адриатического моря, между Гданьском и Болоньей.

Первым этапом стало расширение Корамольской железной дороги между Грацем и Клагенфуртом. Одновременно было начато строительство Коральмского туннеля, крупнейшего инфраструктурного элемента железнодорожной линии. Его планируется ввести в эксплуатацию к 2022 г. В 2012 г. было запущено строительство Земмерингской железной дороги, которая, как ожидается, откроется в 2024 г., минуя перепады высот в перевале Земмеринг.

Балтийско-Адриатический коридор между морями можно рассматривать как стратегический транспортный коридор для всей Европы. Это важный шаг для укрепления взаимоотношений государств Восточной Европы.

Из-за своих масштабов данный проект в Европе был объявлен приоритетным для всего Европейского союза.

Важным шагом стала встреча между вице-президентом Европейской Комиссии Сиймом Каллассом и комиссаром по транспорту, а также ответственных представителей по коридору в январе 2011 г. Повестка дня включала интеграцию Балтийского и Адриатического моря в европейскую транспортную сеть.

План интеграции состоял из двух уровней: базовой сети, которая будет завершена к 2030 г. и всеобъемлющей сети, которая будет закончена к 2050 г.

В то время как основная сеть фокусируется на основных связях и транспортной сети, узлов для поддержания основных туристических и транспортных потоков, комплексная сеть будет обеспечивать полноценную региональную доступность в рамках Европейского Союза.

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

Ядро сети будет осуществляться на основе концепции коридоров. Десять ключевых коридоров лягут в основу системы, а Балтико-Адриатический коридор станет их основным связующим элементом (рис.1).

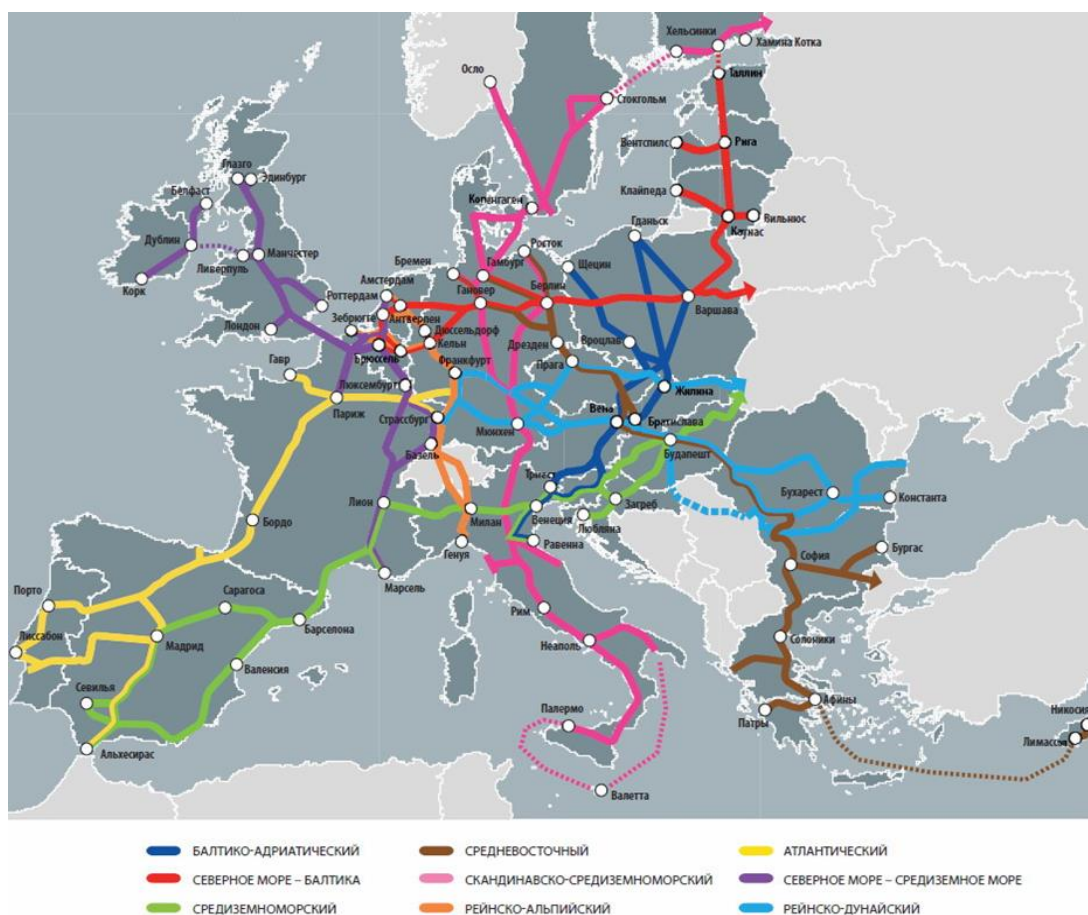


Рисунок 1 – Карта европейских транспортных коридоров.

Данный мультимодальный проект имеет большие перспективы в Европе. Он будет всячески способствовать европейскому единству и укреплять внутренний рынок. Благодаря этому проекту будут улучшаться и модернизироваться уже имеющиеся железные и автомобильные дороги, а также инфраструктура внутренневодного и морского транспорта. Это подталкивает развивать различные инновации в сфере транспорта, которые позволят перераспределить грузопотоки между различными видами

транспорта, уменьшить заторы на дорогах, снизить загрязнение воздуха и повысить транспортную безопасность.

Основные сети трасс и инфраструктура Балтийско-Адриатического коридора определяются в соответствии с регламентами ЕС 1315/2013 и 1316/2013. С участием шести государств-членов (Польши, Чехии, Словакии, Австрии, Италии и Словении) коридор соединяет балтийские порты Гдыня/Гданьск и Щецин/Свиноуйсьце с портами на Адриатическом море в Триесте, Венеции, Равенне и Копере. Таким образом, коридор будет обеспечивать более широкий доступ в эти порты для экономических центров вдоль коридора.

Коридор включает в себя в общей сложности 13 городов-узлов и аэропортов, 10 портов и около 30 железнодорожно-автомобильных терминалов. Основой Балтийско-Адриатического коридора являются железнодорожные и автомобильные магистрали.

Колея железных дорог составляет 1435 мм. Железнодорожная сеть вдоль коридора почти полностью электрифицирована, за исключением дизельных легковых поездов по трансграничной железнодорожной линии между Братиславой и Веной. Однако имеются три различные силы тока в странах, где проходит коридор. Это является значительным препятствием на пути взаимодействия.

Скорость линии тоже не однородна. На многих участках дороги отсутствует скоростное движение, в т.ч. в Польше. Железная дорога нуждается в модернизации и на данный момент разрабатывается уже множество проектов, которые этому поспособствуют. Более того, около 800 км польских железнодорожных линий (это около 20% от общего коридора) должны быть обновлены, чтобы соответствовать требованиям, которые

установлены в положении по отношению к скоростным линиям для грузовых поездов (100 км/ч).

Что касается станций и узлов, в соответствии с общими соображениями о состоянии железнодорожных линий в Польше, то они постепенно модернизируются, однако нужно нарастить темпы улучшения инфраструктуры для повышения производительности всей сети.

В Чешской Республике существуют ограничения скорости на стыках Острава, Брно, которые также нуждаются в модернизации. В Словакии Жилина, Братислава имеют ограничения скорости в 60 км/ч и 40 км/ч. В Словении потенциал нынешнего железнодорожного вокзала в Любляне довольно ограничен, поэтому возможности для перенаправления грузопотоков из станции находятся на рассмотрении.

Выявление возможных проблем мощностей на железнодорожной и автодорожной инфраструктуре коридора базируется на анализе текущих и прогнозируемых объемов перевозок в сравнении с имеющимся количеством железнодорожных путей и автомобильных дорог. Следует отметить, что данный анализ не дает оценки потенциала инфраструктуры, которая требует более детального анализа (особенно на железной дороге, где ограничения пропускной способности могут относиться к любой из железнодорожных подсистем). Основная цель анализа - обеспечить комплексное представление об использовании свободных мощностей железнодорожной и автомобильной инфраструктуры и содействовать заблаговременному выявлению возможных проблем потенциала в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Поток протекает по рельсовой сети, как правило, ниже критического уровня, т.е. 150 поездов в сутки на двухпутной линии. Но с другой стороны следует подчеркнуть, что на некоторых участках коридора уже

присутствует высокий уровень трафика, например, Грац-Брук/Мур около 240 поездов в день. Для изменения ситуации на похожих участках коридора уже выделены инвестиции для увеличения мощности.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе, улучшение железнодорожной инфраструктуры будет стимулировать значительный рост в объемах перевозок железнодорожным транспортом. Однако такие улучшения могут привести к проблемам с производительностью, особенно в связи с увеличением грузовых перевозок из портов Равенны, Гдыни и Гданьска соответственно. Рост движения поездов в коридоре также связан с изменением маршрута услуг из альтернативных линий, чтобы воспользоваться улучшенной инфраструктурой.

Нынешние автомобильные потоки, как правило, ниже критического уровня – примерно 20000 автомобилей в сутки на одну полосу движения. Учитывая, что дорожная инфраструктура также может работать выше этого уровня движения (хотя и с малой эффективностью в плане перегрузок), мощность - не проблема для коридора. Единственная точка напряженности в настоящее время выявлена в Братиславе, где проекты по разгрузке дороги только разрабатываются.

Несмотря на то, что после совершенствования инфраструктуры на автомобильных дорогах грузопоток может увеличиться, застоя все же ожидать не стоит, т.к. система будет поддерживаться за счет железнодорожной инфраструктуры.

Стоит отметить, что с учетом существующих и будущих вероятных потоков на Балтийско-Адриатическом коридоре никаких критических проблем в плане мощности не предвидится. Однако не стоит недооценивать степень и серьезность некоторых ситуаций. Нужно быть готовым ко всему,

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

и для этого продолжать анализировать различные ситуации и модернизировать инфраструктуру.

Изучение данного транспортного коридора показало, что существуют серьезные препятствия на шести железнодорожных и двух автодорожных пограничных участках (рис.2). Это очень важные моменты. Их устранение нужно в целях обеспечения бесперебойных транспортных потоков. Особое внимание следует уделять проектам по устранению подобных проблем, их разработке и реализации. Нужно быть уверенным в том, что инфраструктура развита в соответствии с требованиями и целями регулирования. По этой причине государства-члены должны инициировать конкретные суммы и выделять рабочие группы для решения различных проблем и споров всех заинтересованных сторон. В интересах Балтийско-Адриатической оси и создания реальной сети это будет иметь большое значение для устранения возможных трансграничных конфликтов.



Рисунок 2 – Препятствия на железных и автомобильных дорогах.

Примеры возможных решений возникших проблем:

1. Ополе (Польша) – Острава (Чехия) [Халупки – Богумин]. Этот раздел требует сравнительно незначительных вложений (45.8 млн. евро) на польской стороне для модернизации линии Козельск - Халупки (государственной границы), который планируется завершить к 2019 году. Чешская же сторона на данный момент не нуждается в инвестициях. Скорость поездов уже достигает до 100 км/ч для пассажирских и грузовых перевозок. В Чехии дороги уже позволяют развивать скорость до 160 км/ч, в том числе благоустройство станции Богумин.

2. Катовице (Польша) – Жилина (Словакия) [Звардонь – Скалите]. Модернизацию с польской стороны планируется завершить к 2019 году (88 млн. евро); на словацкой стороне, один путь Скалите – Чадца подраздел уже был модернизирован и планировали никаких дополнительных работ; ЕРТМС не планируется развернуть на этом участке.

3. Братислава (Словакия) – Вена: электрификацию существующей однопутной железнодорожной линии на словацкой стороне планируется завершить к 2019 году (5 млн. евро).

Коридор Балтика-Адриатика является почти непрерывным, за исключением двух недостающих звеньев в альпийских переходах в Австрии. Австрийской стороне очень трудно в реализации данного проекта, который так необходим, поэтому она нуждается в поддержке. В первую очередь – инвестиционной.

Для этого были разработаны два проекта: тоннель Земмеринг, который планируется завершить к 2024 году, а железнодорожную линию туннеля Коралм к 2023 году. Общая сумма инвестиций по обоим проектам

составляет около 8,5 млрд. евро. Оба проекта позволят значительно сократить время в пути.

Еще одной проблемой являются городские узлы. Они занимают одно из ключевых мест, поскольку служат связующими точками, соединяя различные виды транспорта и международные коридоры. Они заслуживают дополнительного внимания, так как их развитие помогает развивать всю транспортную сеть.

Несмотря на выполнение запланированных инвестиций на коридор, не исключается возможность появления проблем с пропускной способностью в будущем для городских узлов Варшавы, Катовице, Вены и Любляны.

Проектные решения для устранения существующих и потенциальных узких мест в городских зонах должны учитывать спрос на транспортные услуги и пропаганду общественного транспорта, а также другие не менее важные факторы, которые могут повлиять на расширение мощностей.

В заключении стоит отметить, что данный коридор очень важен для Европы. Он соединяет два моря. Две противоположные друг другу стороны. При этом он накладывается на уже существующие коридоры, тем самым объединяя их.

Несмотря на то, что данный коридор только модернизируется, он является неотъемлемой частью транспортной системы Европы. Он подталкивает ее к развитию.

Однако развитие коридора нуждается в инвестициях, причем не малых. Но в будущем все вложения окупятся, ведь данный коридор позволит снизить нагрузку других коридоров, а также будет благоприятно влиять на транспортные системы стран-участниц и сближать их еще больше. Это позволит предвидеть проблемы в будущем, изменить национальные

транспортные стратегии в лучшую сторону, использовать инвестиции на благо государств.

Список использованной литературы:

1. Baltic-Adriatic Core Network Corridor. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/bal-adr_en (Дата обращения: 29.03.2017).
2. Corridor studies. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en (Дата обращения: 29.03.2017).
3. Kurt Bodewig. Baltic Adriatic Corridor Work Plan. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp_ba_final.pdf (Дата обращения: 29.03.2017).
4. The Baltic Adriatic Corridor. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://vbb.ktn.gv.at/210082_EN-Networks-The_Baltic_Adriatic_Axis (Дата обращения: 29.03.2017).

Дата поступления в редакцию: 05.03.2017 г.

Опубликовано: 05.04.2017 г.

© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник», электронный журнал, 2017

© Селиванова В.К., 2017

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru