

УДК: 338.49

DOI: <https://doi.org/10.26456/2226-7719-2024-4-41-46>

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Д.О. Ивашко, С.Ю. Корнекова

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», г. Санкт-Петербург

В статье рассматривается влияние развития транспортной системы на формирование экономического пространства Европейского Союза: рассматривается развитие транспортных путей сообщения в ЕС, его взаимосвязь с ростом ВВП и внешнеторгового оборота между странами ЕС.

***Ключевые слова:** экономическое пространство, транспортная система, Трансъевропейская транспортная сеть, коэффициент Энгеля, внешнеторговый оборот.*

Введение и постановка проблемы

Влияние развития транспортных путей на формирование экономического пространства Европейского союза наиболее отчетливо прослеживается на примере стран Восточной Европы (Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, Словения, Латвия, Литва, Эстония, а также Болгария и Румыния (с 2007 года) и Хорватия (с 2013)) по следующим причинам:

- почти одновременное включение всех перечисленных стран (кроме обозначенных исключений) в Европейский союз;
- общее социалистическое прошлое стран.

Совокупность этих факторов позволяет провести комплексный анализ всех этих стран, а имеющиеся различия могут помочь установить причинно-следственные связи.

Стоит отметить, что развитие транспортной системы в Европейском союзе производится централизованно через политику Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) [5]. Она объединяет проекты по развитию всего комплекса транспортной инфраструктуры: железных и автомобильных дорог, внутренние водные пути, морские и речные порты, а также аэропорты. Поправки в проводимую политику, с учетом расширившегося списка стран-членов ЕС, наиболее активно начали вноситься с 2004 года. В настоящий момент, 6 из 9 коридоров (Северное море – Балтика, Балтийское море – Черное море – Эгейское море, Рейн – Дунай, Западные Балканы – Восточное

Средиземноморье, Средиземноморский, Балтика – Адриатика) проходят по этим странам.

Результаты исследования

Для выявления динамики развития транспортной инфраструктуры был рассчитан коэффициент Энгеля по следующей формуле:

$$d = \frac{L_t + L_m + L_w}{\sqrt{SH}}, \quad (1)$$

где L_t – длина железных дорог (км);

L_m – длина шоссейных дорог (км);

L_w – длина внутренних водных путей (км);

S – площадь территории (км²);

N – численность населения (тыс. чел.).

Итоги расчётов приведены на рисунке 1.

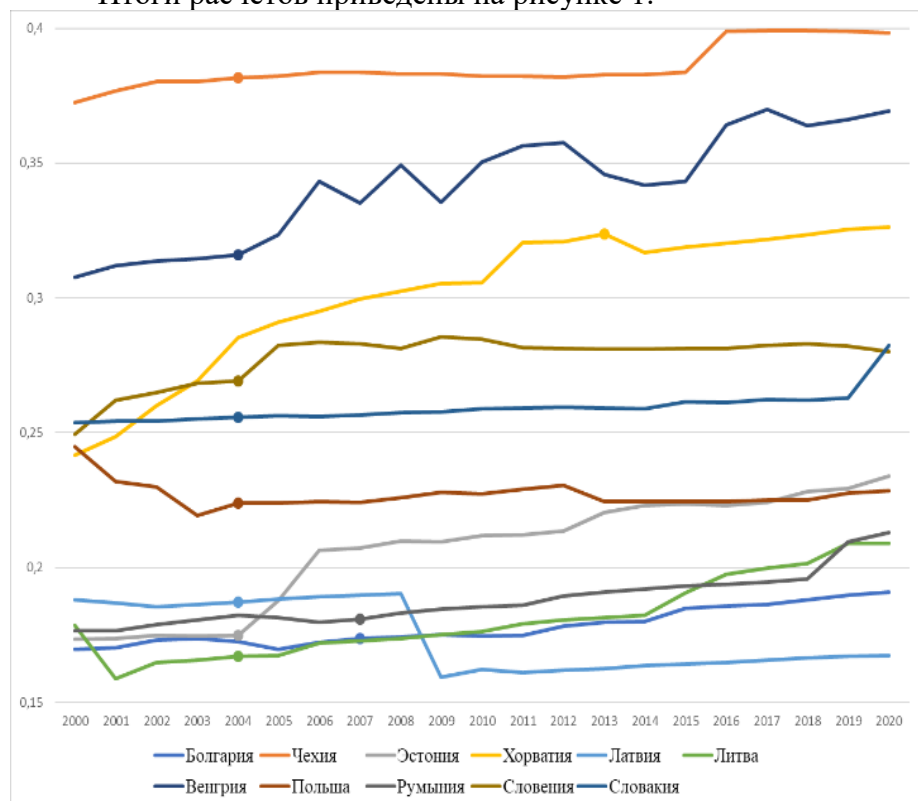


Рис. 1. Динамика коэффициента Энгеля, 2000–2020 года (точками на графике указаны года вступления стран в ЕС) (рассчитано авторами на основе данных [1, 4])

По рисунку видно, что включение стран Восточной Европы в ЕС с последующей адаптацией их транспортной системы под европейские

стандарты в рамках политики TEN-T в ряде стран (в Венгрии, Словении, Эстонии, Румынии) привело к ее положительной динамике. В Чехии, Словакии, Латвии, Польше, Болгарии, Литве и Хорватии динамика сохранилась (с переменным успехом). Более систематизированные выводы об изменении динамики представлены в табл. 1.

Таблица 1
Типы изменения динамики коэффициента Энгеля в странах ЕС, 2000–2020 гг. (рис.1)

Стабилизация динамики	Сохранение динамики	Рост или повышение динамики
Хорватия, Польша, Литва	Болгария, Румыния, Чехия, Словакия, Латвия	Венгрия, Словения Эстония

В целом, вступление в Европейский союз приводило страны в основном к росту или сохранению роста значений показателей транспортной инфраструктуры. Следовательно, вступление в экономическое пространство Европейского союза преимущественно положительно повлияло на развитие транспортной системы стран.

Как правило, увеличение инфраструктурных показателей должно приводить к росту экономических показателей и увеличению торговли с другими странами экономического пространства. Для выявления этой зависимости были рассчитаны коэффициенты корреляция между коэффициентом Энгеля и ВВП стран (показатель ВВП по ППС взят как показатель общего состояния экономики).

Таблица 2
Коэффициент корреляции с коэффициентом Энгеля и изменения ВВП (рассчитано автором на основе [1, 2, 4])

Страны	Коэффициент корреляции	Изменения между 2000 и 2020 в %	
		ВВП	коэффициент Энгеля
Болгария	0,903	161,6	12,6
Чехия	0,877	117,0	6,9
Эстония	0,959	211,1	34,9
Хорватия	0,942	98,8	34,9
Латвия	-0,607	159,0	-10,9
Литва	0,898	199,4	17,2
Венгрия	0,924	116,9	20,0
Польша	-0,240	159,3	-6,6
Румыния	0,915	287,1	20,7
Словения	0,727	89,9	12,3
Словакия	0,663	139,7	11,2

По данным табл. 1 можно сделать вывод, что между показателями ВВП по ППС и коэффициентом Энгеля существует очень тесная связь. Она не наблюдается только у Латвии и Польши. В Латвии подобный результат вызван сокращением используемой длины железных дорог в 2009 году, что привело к падению значения коэффициента Энгеля в период роста ВВП по ППС, для Польши также характерно падение показателя в начале 2000-х годов и рост ВВП.

Таким образом, можно говорить о прямой зависимости между показателями транспортной инфраструктуры и общим состоянием экономики страны. Однако для того, чтобы удостовериться во влиянии транспортной инфраструктуры на формирование экономического пространства необходимо также рассчитать зависимость внешнеторгового оборота и коэффициента Энгеля. Результаты расчётов приведены в табл. 3.

Таблица 3

Взаимосвязь внешнеторгового оборота и уровня развития транспортной инфраструктуры в странах ЕС (рассчитано авторами на основе статистических данных [1, 3, 4])

Страны	Коэффициент корреляции	Изменения между 2003 и 2020 в %	
		Внешнеторговый оборот с ЕС	коэффициент Энгеля
Болгария	0,926	293,2	9,92
Чехия	0,816	262,2	4,71
Эстония	0,918	210,0	34,08
Хорватия	0,684	124,1	21,24
Латвия	-0,613	319,2	-10,09
Литва	0,941	360,1	26,09
Венгрия	0,891	171,2	17,43
Польша	0,406	334,0	4,18
Румыния	0,870	327,1	17,88
Словения	0,486	167,2	4,33
Словакия	0,626	287,1	10,64

По табл. 3 видно, что показатели также тесно связаны. Выбывающиеся по показателям Хорватия, Словения и Словакия не смогли быстро восстановить темпы торговли после кризиса 2008 года. Польша и Латвия отличаются наибольшими значениями внешнеторгового оборота и не демонстрируют прямой связи экономической активности с процессами трансформации транспортной инфраструктуры. В целом, большинство принятых в Евросоюз стран смогли эффективно использовать выделенные из специальных фондов средства на строительство новых и модернизацию

старых дорог, что нашло отражение в увеличении экономического взаимодействия со странами региона.

Выводы

Транспортную систему Европейского союза можно назвать «кровеносной системой в функционировании общего «организма» Европы, с учетом расширяющегося экономического пространства за счет присоединения к Союзу новых государств и укреплению экономических связей между ними. Страны Восточной Европы с момента своего присоединения к ЕС почувствовали на себе активное влияние в виде капитальных вложений в развитие транспортной инфраструктуры. Большинство из них повысили не только протяженность транспортных путей, но и их качество. При этом изменения инфраструктуры тесно коррелируют с экономическими показателями в большинстве рассматриваемых стран. В тех из них, где корреляция не наблюдается, имеются заметные индивидуальные особенности развития. Более тесная связь прослеживается между плотностью инфраструктуры и уровнем производства (ВВП), чем между плотностью инфраструктуры и торговой активностью с другими странами экономического пространства.

В целом, можно сделать вывод, что развитие транспортно-логистических путей положительно влияет на формирование экономического пространства Европейского союза.

Список литературы

1. Area by NUTS 3 region // ec.europa.eu: website / Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/reg_area3/default/table?lang=en&category=reg.
2. Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 3 region // ec.europa.eu: website / Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3gdp/default/table?lang=en&category=reg.reg_eco10.reg_eco10gdp.
3. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group // ec.europa.eu: website / Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_13306951/default/table?lang=en.
4. Statistical pocketbook 2024 // transport.ec.europa.eu: website / Directorate-General for Mobility and Transport. URL: https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.
5. Trans-European Transport Network (TEN-T) // transport.ec.europa.eu: website / Directorate-General for Mobility and Transport. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.

Об авторах:

ИВАШКО Даниил Олегович – студент 4 курса гуманитарного факультета направления 41.03.01 Зарубежное регионоведение. ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», (191023, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, лит. А); e-mail: ivashko.daniil@mail.ru), ORCID: 0009-0009-1337-5884.

КОРНЕКОВА Светлана Юрьевна – доктор географических наук, профессор кафедры региональной экономики и природопользования. ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», (191023, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, лит. А); e-mail: s-kornekova@mail.ru), ORCID: 0000-0003-1344-9539, SPIN-код: 8497-7250.

**INFLUENCE OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT
SYSTEM ON THE FORMATION OF THE ECONOMIC SPACE
OF THE EUROPEAN UNION**

D.O. Ivashko, S.Yu. Kornekova

St. Petersburg State University of Economics, St. Petersburg

The article examines the impact of the development of the transport system on the formation of the economic space of the European Union: the development of transport routes in the EU, its correlation with the growth of GDP and foreign trade turnover between EU countries are considered.

Keywords: *economic space, transport system, Trans-European Transport Network, Engel coefficient, foreign trade turnover.*

Рукопись поступила в редакцию 13.11.2024

Рукопись принята к печати 15.11.2024