



© Н. Н. Пономарева

DOI: [10.15293/2226-3365.1702.06](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1702.06)

УДК 911(4/9) + 625(4/9)

## ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ОБЪЕКТА ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Н. Н. Пономарева (Новосибирск, Россия)

**Проблема и цель.** Понятийный аппарат является фундаментальной основой любой науки. Он определяет методологию, теорию и методiku научного исследования. В экономике и экономической и социальной географии до сих пор нет общепринятого определения понятия международной транспортной инфраструктуры. Цель статьи – раскрыть сущность и определить место понятия международной транспортной инфраструктуры в системе понятий указанных наук и его географические границы.

**Методология.** В статье рассматриваются разные точки зрения на определение сущности понятий производственной инфраструктуры, международной производственной инфраструктуры с целью определения места транспорта как инфраструктурной отрасли национального или всего мирового хозяйства в них с последующим вычленением понятия международной транспортной инфраструктуры.

**Результаты.** Характеризуются основные особенности международной транспортной инфраструктуры как элемента производственной инфраструктуры.

Для определения географических границ понятия международной транспортной инфраструктуры акцентируется внимание на таких формах интернационализации мирового хозяйства как регионализация и глобализация, роль которых особенно возрастает в последние десятилетия в развитии и размещении производительных сил.

В статье дается представление разных авторов о таком относительно новом явлении в мировом хозяйстве как международный транспортный коридор и делается попытка соотнести относительно друг друга, используемые в мировой практике, два понятия – международная транспортная инфраструктура и международный транспортный коридор.

Основные результаты исследования заключаются в том, что большинство экономико-географов к производственной инфраструктуре, к которой относится и международная транспортная инфраструктура, относят пассивные основные фонды, в том числе транспортные объекты, прикрепленные к территории. Вначале МТИ формировалась как элемент территориальной структуры хозяйства интеграционного региона, а затем под влиянием глобализации мирового хозяйства его географические границы значительно расширились. Автором в статье на основе проведенного обзора мнений делается попытка дать определение понятию международной транспортной инфраструктуры. Выделены особенности ее формирования и развития.

---

**Пономарева Надежда Николаевна** – кандидат географических наук, профессор кафедры географии, регионоведения и туризма, Новосибирский государственный педагогический университет

E-mail: [econgeo@inbox.ru](mailto:econgeo@inbox.ru)



**Заключение.** Делаются выводы о том, что понятие международной транспортной инфраструктуры по-прежнему остается востребованным и занимает свое место в иерархии понятий о производственной инфраструктуре. Его географические границы могут расширяться под влиянием процессов регионализации и глобализации мирового хозяйства. Именно МТИ определяет географические особенности макротерриториальной структуры хозяйства страны, региона и всего мирового хозяйства.

**Ключевые слова:** производственная инфраструктура; международная производственная инфраструктура; международная транспортная инфраструктура; международный транспортный коридор; международное разделение труда; международная экономическая интеграция; регионализация; глобализация; макротерриториальная структура хозяйства.

### Постановка проблемы

Для проводимого научного исследования чрезвычайно важно определение его понятийного аппарата, что является фундаментальной основой любой науки. Ведь именно понятийно-терминологический аппарат определяет методологию, теорию и методику научного исследования. В последние десятилетия в экономической и социальной географии повысился интерес к исследованию транспорта, транспортной инфраструктуры, транспортных коридоров, в том числе международного значения. Отсюда часто стало использоваться словосочетание «международная транспортная инфраструктура» без раскрытия его содержания. Поэтому цель статьи – рассмотреть методологию его появления, раскрыть сущность понятия и географические границы его определения.

Следует отметить, что в экономической и экономико-географической научной литературе сложилось две точки зрения на опреде-

ление понятия «транспортная инфраструктура», в том числе «международная транспортная инфраструктура» как составляющие производственной инфраструктуры. Одни ученые придерживаются более широкого понимания, включая в содержание этих понятий весь транспорт как отрасль хозяйства. Эти взгляды разделяют П. А. Пыхов, Т. О. Кашина [2], В. П. Красовский [3], Н. Д. Матрусов<sup>1</sup>, Н. Ф. Дмитриевская, С. Б. Шлихтер<sup>2</sup> и др. Другие ученые под транспортной инфраструктурой, в том числе международного значения, понимают только транспортную сеть и транспортные сооружения, «привязанные» к территории. К их числу относятся Э. Б. Алаев<sup>3</sup>, М. И. Альбрет [1], И. М. Маергойз<sup>4</sup>, Н. С. Мироненко<sup>5</sup>, Б. Б. Горизонтов, А. В. Летенко [7], С. П. Петухова [5] и др. В то же время Я. Закони [8] предлагает рассматривать производственную инфраструктуру, составной частью которой является транспортная инфраструктура, в широком и узком смысле слова, объединяя эти две позиции.

<sup>1</sup>Матрусов Н. Д. Некоторые географические аспекты понимания инфраструктуры / В кн.: Международная география – 76: материалы XXIII Международ. геогр. конгресса. Т. 6. Общая экономическая география. – М., 1976. – Т. 6. – С. 42-46.

<sup>2</sup>Дмитриевская Н. Ф., Шлихтер С. Б. Инфраструктура как объект экономико-географического исследования / В кн.: Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства: труды семинара. – М., 1982. – С. 37-44.

<sup>3</sup>Алаев Э. Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – С. 232.

<sup>4</sup>Маергойз И. М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. – М.: Изд-во МГУ, 1981. – С. 97.

<sup>5</sup>Мироненко Н. С. Категория инфраструктуры в экономической географии / В кн.: Проблемы функционирования и развития производственной инфраструктуры. Первый всесоюзный семинар: тезисы докладов, 6-10 апреля 1981 г. – М., 1981. – С. 19-21.



С появлением и изучением такого нового элемента территориальной структуры хозяйства как транспортный коридор и международный транспортный коридор российские (В. М. Самуйлов, О. Д. Покровская [24], С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко [21] и др.) и зарубежные специалисты (А. D. Perl, А. R. Goetz [25], Е. Ю. Винокуров, М. А. Джадралиев, Ю. А. Щербанин [23] и др.) рассматривают транспортную инфраструктуру (или международную транспортную инфраструктуру) как материальную основу данных коридоров.

### Методология

Хотелось бы сразу оговориться, что сущность понятия «международная транспортная инфраструктура» (МТИ) еще в достаточной степени не определена. Сложность определения этого понятия, видимо, заключается в том, что понятийный аппарат, включающий понятия «производственная инфраструктура» и «международная производственная инфраструктура» (составной частью которой является МТИ), находится еще в стадии разработки. Во всяком случае в нашей науке единая концепция производственной инфраструктуры еще не сложилась.

Методология определения ее вытекает из положений, данных К. Марксом в «Капитале». Характеризуя средства труда, он писал: «...к средствам процесса труда относятся все материальные условия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде... Примером этого ... рода средств труда ... могут служить рабочие здания, каналы, дороги и т. д.»<sup>6</sup>. Исходя из

этого, в российской экономической и социальной географии, начиная с работ И. М. Маергойза, под производственной инфраструктурой обычно понимают основные фонды, которые в виде сетей, различных устройств и сооружений «прикреплены к земле» и являются фундаментом для любого вида хозяйственной деятельности на данной территории. Она включает основные фонды транспорта и связи, энергохозяйства, электроснабжения, газо- и теплоснабжения, водоснабжения, которые со свойственной им функцией перемещения образуют территориально четко локализованные сети линейного типа<sup>7</sup>.

Эта же точка зрения нашла отражение в работах Э. Б. Алаева, Н. С. Мироненко, указанных ранее, М. И. Альбрута [1, с. 161–165] и др.

В отличие от большинства экономико-географов, которые к производственной инфраструктуре относят только сами объекты, существует точка зрения, согласно которой она представляет собой органическое единство отраслей и специфических видов деятельности, направленных на обеспечение общих условий расширенного воспроизводственного процесса, включая в отраслевой состав все виды транспорта, связи, материально-техническое снабжение и информационное обеспечение производственных процессов. Такая точка зрения получила развитие преимущественно в работах экономистов [2, с. 43], но также и ряда экономико-географов: В. П. Красовского [3, с. 24–34], Н. Д. Матрусова, Н. Ф. Дмитриевской, С. Б. Шлихтера и др.

Иными словами, расхождения заключаются в том, что одни относят к производственной инфраструктуре территориально прикрепленные объекты, главным из которых является транспортная сеть, а другие – транспорт как

<sup>6</sup>Маркс К. Капитал / Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23. – М.: Гос. изд-во политической литературы, 1960. – С. 191.

<sup>7</sup>Маергойз И. М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. – М.: Изд-во МГУ, 1981. – С. 97.



отрасль. Такие расхождения, видимо, связаны с отсутствием четкого представления о границах производственной инфраструктуры. По отношению ко всему национальному хозяйству транспорт является инфраструктурной отраслью, несмотря на то что это отрасль материального производства. К. Маркс писал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства... Это – транспортная промышленность, все равно перевозит ли она людей или товары»<sup>8</sup>. Но в то же время К. Маркс отмечал и специфику транспортной промышленности: она «является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения»<sup>9</sup>. На основании этого положения К. Маркса и того, что транспорт не производит новых материальных благ, а лишь создает общие условия для развития материального производства, он является ведущим ядром производственной инфраструктуры. А как отрасль производственной инфраструктуры он включает инфраструктурные объекты и инфраструктурную деятельность. При этом для экономико-географического исследования наибольший интерес представляют территориально прикрепленные объекты, создание и развитие которых влияет на развитие и оптимальное размещение производительных сил, на формирование более рациональной территориальной структуры хозяйства. Изменение уровня обеспеченности определенной территории инфраструктурными объектами во многом определяет отраслевые и территориальные сдвиги в размещении производительных сил, выравнивание уровней развития экономических районов, обеспечивая, в конечном

итоге экономический рост [4], что в общем-то, и составляет предмет экономико-географического исследования.

В связи с этим большинство экономико-географов, точку зрения которых разделяем и мы, к производственной инфраструктуре относят лишь инфраструктурные объекты, являющиеся «общифондовой базой» для хозяйственного развития территории. В соответствии с этим транспортная инфраструктура в нашем понимании – это комплекс сооружений, важнейшим элементом которого является транспортная сеть. Вследствие того, что размещение ее отражает сложившуюся систему размещения производства и географию его связей, повышается экономико-географический интерес к ее исследованию.

Формирование международной производственной инфраструктуры объективно обусловлено процессом интернационализации хозяйственной жизни. Высшей формой интернационализации хозяйственной жизни на региональном уровне является международная экономическая интеграция, а на мировом – глобализация, одним из объектов которых стала международная производственная инфраструктура. Понятие «международная производственная инфраструктура» появилось в нашей экономической литературе в 1970-е гг. Впервые определение его было дано в работе Б. Б. Горизонтова и С. П. Петуховой [5, с. 87]. По мнению В. И. Капитонова, о международной инфраструктуре можно говорить лишь применительно к отдельным регионам или интегральным группировкам стран [6, с. 34–35].

Б. Б. Горизонтов и А. В. Летенко также подчеркивают, что интеграционная (международная) производственная инфраструктура

<sup>8</sup>Маркс К. Теория прибавочной стоимости. IV том «Капитала» / Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 26. Ч. 1. – М.: Госуд. изд-во политической литературы, 1962. – С. 422.

<sup>9</sup>Маркс К. Капитал / Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 24. – М.: Госуд. изд-во политической литературы, 1962. – С. 171.



представляет собой региональное образование [7, с. 139].

Я. Закони предлагает рассматривать понятие «международная производственная инфраструктура» в широком и узком смысле слова. В узком смысле – как объекты, сооружения, обеспечивающие поддержание связей между государствами, т. е. есть как части национальных систем производственной инфраструктуры, играющие значительную роль в осуществлении внешнеэкономических связей. В широком – как совокупность комплексов отраслей производственной инфраструктуры отдельных народных хозяйств [8, с. 89].

В данном случае нас интересуют, прежде всего, географические «рамки» международной производственной инфраструктуры. Как мы видим, все исследователи в 1970–80-е гг. сходились на том, что в международную производственную инфраструктуру следует включать ту часть национальной производственной инфраструктуры, которая обслуживает внешнеэкономические связи и международное географическое разделение труда (МГРТ), в частности, международную экономическую интеграцию. В связи с тем, что в 1970-80-е гг. в нашей стране большое внимание уделялось формированию интеграционного региона европейских стран-членов СЭВ, первое понимание сущности международной производственной инфраструктуры появилось в работах экономистов и экономико-географов, которые занимались изучением этого региона.

Проведенный анализ литературы, посвященный исследованию производственной инфраструктуры на государственном и международном уровнях, позволяет сделать вывод о том, что понятие «международная транспортная инфраструктура» может быть определено, если исходить из признания того, что важней-

шим элементом «общезондовой базы территории» является транспортная сеть. Соответственно под МТИ следует понимать только пассивную часть основных фондов, т. е. территориально прикрепленные транспортные объекты, обслуживающие внешнеэкономические связи и МГРТ. Именно в этом значении термин «международная транспортная инфраструктура» применяется в работах многих исследователей, в том числе и в работах экономико-географов.

На наш взгляд, эта точка зрения ничуть не потеряла своей актуальности и в настоящее время, поскольку идет усиление регионализации мирового хозяйства в связи с углублением МГРТ в пределах отдельных регионов, а также формированием и развитием интеграционных группировок (ЕС, НАФТА, АСЕАН, ЕЗЭС и др.), что требует создания высокоэффективной международной транспортной инфраструктуры на региональном уровне.

Но кроме регионализации с 1980-х гг. нарастает процесс глобализации мирового хозяйства [9]. Это привело, как мы считаем, к расширению географических границ понимания международной транспортной инфраструктуры, которая обслуживает и будет обслуживать межрегиональные перевозки. Примером может служить реализация двух масштабных геоэкономических проектов инфраструктурного обустройства глобального мирового пространства – трансевразийский пояс RAZVITIE и «Великий шелковый путь». Это позволит создать Евразийскую инфраструктурную систему в виде комплексной (мультимодальной) инфраструктурной магистрали, которая предполагает формирование широтного геоэкономического пояса мирового развития от Тихого океана до Атлантики с последующим выходом на Америку (с ответвлением через Беренгов пролив) [10, с. 8–19; 11; 12, с. 5; 13]. Основу ее на территории России





составит Транссибирская железнодорожная магистраль<sup>10</sup>.

Отсюда, *международную транспортную инфраструктуру*, на наш взгляд, можно определить как единую взаимосвязанную систему транспортных магистралей, состоящую из специально созданных международных и взаимосостыкованных национальных магистральных транспортных путей, обслуживающих внешнеэкономические и транзитные связи как в условиях регионализации, так и глобализации мирового хозяйства, и образующих вместе с нанизанными на них промышленными центрами и узлами остов макротерриториальной структуры хозяйства не только региона сотрудничающих стран, но и всего мирового хозяйства.

Говоря о МТИ, следует отметить, что она как элемент производственной инфраструктуры, рассматриваемый на международном уровне, имеет ряд особенностей.

1. Для нее характерно сочетание *чрезвычайно высокой капиталоемкости с иммобильностью (неподвижностью) объектов*, что требует совместного участия заинтересованных стран в их создании. Тем более, что международные магистрали проходят по территории нескольких государств, а это, в свою очередь, порождает совместный поиск оптимальных вариантов их размещения в интересах сотрудничающих стран.

2. МТИ формируется в процессе *адаптации национальных транспортных сетей* международного значения на стыковых участках. В связи с этим элементы МТИ, первоначально, как правило, *«вырастают» из магистральной национальной транспортной инфраструк-*

*туры* (например, из железнодорожной, автомобильной и водной сети), а затем *дополняются* объектами, специально создаваемыми как международные на долеговой или компенсационной основе (международные тоннели, железнодорожные вводы широкой колеи, международные нефте- и газопроводы и т. д.).

3. МТИ должна представлять собой *взаимосвязанную*, т. е. технически однородную на всем протяжении *согласованно функционирующую систему*, регулируемую всеми сотрудничающими странами.

4. В финансовом отношении она принадлежит тем странам, на территории которых находятся ее объекты, т. е. они являются *составной частью национальных транспортных систем*.

5. МТИ как территориальная система вместе с «нанизанными» на нее промышленными центрами и узлами *представляет собой остов формирующейся макротерриториальной структуры хозяйства сотрудничающих стран*. Соединяя между собой экспортно-импортные базы стран мира и обеспечивая непрерывность их функционирования, МТИ *объединяет* этим в единое целое элементы макротерриториальной структуры хозяйства сотрудничающих стран, придавая ей *основные черты конфигурации и определяя направления развития международных связей*.

В последние десятилетия нарастающая глобализация мирового хозяйства требует глобальной инфраструктуры для эффективной транспортировки грузов, рабочей силы и передачи информации [14]. Для успешного обеспечения неуклонно растущих объемов экс-

<sup>10</sup> Пономарева Н. Н. Транссиб как ведущий международный транспортный коридор на территории России // Социально-экономическая география: теория, методология и практика преподавания: материалы Международ.

научно-практической конференции / под ред. А. А. Лобжанидзе. – М.: Экон-информ, 2014. – С. 118–122.

портно-импортных, международных транзитных грузопотоков возникает потребность в создании и развитии такого транспорта, который бы обеспечивал высокое качество транспортного информационного обслуживания, сохранность грузов, безопасность их следования, доставку «точно-в-срок» с минимальными транспортными, налоговыми и таможенными издержками. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Идет «интеллектуализация» транспорта, формируются интеллектуально-транспортные системы с максимальным использованием новейших информационно-управляющих технологий [15, с. 125].

Телекоммуникации и компьютерные технологии способствуют синхронизации стыковки различных систем транспортировки, хранения и перераспределения грузопотоков. В итоге это приводит к формированию международных транспортных коридоров (МТК). Значение их как в национальной, так и мировой экономике неуклонно возрастает. В разных странах и регионах идет активное их строительство [16, с. 83–84; 17, с. 80–82]. Они создаются как мультимодальные транспортные артерии [18, с. 692–694]. Международный характер МТК требует сотрудничества всех заинтересованных сторон в их создании и функционировании [19, с. 860–861].

В экономической науке и экономической и социальной географии создание мультимодальных транспортных артерий международного значения [20] привело к появлению нового понятия «международный транспортный коридор». Сущность этого понятия до конца также еще не определена [21, с. 20–21; 22, с. 155].

Несмотря на отсутствие единого подхода к определению транспортного коридора, экспертами ООН было принято следующее

его определение: «МТК – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [23, с. 10].

При этом актуальность понятия «международная транспортная инфраструктура» не потеряла своего значения [21, с. 22, 122–123; 24, с. 35]. Если сравнивать эти два понятия и рассматривать их соотношение относительно друг друга, то, на наш взгляд, МТИ более узкое понятие и является материальной основой международных транспортных коридоров в виде транспортной сети. Эту точку зрения разделяют как российские (В. М. Самуйлов, О. Д. Покровская), так и североамериканские ученые (А. D. Perl (Канада), А. R. Goetz (США)), отмечая, что транспортная сеть является основой транспортного коридора [24, с. 35; 25]. Поэтому по-прежнему МТИ представляет большой интерес для экономико-географических исследований как объект (остов МТК), привязанный к территории и формирующий территориальную структуру хозяйства любого географического образования (район, страна, регион и т. д.) от локального до глобального.

### Результаты исследования

Анализ показал, что, как правило, экономико-географы к производственной инфраструктуре относят пассивную часть основных фондов, «прикрепленных к земле». Международная производственная инфраструктура, в том числе международная транспортная инфраструктура, вначале стала формироваться как региональное образование с развитием



международной экономической интеграции. С нарастанием процесса глобализации мирового хозяйства географические границы МТИ значительно расширились.

Сделана попытка дать определение понятию международной транспортной инфраструктуры в современных условиях регионализации и глобализации мирового хозяйства. Определены основные особенности ее формирования и развития.

В связи с появлением такого нового элемента территориальной структуры мирового хозяйства, как международный транспортный коридор, актуальность выделения МТИ не потеряла своего значения. МТИ может рассматриваться как составная часть транспортного коридора в виде транспортной сети,

его материального остова, привязанного к территории.

### Заключение

Таким образом, понятие международной транспортной инфраструктуры по-прежнему остается востребованным при изучении мирового транспорта в экономической и социальной географии и занимает свое определенное место в иерархии понятий о производственной инфраструктуре. Его географические границы могут расширяться под влиянием таких процессов интернационализации мирового хозяйства как регионализация и глобализация и тем самым определять географические особенности макротерриториальной структуры хозяйства страны, региона или всего мирового хозяйства.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Альбрет М. И.** Об инфраструктуре // Изв. ВГО. – 1980. – Т. 112, Вып. 2. – С. 161–165.
2. **Пыхов П. А., Кашина Т. О.** Инфраструктура как объект экономических исследований // Журнал экономической теории. – 2016. – № 1. – С. 39–46.
3. **Красовский В. П.** Экономические проблемы инфраструктуры СССР // Вопросы экономики. – 1977. – № 2. – С. 24–34.
4. **Taotao Deng.** Impacts of transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges // Transport Reviews. – 2013. – Vol. 33, Issue 6. – P. 686–699. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.851745>.
5. **Горизонтов Б., Петухова С.** Развитие международной инфраструктуры стран СЭВ // Вопросы экономики. – 1977. – № 2. – С. 87–94.
6. **Капитонов В. И.** СЭВ: международная производственная инфраструктура: монография. – М.: Высшая школа, 1980. – 183 с.
7. **Горизонтов Б., Летенко А.** Сотрудничество стран СЭВ в развитии производственной инфраструктуры // Вопросы экономики. – 1982. – № 8. – С. 139–147.
8. **Территориальная структура национальных хозяйств стран СЭВ / под ред. О. Т. Богомолова.** – М.: Наука, 1979. – 247 с.
9. **Saimi P., Jenatabadi H. S.** Globalization and Economic Growth: Empirical Evidence on the Role of Complementarities // PLoS One. – 2014. – № 9(4). – e87824. DOI: <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0087824>.
10. **Кочетов Э. Г.** Инновационное обустройство глобального мира (Россия–Китай: стыковка широтных геоэкономических поясов – меридиональные связи) // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2015. – № 3 (158). – С. 7–19.





11. **Байдаков М., Бассанини Ф., Громыко Ю., Зюков В., Раймонди П., Ревилио Э., Тенненбаум Дж.** Трансевразийский пояс RAZVITIE. – М.: Праксис, 2012. – 264 с.
12. **Осипов Г. В., Садовничий В. А., Якунин В. И.** Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития стран. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с.
13. **Zafer Acar A., Bentyn Z., Kocaoglu B.** Turkey as a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia // Journal of Management, Marketing and Logistics. – 2015. – Vol. 2, Issue 2. – P. 94–109. DOI: <http://dx.doi.org/10.17261/Pressacademia.2015211609>.
14. **Randall E. W.** “White Paper on Valuing Transportation Infrastructure”. Report prepared for Workshop on Data and Statistics for Valuing Transportation Infrastructure and Transportation’s Contribution to the Economy DOI: <http://dx.doi.org/10.17848/rpt214>.
15. **Козлов Л. Н.** О приоритетах в формировании и развитии международных транспортных коридоров // Евразийская экономическая интеграция. – 2009. – № 4 (5). – С. 121–135.
16. **Medda F. R., Carbonaro G., Davis S. L.** Public private partnerships in transportation: Some insights from the European experience // IATSS Research. – 2013. – Vol. 36. – P. 83–87. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.iatssr.2012.11.002>.
17. **Zafer Acar A., Gürol P.** An innovative solution for transportation among Caspian region // Procedia – Social and Behavioral Sciences. – 2016. – Vol. 229. – P. 78–87. DOI: <http://doi:10.1016/j.sbspro.2016.07.116>.
18. **Kanafani A., Wang R., Griffin A.** The Economics of Speed – Assessing the performance of High Speed Rail in Intermodal Transportation // Procedia – Social and Behavioral Sciences. – 2012. – Vol. 43. – P. 692–708. DOI: <http://dx.doi.org/10.2016/j.sbspro.2012.04.143>.
19. **Öberg M., Nilsson K. L., Johansson Ch.** Governance of Major Transport Corridors Involving Stakeholders // Transportation Research Procedia. – 2016. – Vol. 14. – P. 860–868. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.034>.
20. **Regmi M. B., Hanaoka S.** Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia // Research in Transportation Business & Management. – 2012. – Vol. 5. – P. 27–37. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.11.002>.
21. **Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С.** Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.
22. **Троицкая Н. А.** Транспортные коридоры России для международного сообщения. – М.: АСМАП, 2000. – 174 с.
23. **Винокуров Е. Ю., Джадралиев М. А., Щербанин Ю. А.** Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. – Алматы: Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.
24. **Покровская О. Д., Самуйлов В. М., Неволлина А. Д.** Инфраструктура международных транспортных коридоров // Инновационный транспорт. – 2013. – № 3 (9). – С. 33–37.
25. **Perl A. D., Goetz A. R.** Corridors, hybrids and networks: three global development strategies for high speed rail // Journal of Transport Geography. – 2015. – Vol. 42. – P. 134–144. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.006>



DOI: [10.15293/2226-3365.1702.06](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1702.06)

Nadezhda Nikolaevna Ponomareva, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Department of Geography, Regional Studies and Tourism, Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk, Russian Federation.

ORCID ID: <http://orhid.org/0000-0003-4333-7829>

E-mail: [econgeoinbox.ru](mailto:econgeoinbox.ru)

## International transportation infrastructure as an object of economic and geographical research

### Abstract

**Introduction.** *Basic terms and notions are fundamental for any science. They determine the methodology, theory and methods of scientific research. Nowadays, a generally accepted definition of International Transportation Infrastructure is lacking in economic and social geography. The main purpose of the article is to define a position of international transportation infrastructure in the system of scientific concepts as an infrastructural branch in national and global world economy.*

**Materials and methods.** *In this paper, definitions of industrial infrastructure and international industrial infrastructure are examined from several points of view. The definition of “international transportation infrastructure” is resulted from above mentioned ones. Moreover, the special features of international transportation infrastructure as an element of industrial infrastructure are identified in this paper.*

**Results.** *Much attention is paid to such forms of internationalization of the world economy as regionalization and globalization in order to develop a geographical circulation of the term “international transportation infrastructure”. The paper analyses the ideas of different researchers on international transportation corridor as a new phenomenon in the world economy and correlates two definitions: international transportation infrastructure and international transportation corridor.*

*There are many discussions in the field of Economic Geography on industrial infrastructure, including international transportation infrastructure (ITI). Transportation objects attached to the territory are considered as passive fixed assets.*

*At first, ITI was formed as an element of territorial structure of economy of the integration region. Afterwards under the influence of globalization of the world economy its geographical boundaries have been considerably extended. The author attempts to provide a definition of international transportation infrastructure and identify the peculiarities of its formation and development.*

**Conclusion.** *The author concludes that international transportation infrastructure is increasingly recognized and is an important component in the hierarchy of the concepts of industrial infrastructure. The geographical boundaries of this concept can be expanded under the influence of the processes of regionalization and globalization in the world economy. ITI determines the geographical features of macro-territorial structure of economy of the country, the region and the entire world economy.*

### Keywords

*Industrial infrastructure; international industrial infrastructure; international transportation infrastructure; international transportation corridor; international division of labour; international economic integration; regionalization, globalization; macro-territorial industrial structure.*



## REFERENCES

1. Albrut M. I. Infrastructure. *Bulletin of VSU*. 1980, no. 112, issue 2, pp. 161–165. (In Russian).
2. Pykhov P. A., Kashina T. O. The phenomenon of infrastructure as an object of economic research. *Journal of Economic Theory*. 2016, no. 1, pp. 39–46. (In Russian).
3. Krasovsky V. P. Economical problems of infrastructure of the USSR. *Voprosy Ekonomiki*. 1977, no. 2, pp. 24–34. (In Russian).
4. Taotao Deng. Impacts of transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges. *Transport Reviews*. 2013, vol. 33, issue 6, pp. 686–699. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.851745>.
5. Gorizontov B., Petukhova S. Development of international infrastructure of countries of the Council for Mutual Economic Assistance. *Voprosy Ekonomiki*. 1977, no. 2, pp. 87–94. (In Russian).
6. Kapitonov V. I. *The Council for Mutual Economic Assistance: international industrial infrastructure*. Monography. Moscow, High School Publ., 1980, 183 p. (In Russian).
7. Gorizontov B., Letenko A. Collaboration of the Council for Mutual Economic Assistance countries in development of industrial infrastructure. *Voprosy Ekonomiki*. 1982, no. 8, pp. 139–147. (In Russian).
8. *Territorial structure of national economy of the Council for Mutual Economic Assistance countries*. Edited by O. T. Bogomolova. Moscow, Nauka Publ., 1979, 247 p. (In Russian).
9. Saimi P., Jenatabadi H. S. Globalization and Economic Growth: Empirical Evidence on the Role of Complementarities. *PLoS One*. 2014, no. 9(4), e87824. DOI: <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0087824>.
10. Kochetov E. G. Innovative Arrangement of the Global World (Russia-China: Connection of Latitudinal Geoeconomic Zones – Meridional Links). *Izvestia VSTU*. 2015, no. 3 (158), pp. 7–19. (In Russian).
11. Baidakov M., Bassanini Ph., Gromyko Yu., Zyukov V., Raymondi P., Revilio E., Tennenbaum G. *Trans-Eurasian Belt RAZVITIE*. Moscow, Praxis Publ., 2012, 264 p. (In Russian).
12. Osipov G. V., Sadovnichiy V. A., Yakunin V. I. *Integral Eurasian infrastructural system as priority of national development for countries*. Moscow, ISPR RAS Publ., 2013, 62 p. (In Russian).
13. Zafer Acar A., Bentyn Z., Kocaoglu B. Turkey as a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia. *Journal of Management, Marketing and Logistics*. 2015, vol. 2, issue 2, pp. 94–109. DOI: <http://dx.doi.org/10.17261/Pressacademia.2015211609>.
14. Randall E. W. “White Paper on Valuing Transportation Infrastructure”. Report prepared for Workshop on Data and Statistics for Valuing Transportation Infrastructure and Transportation’s Contribution to the Economy. DOI: <http://dx.doi.org/10.17848/rpt214>.
15. Kozlov L. N. About priorities in forming and development of international transportation corridors. *Journal of Eurasian Economic Integration*. 2009, no. 4 (5), pp. 121–135. (In Kazakhstan).
16. Medda F. R., Carbonaro G., Davis S. L. Public private partnerships in transportation: Some insights from the European experience. *IATSS Research*. 2013, vol. 36, pp. 83–87. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.iatssr.2012.11.002>.
17. Zafer Acar A., Gürol P. An innovative solution for transportation among Caspian region. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2016, vol. 229, pp. 78–87. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.07.116>.
18. Kanafani A., Wang R., Griffin A. The Economics of Speed – Assessing the performance of High Speed Rail in Intermodal Transportation. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2012, vol. 43, pp. 692–708. DOI: <http://doi:10.2016/j.sbspro.2012.04.143>.



19. Öberg M., Nilsson K. L., Johansson Ch. Governance of Major Transport Corridors Involving Stakeholders. *Transportation Research Procedia*. 2016, vol. 14, pp. 860–868. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.034>.
20. Regmi M. B., Hanaoka S. Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia. *Research in Transportation Business & Management*. 2012, vol. 5, pp. 27–37. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.11.002>.
21. Rezer S. M., Prokofieva T. A., Goncharenko S. S. *International transportation corridors: problems of forming and development*. Moscow, Russian Institute for Scientific and Technical Information RAS, 2010, 312 p. (In Russian).
22. Troitskaya N. A. *Transportation corridors of Russia for international cooperation*. Moscow, ASMAP Publ., 2000, 174 p. (In Russian).
23. Vinokurov E. Yu., Dzhadraliev M. A., Scherbanin Yu. A. International transportation corridors Eurasian Economic Community: faster, cheaper, more. Branch review. Almaty, Eurasian Bank of Development, 2009, 58 p. (In Kazakhstan).
24. Pokrovskaya O. D., Samuilov V. M., Nevolina A. D. Infrastructure of international transport corridors. *Innotrans Journal*. 2013, no. 3 (9), pp. 33–37. (In Russian).
25. Perl A. D., Goetz A. R. Corridors, hybrids and networks: three global development strategies for high speed rail. *Journal of Transport Geography*. 2015, vol. 42, pp. 134–144. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.006>



This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. (CC BY 4.0).