**Конкурентоспособность российской транспортной системы международного значения в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути**

2017

**Содержание**

Введение

Глава 1. Экономический пояс Шелкового пути

.1 Инициатива КНР по созданию Экономического пояса Шелкового пути

1.2 Экономический пояс Шелкового пути

Значение проекта для Китая и сопредельных стран

Глава 2. Российская транспортная система в контексте реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути

2.1 Конкурентоспособность транспортной системы и ее значение для социально-экономического развития страны

.2 Современное состояние российской транспортной инфраструктуры, необходимой для реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути

Глава 3. Транспортная составляющая Экономического пояса Шелкового пути

3.1 Грузовая база транспортных коридоров Экономического пояса Шелкового пути

.2 Конкурентоспособность Северного железнодорожного коридора относительно Центрального и Южного маршрутов

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

Высокие темпы роста китайской экономики и стремительное увеличение ее масштабов позволили КНР превратиться не только в одну из ведущих экономик мира, но и способствовали значительному усилению политического влияния Китая: страна играет активную роль во многих международных организациях и является инициатором возникновения новых форматов сотрудничества.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

Возрастание экономической и политической мощи КНР позволило китайскому руководству выступить с инициативой создания Экономического пояса Шелкового пути, который впоследствии стал составной частью концепции «Один пояс — один путь». Проект предполагает развитие и укрепление торгово-экономического, политического и научно-технического сотрудничества между странами-участницами, а также формирование надежной инфраструктурной сети для обеспечения доставки грузов из Китая в европейские страны. Одним из направлений реализации проекта является создание трех сухопутных транспортных коридоров: Северного, Центрального и Южного. Несмотря на то, что Пекин заинтересован в развитии всех трех маршрутов в целях диверсификации инвестиций, получения доступа на новые рынки и усиления влияния в Центрально-Азиатском регионе, между вышеуказанными транспортными коридорами все же существует определенная конкуренция за грузовую базу: в связи с высокой стоимостью железнодорожного транзита по сравнению с доставкой грузов по морю грузопоток по направлению Китай — Европа — Китай ограничен. Поэтому странам, по территории которых пройдут транспортные коридоры, предстоит приложить немало усилий, чтобы грузы пошли именно по их маршруту.

Россия, как страна, по территории которой проходит Северный железнодорожный коридор, рассчитывает на получение значительных выгод от участия в проекте: кроме реализации транзитного потенциала и получения дохода от экспорта транспортных услуг появляется возможность модернизации существующей транспортной инфраструктуры при поддержке китайских инвестиций, а также повышения общего уровня социально-экономического развития. Одним из условий успешного участия в Экономическом поясе Шелкового пути, а именно в его транспортной составляющей, является предоставление грузовладельцам конкурентоспособного варианта доставки грузов по железной дороге.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

**Актуальность** настоящей выпускной квалификационной работы обуславливается необходимостью обеспечения наиболее полного и всестороннего участия России в процессе реализации инициативы КНР по созданию Экономического пояса Шелкового пути в целях улучшения состояния национальной экономики и ускорения темпов экономического роста. Являясь естественным «сухопутным мостом» между Европой и Азией, Россия не полностью использует имеющийся транзитный потенциал. Интенсификация движения транзитных грузопотоков по территории России сможет обеспечить дополнительный доход в бюджеты всех уровней, будет стимулировать развитие различных отраслей экономики и способствовать созданию новых рабочих мест. В связи с этим **целью** данной выпускной квалификационной работы является выявление конкурентных преимуществ Северного железнодорожного коридора путем сравнения его с Центральным и Южным маршрутами доставки грузов из КНР в Европу в рамках реализации проекта.

Для достижения вышеуказанной цели были поставлены следующие **задачи**:

)        Дать краткую характеристику основным аспектам концепции Экономического пояса Шелкового пути;

)        Определить выгоды Китая и других участвующих стран от реализации проекта;

)        Охарактеризовать значение транспортной отрасли для социально-экономического развития страны и выявить критерии оценки конкурентоспособности транспортной системы;

)        Обосновать коммерческую привлекательность доставки грузов по Северному железнодорожному коридору;

)        Оценить текущее состояние и конкурентоспособность российской транспортной системы международного значения.

Основой для написания настоящей выпускной квалификационной работы стали тексты международных соглашений, учебники, монографии, материалы периодических изданий и информационных агентств. Статистические данные были заимствованы с сайтов Группы Всемирного банка и Европейской комиссии. Для практической части использовались данные с порталов atlas.media.mit.edu, theglobaleconomy.com, а также информация из периодических изданий.

Настоящая работа содержит введение, три главы, заключение и список использованной литературы.

**Глава 1. Экономический пояс Шелкового пути**

**.1 Инициатива КНР по созданию Экономического пояса Шелкового пути**

Осенью 2013 г. китайское руководство выступило с инициативой создания Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века. Впоследствии оба проекта были объединены в общую концепцию, которая получила название «Один пояс, один путь» или «Пояс и путь». Формулируя глобальную цель инициативы, Председатель КНР Си Цзиньпин указал на возможность возрождения, но уже в новом качестве, древнего Великого Шелкового пути и предложил потенциальным странам-участницам объединить усилия с целью «постепенного формирования крупномасштабного регионального сотрудничества» и обеспечения «более тесных экономических связей и более обширного взаимодействия» между евроазиатскими странами.

Исторически Великий Шелковый путь служил транспортным коридором между Востоком и Западом, по которому из Китая в Европу шли караваны с шелком, чаем, фарфором и другими экзотическими товарами. Можно выделить два основных маршрута Великого Шелкового пути:

.        Южный — из Китая через пустыню Такла-Макан, южный Памир, Бактрию (Афганистан), Парфию (Иран), Индию и на Ближний Восток, далее через Средиземное море в Римскую империю, а позднее — в Византию, арабские и западноевропейские страны;

.        Северный — из Китая через Турфанский оазис, между Алтаем и Тибетом, через Памир и Ферганскую долину, казахские степи в Восточную Европу.

Также Шелковый путь благоприятствовал обмену технологиями между Азиатскими и Европейскими странами и оказывал существенное влияние на развитие древних государств. По мнению китайского руководства, Великий Шелковый путь «способствовал прогрессу человеческой цивилизации в целом, развитию и процветанию близлежащих к нему стран в частности».

Современная идея Экономического пояса Шелкового пути выходит далеко за рамки сухопутного транспортного маршрута между Китаем и Европой. Планируется создание «семи поясов»: транспортного, торгового, энергетического, информационного, научно-технического, туристического и аграрного. Хотя географические границы проекта формально не определены и КНР подчеркивала, что заинтересована в продвижении инициативы не только в районах прохождения древнего Великого Шелкового Пути, но и за его пределами, китайские эксперты полагают, что в реализации программы «Одного пояса, одного пути» вполне вероятно примут участие около 65 стран с населением в 4,4 млрд человек, на которые приходится около 55% мирового ВВП и 75% разведанных энергоресурсов.

Основные маршруты Экономического пояса Шелкового пути берут начало в Китае и проходят:

)        через территорию Центральной Азии и России до Балтийского моря и европейских стран;

)        через Центральную Азию и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря;

)        через Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану.

Основные направления Морского Шелкового пути XXI века: из морских портов КНР через Южно-Китайское море до Индийского океана и далее в Европу, а также из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

«Один пояс, один путь» охватывает территории активно развивающихся стран Юго-Восточной Азии и развитых экономик Европы, между которыми находится множество государств, обладающих существенным потенциалом экономического развития. Проект предполагает создание международных коридоров экономического сотрудничества «Китай — Монголия — Россия», «Китай — Центральная Азия — Западная Азия», «Китай — Индокитай», в основу которых лягут международные торговые маршруты. Благодаря взаимодополняемости экономик, а также тому, что страны вдоль Пути в различной степени обеспечены природными и людскими ресурсами и находятся на разных стадиях экономического и научно-технологического развития, существует множество возможностей для сотрудничества.

Несмотря на то, что руководство КНР подчеркивает важность транспортной составляющей и утверждает, что «именно развитие транспортной взаимосвязанности лежит в основе концепции Экономического пояса Шелкового пути», в официальном документе от 28 марта 2015 г. «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» указаны пять приоритетных направлений сотрудничества: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление близости между народами . Ниже подробно рассмотрено каждое из них.

Политическая координация заключается в укреплении межправительственного сотрудничества и создании многоуровневых межправительственных механизмов взаимодействия, которые смогут гарантировать реализацию предлагаемого проекта. Для обеспечения успешного сотрудничества странам нужно проводить согласованную макроэкономическую политику в регионе, оказывать друг другу политическую и финансовую поддержку в реализации крупномасштабных проектов, активно развивать региональное сотрудничество, а также находить мирные пути решения существующих и потенциальных проблем.

Взаимосвязь инфраструктуры предполагает согласование планов стран-участниц по строительству инфраструктуры и созданию системы технических стандартов, постепенное формирование инфраструктурной сети, соединяющей Азию, Европу и Африку. В перспективе — создание новых транспортных коридоров, для которых еще необходимо проложить недостающие участки железных и автодорог, модернизировать существующие и построить современные объекты транспортной инфраструктуры, способные обеспечивать надежное и безопасное прохождение грузом всего маршрута. Также предлагается укрепить сотрудничество в сфере взаимосвязанности энергетической инфраструктуры и информационного обмена, совместно создавать трансграничную сеть линий электропередач, волоконно-оптических линий и других видов магистральной кабельной связи. Подчеркивается, что страны должны прилагать все возможные усилия для минимизации негативного влияния инфраструктуры и транспорта на экологию.

В Китайских источниках указаны три маршрута, по которым теоретически будет осуществляться доставки грузов из КНР в рамках ЭПШП. Они носят общее название Евразийская трансконтинентальная магистраль (ЕТМ):

)        Северный: Китай (Урумчи) — Казахстан — Россия — ЕС;

)        Центральный: Центральный Китай — Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — ЕС;

)        Южный: Западный Китай (СУАР) — Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция.

Рисунок 1.1. Основные перспективные направления экономического пояса Нового Шелкового пути

Источник: «К Великому океану — 3», Международный дискуссионный клуб «Валдай», 2015

В 1992 г. началось формирование нового континентального железнодорожного маршрута между Азией и Европой. Было открыто движение поездов из Ляньюньган (тихоокеанское побережье Китая) в Роттердам (Нидерланды) протяженностью 10837 км. Магистраль проходит через Сюйчжоу, Чжэнчжоу, Сиань, Ланьчжоу, Урумчи, Усу, через пограничный переход Алашанькоу — Достык соедняется с железными дорогами Казахстана, России, Белоруссии, Польши, Германии. ККП Алашанькоу лидирует среди других китайских железнодорожных трансграничных переходов по количеству перегружаемых железнодорожных контейнеров. В 2014 г. этот показатель достигал 500 контейнеров ежедневно.

Северный маршрут ЕТМ выходит из Урумчи и следует по территории Казахстана, где разветвляется: одна ветка с севера обходит Каспийское море, соединяясь с транспортной сетью России (Урумчи — Алашанькоу — Достык — Казань — Москва — Брест — страны ЕС); другая следует через КПП Хоргос в Казахстане, минуя территорию РФ и других стран Центральной Азии, выходит к Каспийскому морю в порту Актау. Отсюда грузы на пароме следуют в Баку, далее по Южно-кавказской железной дороге в черноморские порты Поти и Батуми. В Казахстане этот маршрут носит название Транскаспийского транспортного коридора.

В ноябре 2015 г. Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция учредили консорциум по транзитной транспортировке грузов из КНР в Европу. Уже в декабре того же года первый поезд проследовал по маршруту Китай — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция — Европа. В январе 2016 г. прошел первый пробный состав из Украины в КНР через территорию Грузии, Азербайджана и Казахстана. Также с 2016 г. должен был начать действовать железнодорожный грузовой маршрут из Чжэнчжоу в Люксембург (КНР — Казахстан — Азербайджан — Армения — Турция — Болгария — Сербия — Венгрия — Австрия — Германия — Люксембург).

Центральный маршрут ЕТМ позволяет осуществлять транспортировку грузов из Китая и стран АТР в Европу и страны Персидского залива. Он проходит по маршруту КНР — Казахстан — Туркменистан — Иран — Турция — европейские страны и обеспечивает Китаю и трем государствам Центральной Азии прямой выход в Европу, Южную и Юго-Восточную Азию, а также к крупным торговым портам Чахбехар в Оманском заливе Бендер-Аббас в Персидском заливе. В 2014 г. был официально открыт участок центрального маршрута ЕТМ Казахстан — Туркменистан — Иран, а в феврале 2016 г. первый грузовой состав проследовал по маршруту Иу-Тегеран.

В 2015 г. Китай выступил с инициативой о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту СУАР — Восточная Европа, которая должна стать продолжением высокоскоростной линии Ланьчжоу — Урумчи, действующей с конца 2014 г. и существенно повысившей транзитный потенциал СУАР (в том числе ускорившей прохождение транзитного поезда Чунцин-Дуйсбург). Новая высокоскоростная железная дорога, предположительно, пройдет по маршруту СУАР (Урумчи, Инин) — Казахстан — Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — Болгария. Однако, пуск в эксплуатацию ожидается не раньше 2030 г.

Южный маршрут ЕТМ, так же как и северный коридор, имеет несколько вариантов. Первый соединяет СУАР и Пакистанский порт Гвадар. В 2013 г. правительства КНР и Пакистана заключили соглашение о строительстве железной дороги через Кашгар в Гвадар. Успешная реализации проекта позволит КНР упростить процедуру доставки экспортных товаров в арабские страны. Второй вариант — СУАР — Кыргызстан — Узбекистан — требует прокладку нового железнодорожного полотна в Кыргызстане и Узбекистане, в чем КНР готова оказать финансовую помощь. Также к этому проекту изъявили желание присоединиться Казахстан и Иран. Третий вариант был предложен в 2014 г. и должен пройти по маршруту СУАР — Кыргызстан — Таджикистан — Афганистан — Иран, минуя территорию Узбекистана. Пятью странами уже подписаны соглашения о строительстве недостающих участков железных дорог. Кроме того, в ноябре 2015 г. Китай выступил с инициативой о строительстве высокоскоростного железнодорожного коридора, начинающегося в Урумчи (СУАР) и проходящего по территории Казахстана, Киргизии, Узбекистана и Туркменистана до Тегерана (Иран).

Другим направлением сотрудничества в сфере развития инфраструктуры является строительство сети автодорог, которые обеспечили бы доставку грузов Китая в Европу. Запланировано формирование транзитных автомобильных маршрутов Западная Европа — Западный Китай, соединяющего порты Желтого моря с портами Ленинградской области, и АТР — Европа, дублирующий ЕТМ и проходящий через страны Центральной Азии.

В конце 2013 г. главы 24 городов из 8 стран на форуме по сотрудничеству в рамках проекта ЭПШП в Урумчи подписали соглашение об организации транзитных грузоперевозок из Китая в западном направлении. Новый автомобильный коридор, движение по которому, возможно, начнется уже в 2017 г. пройдет по территории КНР, Казахстана и РФ. В дальнейшем ожидается продление коридора до Белоруссии, Польши, Германии и Франции.

Инвестиционное и торговое сотрудничество, призванное обеспечить бесперебойную торговлю между странами, по территории которых пройдет Экономический пояс Шелкового Пути, предполагает создание благоприятных условий для торговли, устранение инвестиционных и торговых барьеров, проведение переговоров по вопросам формирования зон свободной торговли. КНР призывает страны вдоль «Пояса и пути» способствовать реализации «Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли», оказывать взаимную поддержку в сфере обмена информацией, таможенной статистики и сертификации товаров, снизить нетарифные барьеры. Чтобы ускорить процесс таможенного оформления и снизить издержки, нужно улучшить таможенную инфраструктуру, в том числе стремиться к введению режима «одного окна» на контрольно-пропускных пунктах.

Также страны-участницы заинтересованы в расширении сфер торговли и оптимизации ее структуры, будут активно развивать торговлю услугами и трансграничную электронную коммерцию. Предполагается, что рост торговли вдоль Шелкового пути поддержит инвестиционное сотрудничество, заключающееся в устранении инвестиционных барьеров, создании благоприятных условий для инвестиций, защите законных прав и интересов инвесторов, расширении сферы взаимных инвестиций. Китай приветствует инвестиции иностранных компаний в национальную экономику и поощряет отечественные предприятия вкладывать капитал в развитие промышленности и инфраструктуры стран вдоль «Пояса и пути». Особенно привлекательно для КНР инвестиционное сотрудничество в сферах энергетики, новых технологий, сельского хозяйства и охраны окружающей среды.

Можно предположить, что все вышеперечисленные меры, в конечном счете, направлены на усиление взаимосвязи национальных экономик, упрощение трансграничного движения товаров, услуг и капитала, что должно способствовать созданию новых оптимальных производственных цепочек и повышению конкурентоспособности региональных товаров на мировом рынке.

Следующее направление сотрудничества — свободное передвижение капитала — является, по мнению китайского руководства, «важной опорой» для осуществления проекта. Участники должны стремиться к поддержанию в Азии валютной стабильности, развитию фондовых рынков и повышению инвестиционной привлекательности региона. Углубление финансового сотрудничества будет развиваться по направлениям расширения взаиморасчетов в национальных валютах, увеличения масштабов двусторонних валютных свопов, усиления финансового контроля и надзора, совершенствования системы противодействия трансграничным финансовым рискам и кризисам. КНР активно призывает к совместному строительству Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Банка развития БРИКС, Фонда Шелкового Пути, а также предлагает начать многосторонне финансовое сотрудничество посредством синдицированных и банковских кредитов.

Социальной основой «Одного пояса и одного пути» является близость и взаимопонимание между народами. В целях укрепления дружественных отношений уже сейчас на взаимной основе проводятся годы культуры, фестивали, выставки, благотворительные мероприятия, обмены студентами и специалистами. В планах — расширение научно-технического сотрудничества, создание совместных исследовательских центров и индустриальных парков, развитие туризма и культурного взаимодействия между крупными городами сопредельных стран. Приветствуются дружественные контакты на уровне законодательных органов, ведущих политических партий и организаций.

С целью финансирования столь масштабной инициативы, КНР создала Фонд Шелкового Пути, куда вложила 40 млрд долларов, и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По словам Си Цзиньпина, фонд будет заниматься инвестированием в проекты, ориентированные на финансовую, инфраструктурную, промышленную и ресурсную кооперацию. АБИИ, уставной капитал которого составляет 100 млрд долларов, должен финансировать проекты в сфере транспорта, энергетики, логистики, сельской и городской инфраструктуры. Учредителями банка являются страны Азии, Ближнего Востока и Западной Европы.

С момента оглашения инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути китайское руководство предпринимает активные шаги по ее продвижению и претворению в жизнь. Председатель КНР СИ Цзиньпин и премьер Госсовета КНР Ли Кэцян приняли участие в Диалоге по укреплению взаимосвязанного партнерства, 6-й министерской встрече Форума китайско-арабского сотрудничества и посетили более 20 стран для обсуждения вопросов совместного создания «Одного пояса и Одного пути». В 2014 г. было опубликовано Совместное заявление об углублении китайско-европейских отношений всестороннего стратегического партнерства на базе взаимной выгоды и обоюдного выигрыша. Именно тогда Си Цзиньпин подчеркнул, что рассматривает сотрудничество с Европой в рамках реализации проекта ЭПШП.

мая 2015 г. подписано совместное заявление РФ и КНР о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути. Это указывает на то, что ЕАЭС и ЭПШП являются взаимодополняющими, а не конкурирующими проектами. В случае успешной реализации сопряжение позволит преодолеть потенциальные противоречия России и Китая в Центральной Азии.

Кроме того был заключен ряд двусторонних договоров и соглашений с Великобританией, Грецией, Польшей, Венгрией, Чехией, Болгарией, Словакией и другими европейскими странами о взаимном сотрудничестве и инвестициях.

Таким образом, предлагаемый проект, реализация которого рассчитана на 30 лет, направлен на создание новой модели международного сотрудничества, в перспективе способной оказать серьезное влияние на экономическую и геополитическую ситуацию во всем мире.

**1.2 Значение проекта для Китая и сопредельных стран**

Анализ проекта Экономического пояса Шелкового пути позволяет выделить три основных направления его реализации: экономико-инфраструктурное, геополитическое и поддержание безопасности. Среди главных целей можно выделить развитие и укрепление политических контактов, усиление торговых и транспортных связей, а также создание системы расчетов в национальных валютах. То, что ЭПШП является составной частью разработанного КНР плана социально-экономического развития на 13-ю пятилетку (2016-2020 гг.) указывает на важность проекта для реализации целей не только внешней, но и внутренней политики страны. Принимая во внимание высказывание Си Цзиньпина «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения», можно утверждать, что ЭПШП в первую очередь должен будет способствовать решению внутренних проблем КНР.

Создание развитой инфраструктурной сети в западных районах Китая в процессе реализации проекта станет основой для обеспечения их ускоренного развития и усиления взаимодействия и кооперации между восточными, центральными и западными регионами, а также расширение сотрудничества СУАР со странами Центральной, Южной и Западной Азии.

В настоящее время экспорт товаров из СУАР осуществляется преимущественно через восточные порты и, по мнению экспертов, из-за отсутствия прямых каналов связи с потребительскими рынками товаропроизводители в Западном Китае теряют до 0,5 млрд долларов ежегодно. Превращение СУАР в крупный транспортный и логистический узел поможет преодолеть его отсталость и будет способствовать повышению там уровня жизни. Кроме того, так китайское руководство пытается бороться с экстремизмом и сепаратизмом в данном районе, которые по-прежнему считаются одними из главных угроз национальной безопасности КНР.

Неравномерность экономического развития разных регионов является не единственной проблемой, устранить которую призван проект ЭПШП. Уже на протяжении 6 лет (с 2010 г.) в Китае наблюдается замедление темпов роста экономики. Ниже в таблице указаны темпы роста ВВП КНР в % к предыдущему году.

Таблица 1.1 Темпы роста ВВП КНР в 2010-2015 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Темп роста ВВП (%) | 10,6 | 9,5 | 7,9 | 7,8 | 7,3 | 6,9 |

В 2016 г. ВВП Китая вырос только на 6,7%. Отчасти это связано с трудностями трансформации модели социально-экономического развития. Страна постепенно отказывается от наращивания экспортоориентированных производств и переходит к развитию внутреннего потребления и сферы услуг. Среднегодовые темпы роста экспорта КНР в 2001-2005 гг. составляли 25%, в 2006-2010 гг. — 15,7%, в 2011-2015 гг. — около 12%. Дешевый труд уже не является одним из факторов конкурентоспособности китайских товаров на мировом рынке. Экспорт не высокотехнологичной продукции становится менее выгодным и не способен обеспечивать быстрый экономический рост. В связи с этим необходимо искать новые источники роста. Одним из них могут стать инвестиции в масштабные инфраструктурные проекты в рамках реализации ЭПШП.

КНР обладает богатым опытом строительства железных дорог, в том числе и высокоскоростных. В 2014 г. в Китае из 112000 км железнодорожных магистралей 16000 км были высокоскоростными, что составляет около 60% мировой сети ВСМ. В отрасль вложены огромные средства, и строительство идет быстрыми темпами. Однако даже при наличии огромной территории и населения, а также платежеспособного спроса, через какое-то время наступит насыщение рынка, и прокладывать новые пути станет экономически нецелесообразно. Возникнет проблема избыточных производственных мощностей и трудовых ресурсов. В связи с этим Китай заинтересован в выходе своих строительных компаний за рубеж.

Первым подобным опытом будет строительство ВСМ Москва-Казань протяженностью 770 км как части высокоскоростной железной дороги Москва-Пекин, одного из приоритетных проектов ЭПШП. В 2015 г. российско-китайский консорциум заключил соглашение с ОАО РЖД о выделении 380 млн долл. на проведение предварительной технической экспертизы проекта. Ожидается, что ВСМ Москва-Казань позволит вдвое увеличить пропускную способность западного участка Транссибирской магистрали и потенциально нарастить объемы транзитного грузопотока, следующего из Китая в Европу.

Можно сделать вывод, что транспортно-инфраструктурное строительство интересует КНР не только в контексте новых путей доставки товаров, которые в 2-3 раза быстрее, чем традиционный морской маршрут, но и как объект приложения капитала, в том числе в виде технологий, оборудования, рабочей силы, особенно в развивающихся странах, которые испытывают трудности из-за неразвитости путей сообщения. Создание современной инфраструктурной сети при участии китайского капитала будет способствовать интенсификации торгово-экономического сотрудничества в регионе, повышении мобильности факторов производства и укреплению производственной кооперации, что впоследствии позволит создать новые региональные цепочки добавленной стоимости. При этом грязные и трудоинтенсивные производства будут вынесены за пределы Китая, который станет специализироваться на создании товаров с высокой степенью добавленной стоимости.

Если рассматривать отраслевую структуру китайских инвестиций за рубеж в рамках концепции ЭПШП и за ее пределами, то на первом месте по объему накопленных инвестиций будет энергетика, а только потом транспорт, недвижимость, телекоммуникации и связь. Это подтверждает предположение о том, что ЭПШП направлен, в том числе, и на реализацию одной из стратегических целей КНР в Центральной Азии: получение доступа к ее ресурсному потенциалу путем интенсификации торговли и участия в разработке месторождений природных ресурсов, импорта электроэнергии. Также Китай заинтересован в расширении рынков сбыта своих товаров и укреплении торгово-экономических связей с сопредельными странами. Транзит через ЦАР упростит получение доступа к центрально-азиатским рынкам, а также к рынкам Ближнего и Среднего Востока. Обострение военно-политической ситуации в Южно-Китайском море, увеличение военного присутствия США в АТР и Индийском океане и отсутствие альтернативы Малаккскому проливу стимулирует КНР диверсифицировать экспортные потоки. Создание сухопутных коридоров позволит обеспечить беспрепятственный и безопасный транзита товаров на рынки ЕС, России, ЦА, государств Ближнего и Среднего Востока.

Что касается геополитического значения проекта, эксперты университета национальной обороны КНР утверждают, что ЭПШП «расширяет стратегическое пространство безопасности вокруг Китая, стабилизирует поставки энергетических ресурсов, обеспечивает экономическую безопасность и прорыв стратегического окружения по сдерживанию КНР». «Пояс и путь» является логическим продолжением претворения в жизнь политики открытости Китая внешнему миру. При реализации проекта КНР рассчитывает получить новые преимущества в международном сотрудничестве и конкуренции, хотя и неоднократно подчеркивает, что ЭПШП будет способствовать развитию и процветанию всех участвующих стран.

Для России этот проект также имеет большое значение. ЭПШП будет способствовать интеграции национальной транспортной системы в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона, предоставив дополнительные возможности для экспорта транспортных и логистических услуг, реализации транзитного потенциала. Это упростит достижение основных целей и задач Транспортной стратегии Российской федерации на период до 2030 года: интеграция в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализация транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров, развитие логистической инфраструктуры и формирование на территории РФ крупных транспортных узлов с высоки уровнем предоставления услуг.

Будет расширено инвестиционное сотрудничество с Китаем, который уже начал вкладывать средства в развитие транспортной инфраструктуры РФ (ВСМ Москва-Казань). Создание новых объектов транспортной инфраструктуры, а также модернизация уже существующих должны положительно повлиять на социально-экономическое развитие прилегающих к ним регионов. Приток иностранных инвестиций и создание новых рабочих мест будут способствовать росту и развитию региональной экономики.

Несмотря на то, что пока предусмотрено три варианта прохождения сухопутного маршрута из КНР в Европу и Северный железнодорожный коридор затрагивает только западный участок Транссибирской магистрали, Китай в качестве одной из задач при реализации проекта ЭПШП ставит улучшение железнодорожного сообщения Хэйлунцзяна с Россией, а также сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня и Ляолина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки. Потенциально это способно обеспечить дополнительную грузовую базу восточному участку Транссиба и БАМу.

Интенсификация сотрудничества в сфере транспорта и инвестиций будет способствовать дальнейшему расширению торгово-экономических связей не только России и Китая, но и России и стран Азии, а российские товары получат доступ на новые рынки. Это справедливо и для других стран-участниц ЭПШП. Продукция стран ЦА сможет выйти на рынки Юго-Восточной Азии и Европы. Ожидается, что объем торговых операций между сопредельными регионами вырастет в 1,5 раза и достигнет к 2020г 1 трлн. долларов. Кроме того, страны, по территории которых пройдут транспортные коридоры, будут получать доход от транзита.

Построение Экономического пояса Шелкового пути также выгодно странам Центральной и Восточной Европы, на территории которых китайские компании активно участвуют в строительстве железнодорожных и транспортных магистралей. КНР намерена открыть заводы для производства оборудования для осуществления вышеуказанных инфраструктурных проектов. Создание производств в странах ЦВЕ позволит им приостановить ухудшение экономической ситуации и падение жизненного уровня. Китай же сможет обойти антидемпинговое законодательство стран ЕС и экспортировать продукцию непосредственно на европейский рынок.

Развитые страны ЕС тоже являются получателями инвестиций КНР. Сотрудничество Великобритании и Германии с Китаем в рамках ЭПШП может помочь преодолению кризисных явлений в экономике этих стран.

Таким образом, можно сделать вывод, что Экономический пояс Шелкового пути действительно будет способствовать взаимовыгодному сотрудничеству и развитию стран-участниц, углублению международного разделения труда и производственной кооперации, установлению прочных торговых и политических связей.

**Глава 2. Российская транспортная система в контексте реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути**

**2.1 Конкурентоспособность транспортной системы и ее значение для социально-экономического развития страны**

Транспорт является одной из ведущих отраслей материального производства, обеспечивающих перемещение товаров от производителя к потребителю. По данным Всемирного банка, доля транспорта в мировом ВВП составляет 6,8%, транспортный рынок оценивается в 4,2 трлн. долл.

Транспорт — сфера услуг, осуществляющая перевозки людей и грузов. Он включает в себя совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, обеспечивающих их нормальную работу. Транспорт не только производит доставку грузов и пассажиров из пункта А в пункт Б, но и предоставляет рабочие места значительной части населения. Например, в России в 2015 г. среднегодовая численность работников транспортных предприятий составила 2,8 млн человек (3,9% занятых). Также транспортные средства активно потребляют природные ресурсы и оказывают существенное влияние на экологию.

Выделяют пять магистральных видов транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, воздушный и внутренний водный. Как правило, доставка грузов «от двери до двери» происходит при участии нескольких видов транспорта. При этом большое значение имеет эффективность взаимодействия между разными видами транспорта. Чем лучше согласованы действия перевозчиков, тем быстрее и с меньшими затратами груз будет доставлен получателю. Поэтому все виды транспорта заинтересованы в создании взаимосвязанной системы для удовлетворения потребностей населения и организаций в транспортных услугах.

На современном этапе функционирование экономики как отдельно взятой страны, так и всего мира невозможно без развитой и эффективной транспортной системы. Транспортная система представляет собой совокупность транспортных средств, инфраструктуры транспорта, управления транспортом, действующая на определенной территории, стране или группе стран. Транспортную систему описывает ряд показателей, которые можно разделить на следующие группы:

1)      Показатели материально-технической базы (протяженность и густота сети, грузоподъемность транспортных средств, пропускная и провозная способность элементов транспортной сети);

)        Показатели перевозочной работы (грузо- и пассажирооборот, объем перевозок, объем отправления и прибытия);

)        Показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряженность, скорость доставки грузов, средняя дальность перевозки, оборот подвижного состава и использование его грузоподъемности, среднесуточный пробег);

)        Экономические показатели (себестоимость перевозки, экономическая эффективность, рентабельность, прибыль и т.д.)

Благодаря созданию международных транспортных систем стало возможно международное разделение труда, международная производственная кооперация и специализация, усилилась взаимосвязь и взаимозависимость национальных экономик, активно развивается международная торговля товарами и услугами, в том числе транспортными. Совокупность всех имеющихся путей сообщения, транспортных предприятий и транспортных средств образует мировую транспортную систему.

В настоящее время мировая транспортная система имеет неоднородную структуру и характеризуется большой степенью зависимости от информационных технологий. Общая протяженность мировой транспортной сети превышает 50 млн км. Ежегодно мировой транспорт перевозит более 110 млрд тонн грузов. В транспортной отрасли занято около 100 млн человек. При этом длина транспортных сетей развитых стран составляет 4/5 длины мировой транспортной сети. На долю развитых стран приходится 78% мирового грузооборота и около 80% по стоимости. Густота транспортной сети в развитых странах составляет 50-60 км на 100 км территории, в развивающихся — 5-10 км.

Основными направлениями развития мировой транспортной системы являются:

)        Повышение пропускной способности транспортных путей;

)        Увеличение вместимости транспортных средств и их грузоподъемности;

)        Повышение безопасности движения;

)        Увеличение скорости передвижения, своевременности, ритмичности и экологичности функционирования транспортной системы;

)        Появление новых видов транспортных средств.

Важную часть мировой транспортной системы составляют международные транспортные коридоры (МТК) и транспортные узлы. Международный транспортный коридор — это совокупность наиболее технически и технологически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки грузов в международных сообщениях на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны и регионы. Сейчас на основных направления движения международных грузопотоков между Западной и Восточной Европой, а также между Европой и Азией насчитывается 23 МТК.

Транспортным узлом является географический пункт, в котором сходятся разные виды транспорта и происходит взаимная передача грузов и пассажиров с одного вида транспорта на другой. В крупных транспортных узлах, обеспеченных надежными транспортными связями, создаются транспортно-распределительные центры международного значения (Франкфурт-на-Майне, Марсель). При наличии высокого уровня оказания транспортно-логистических услуг такие центры могут не только успешно обслуживать внешнюю торговлю страны, но и привлекать транзитные грузопотоки, тем самым увеличивая экспорт транспортных услуг (ЭТУ).

В мировом экспорте услуг транспортные услуги занимают второе место после туристических. Для ряда государств, таких как Панама, Кипр, Мальта, Финляндия, страны Балтии, Казахстан, ЭТУ является существенной доходной статей национальной экономики. В России экспорт транспортных услуг не очень развит, в 2015 г. он составлял 32 % от общего экспорта услуг. В Казахстане аналогичный показатель был равен 56%.

Несмотря на то, что страна является своего рода «мостом» между Европой и Азией и, по утверждениям экспертов, обладает транзитным потенциалом, транзит грузов по территории РФ в сообщении Китай-Европа составляет менее 1% всего объема китайско-европейского грузооборота. Во многом это объясняется коммерческой непривлекательностью сухопутных маршрутов по сравнению с морскими. При перевозке грузов морем достигается экономия от масштаба: суда-контейнеровозы могут перевозить более 10000 контейнеров за рейс, тогда как поезда — не более 500. Однако это не означает, что из-за более высокой стоимости перевозки все грузы из КНР в Европу будут следовать по морю. Наземные маршруты значительно сокращают время доставки (15-20 дней вместо 30-40), привлекательны для грузов с достаточно высокой степенью добавленной стоимости, которые при этом не выгодно отправлять авиатранспортом, и оказывают не столь сильное отрицательное влияние на окружающую среду, так как весь маршрут электрифицирован.

В связи с тем, что в рамках концепции Экономического пояса Шелкового пути предлагается три варианта наземного маршрута из Китая в Европу и с большой вероятностью по всем трем в ближайшем будущем пойдут грузы, основная задача России — сделать маршрут, походящий по ее территории, более привлекательным по сравнению именно с двумя другими сухопутными путями. В противном случае, транзит по территории РФ может даже уменьшиться, так как грузы будут перемещаться по центральному и южному маршрутам, идущим в обход России.

Увеличение транзита по территории РФ будет способствовать не только получению дополнительного дохода от экспорта транспортных услуг, но и положительно скажется на социально-экономическом развитии страны и укреплении ее внешнеэкономических связей. Во-первых, транзит выступает в роли мощного интеграционного фактора, способствующего росту региональной торговли, реализации совместных трансграничных проектов и, как следствие, привлечению иностранных инвестиций. Так как большинство проектов направлено на расширение и укрепление сотрудничества со странами Азии, то есть основания предполагать, что это окажет положительно влияние на развитие центральной и восточной части России. Во-вторых, увеличение объемов перевозки транзитных грузов обеспечивает повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры, усиливает связи между регионами, способствует экономическому единству территории страны и повышению ее промышленного потенциала. По расчетам ОЭСР, повышение эффективности российской транспортной системы на 10% должно привести к росту ВВП на 0,8%. По прогнозам рейтингового агентства Standard & Poors, средний темп роста ВВП РФ в 2015-2018 гг. составит 0,5%, Минэкономразвития и ЦБ РФ прогнозируют отрицательный рост экономики. В этих условиях увеличение транзита внесло бы существенный вклад в улучшение социально-экономической ситуации в стране. Интенсификация движения транзитных грузопотоков по территории России обеспечит дополнительный доход в бюджеты всех уровней, будет стимулировать развитие различных отраслей экономики и создаст дополнительные рабочие места.

Обобщая вышесказанное можно сделать вывод, что Россия очень заинтересована в увеличении транзита. Но для привлечения транзитных грузопотоков не достаточно выгодного географического положения. Нужно, чтобы иностранные грузовладельцы пользовались услугами российских транспортно-логистических компаний и национальная транспортная система могла предоставить необходимые условия для эффективного осуществления перевозок. Таким образом, как транспортно-логистические услуги, оказываемые российскими компаниями, так и транспортная система РФ должны быть конкурентоспособны.

Конкурентоспособность — это способность объекта выдерживать конкуренцию по сравнению с другими объектами на данном рынке. На транспортном рынке можно выделить следующие виды конкуренции: внутриотраслевую, межотраслевую, географическую, конкуренцию продукции. Внутриотраслевая конкуренция существует между различными участниками рынка внутри одного вида транспорта. Например, между компаниями, осуществляющими морские перевозки из Китая в Европу. Межотраслевая конкуренция возникает между различными видами транспорта, например, между автомобильным и железнодорожным. Конкуренция продукции означает, что один продукт может быть заменен на другой, если последний будет более привлекателен для потребителя. Географическая конкуренция появляется тогда, когда существуют альтернативные маршруты доставки одного и того же груза. Именно этот вид конкуренции возникнет между тремя маршрутами в рамках проекта ЭПШП.

При сравнении конкурентоспособности транспортных систем и транспортных услуг будем рассматривать цену, сроки и качество доставки грузов. Одновременно оптимизировать все три составляющие невозможно, поэтому каждый грузовладелец выбирает приемлемое для него соотношение вышеуказанных характеристик.

Цена перевозки увеличивает стоимость доставляемого товара. По среднемировым статистическим показателям транспортные издержки составляют 7-8% в цене готовых изделий. Как правило, чем ниже цена продукта, тем с большей вероятностью при прочих равных условиях грузоотправитель выберет пусть даже и длительную, но дешевую транспортировку. Так как и производители, и потребители заинтересованы в снижении транспортных издержек, цены транспортных услуг являются существенным фактором их конкурентоспособности и одной из целей функционирования транспортной системы можно считать создание условий для возможного сокращения транспортных издержек в цене товара.

Сроки доставки грузов также имеют существенное значение. Для отдельных категорий грузов, например, скоропортящихся, скорость доставки является определяющей. Кроме того, когда груз находится в пути, происходит изъятие из оборота части денежных средств. Деньги на производство уже затрачены, а прибыль от реализации еще не поступила. Получается, что сроки транспортировки в какой-то степени влияют на показатели оборачиваемости активов предприятия и, следовательно, на показатели эффективности его производственно-хозяйственной деятельности. С другой стороны, транспортное средство является «складом на колесах». Пока груз находится в движении, не нужно платить за его хранение на складе. Однако любой грузоотправитель заинтересован в соблюдении сроков доставки транспортной компанией и рациональном использовании времени, затраченного на транспортировку. Это возможно только при согласованной и бесперебойной работе всех звеньев транспортной системы. Сокращение времени, затрачиваемого на перегрузку с одного вида транспорта на другой и погрузо-разгрузочные работы, увеличение пропускной способности путей сообщения и транспортных узлов, рост эффективности работы транспортно-логистических центров будут способствовать ускорению процесса транспортировки, повышению качества предоставляемых транспортных услуг и конкурентоспособности транспортной системы.

На сегодняшний день качество перевозки грузов приобретает все большее значение. Качество транспортных услуг характеризуется стандартом качества и комплексностью транспортной услуги. Стандарты качества организации и осуществления перевозок грузов разрабатываются компетентными организациями и представляют собой набор качественных транспортных признаков, необходимых для оптимального удовлетворения потребностей грузовладельцев и соблюдения безопасности транспортировки. Чаще всего под качеством транспортной услуги понимается доставка груза в пункт назначения без утраты и повреждений.

Комплексность транспортной услуги определяется выполнением следующих условий:

)        Качество транспортировки во всех звеньях транспортной цепи должно соответствовать общему для всей системы стандарту качества;

)        Прохождение грузом всего маршрута должно быть надежно гарантировано.

Таким образом, качество предоставляемой транспортной услуги во многом зависит от состояния транспортной системы. Только при наличии одинакового уровня обслуживания и успешной сочетаемости между собой транспортных технологий на всех участках маршрута возможно установление общего стандарта качества. Гарантия продвижения груза по всему маршруту обеспечивается контролем перевозчика или экспедитора действительного состояния и местонахождения груза, а также надежностью самой транспортной системы.

Для целей данной работы под надежностью транспортной системы будем понимать бесперебойное функционирование всех ее элементов и устойчивость системы к внешним воздействиям, таким как природно-климатические факторы или нестабильность политической ситуации. Для обеспечения надежности транспортной системы необходимо наличие резервов провозной и пропускной способности, то есть существование альтернативных и дублирующих транспортных магистралей и свободных перевозочных средств.

Кроме этого, значительную роль при оценке конкурентоспособности транспортной системы играет уровень инфраструктурного обеспечения передвижения грузов. Чем лучше развита транспортная инфраструктура и чем выше качество оказания инфраструктурных услуг, тем более конкурентоспособна данная транспортная система.

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что конкурентоспособность транспортной системы зависит от ее технических характеристик и уровня оказания транспортно-логистических услуг. Чтобы сохранять конкурентоспособность, национальная транспортная система должна постоянно совершенствоваться в соответствии с общими тенденциями развития мировой транспортной системы.

**2.2 Современное состояние российской транспортной инфраструктуры, необходимой для реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути**

Транспорт является одной из приоритетных отраслей российской экономики и важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, связывают Россию с мировым сообществом и представляют собой материальную основу для обеспечения внешнеэкономических связей.

РФ располагает всеми современными видами транспорта, транспортные коммуникации по структуре и размещению в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, однако нуждаются в существенной модернизации. Стратегической целью развития национальной транспортной системы является удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на конец 2015 г. составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования; 1643 тыс. км автомобильных дорог, в том числе 1154 тыс. км с твердым покрытием; 102 тыс. км внутренних водных судоходных путей; 252 тыс. км магистральных трубопроводов. В таблицах ниже приведена динамика объемов перевозок грузов различными видами транспорта и грузооборот.

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Управление производством сжиженного природного газа в мире"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-na-temu-upravlenie-proizvodstvom-szhizhennogo-prirodnogo-gaza-v-mire-imwp/" \t "_blank)**

Таблица 2.1. Объем перевозок грузов в РФ в 2010-2015гг

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| **Вид транспорта** | **Перевезено грузов (млн. т)** | | | | | |
| Железнодорожный | 1312 | 1382 | 1421 | 1381 | 1375 | 1329 |
| Автомобильный | 5236 | 5663 | 5842 | 5635 | 5417 | 5041 |
| Трубопроводный | 1061 | 1131 | 1096 | 1095 | 1078 | 1071 |
| Морской (\*) | 37 | 34 | 18 | 17 | 16 | 19 |
| Внутренний водный (\*) | 102 | 126 | 141 | 135 | 119 | 121 |
| Воздушный | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,2 |
| Всего | 7750 | 8337 | 8519 | 8264 | 8006 | 7582 |

Источник: Статистический сборник Транспорт и связь в России 2016, Федеральная служба государственной статистики (Росстат)

При анализе таблицы можно заметить, что основная масса грузов в России перевозится автомобильным транспортом, далее с большим отставанием следует железнодорожный. В 2012 г. 68,5% всех перевозок по массе составляли автомобильные. Начиная с 2012 г. наблюдается устойчивое снижение общего физического объема перевозок. Сильнее всего эта тенденция проявляется на автомобильном и железнодорожном транспорте. В 2013 г. объем перевезенных грузов автомобильным транспортом составлял 96,5% от аналогичного показателя предыдущего года, железнодорожным — 97,2%. В 2015 г. по сравнению с 2014 г. объем перевозок автомобильным транспортом сократился на 376 млн. т или на 6,9%, железнодорожным — на 46 млн. т или на 3,4%. Возможно, это связано с введением санкций против РФ и ухудшением экономической ситуации в стране.

Таблица 2.2. Грузооборот в РФ в 2010-2015 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| **Вид транспорта** | **Грузооборот (млрд. т\*км)** | | | | | |
| Железнодорожный | 2011 | 2128 | 2222 | 2196 | 2301 | 2306 |
| Автомобильный | 199 | 223 | 249 | 250 | 247 | 232 |
| Трубопроводный | 2382 | 2422 | 2453 | 2513 | 2423 | 2444 |
| Морской (\*) | 100 | 78 | 45 | 40 | 32 | 42 |
| Внутренний водный (\*) | 54 | 59 | 81 | 80 | 72 | 64 |
| Воздушный | 4,7 | 5,0 | 5,1 | 5,0 | 5,2 | 5,4 |
| Всего | 4752 | 4915 | 5056 | 5084 | 5080 | 5093 |

Источник: Статистический сборник Транспорт и связь в России 2016, Федеральная служба государственной статистики (Росстат)

Несмотря на снижение физического объема перевозок, грузооборот за рассматриваемый период увеличился. Это означает, что увеличилось среднее расстояние перевозки. В 2015 г. наибольший рост грузооборота наблюдался на морском и воздушном видах транспорта: 129,8% и 105,8% соответственно; уменьшение грузооборота отмечается на автомобильном внутреннем водном транспорте; показатели железнодорожного транспорта остались почти без изменений.

В 2015г. внешнеторговые грузы и грузы международного транзита составляли около 43% от общего объема перевозок грузов по российским железным дорогам. При этом импортные перевозки — 15,43%, экспортные — 80,65%, транзит — 3,92%. 99,1% транзитных грузов следуют по российским железным дорогам в контейнерах. Около 90% транзитного грузопотока (6,2 млн. тонн) так или иначе связано с КНР: ¾ объема транзитных грузов следует в западном направлении (из Китая в ЕС) и ¼ — в восточном (из Германии или финских портов ускоренными контейнерными поездами в КНР). экономический конкурентоспособность железнодорожный коридор

В настоящее время существует ряд проблем, связанных с функционированием российской транспортной системы. По мнению экспертов, недостаточное развитие национальной транспортной системы ведет к появлению существенных ограничений роста экономики России. Поэтому нужно принимать активные меры по ее модернизации и устранению нижеследующих недостатков.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций на развитие транспортной отрасли. Это обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных займов и неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В связи с этим приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая развитие механизмов государственно-частного партнерства. Необходимо создание нормативно-правовой базы, обеспечивающей четкое распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства на транспорте.

Важнейшей проблемой стало техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Практически отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение. Протяженность «узких мест» по пропускной способности составляет около 30% протяженности сети железных дорог. Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, не более 40% автомобильных дорог федерального значения соответствуют нормативным требованиям. Недостаточное развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров не обеспечивает их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Российские транспортные компании также не имеют достаточно возможностей для эффективного использования геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках.

Однако, несмотря на все имеющиеся недостатки, транспортная система России имеет одну из самых обширных транспортных сетей в мире, в настоящий момент способную удовлетворять внутренний и внешний спрос на транспортные услуги. Но в том числе и из-за низкого качества предоставляемых услуг спрос невысокий, и одной из основных задач является его увеличение за счет привлечения транзитных грузов.

Возможным источником роста транзита может стать участие в реализации предложенного КНР проекта Экономического пояса Шелкового пути. В статье «Международные транспортные коридоры — коммуникационный каркас экономики» Ю.В.Чижков рассматривает ЭПШП в качестве международного транспортного коридора, одна из ветвей которого должна пройти по территории РФ. По мнению автора, активное претворение в жизнь инициативы Китая позволит России стать «коммуникационным мостом» между Евросоюзом и КНР — полюсами экономического и технологического развития. Новый МТК станет основой для успешной мирохозяйственной интеграции, позволит эффективно использовать транзитный потенциал страны и будет способствовать формированию коммуникационного каркаса, способного обеспечить потоки людских и материальных ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях. При всей своей привлекательности, реализация проекта потребует немало усилий со стороны стран-участниц. Чижков подчеркивает, что для формирования реально действующего МТК не достаточно простой состыковки транспортной инфраструктуры. Необходима унификация законодательства и распространение норм международного права на территории всех участвующих стран.

По территории России уже проходит Северный железнодорожный коридор (Рис.2.1) — наземный маршрут доставки грузов из Китая в Европу, предлагаемый КНР в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути.

Рисунок 2.1. Северный железнодорожный коридор

Поезд следует из Чунцина в Дуйсбург по железным дорогам Китая, Казахстана и Транссибирской магистрали — одной из самых технологических оснащенных железнодорожных линий в мире. Фактическая протяженность Транссиба составляет 9288,2 км, в проекте ЭПШП будет задействовано около 2,2 тыс. км. На Транссибирской магистрали действует сквозная система диспетчеризации движения контейнерных поездов, непрерывное информационное сопровождение на всем пути следования контейнерных составов, обеспечивается высокая степень сохранности грузов. Существует надежный график транзитных перевозок. Соблюдаются необходимые правовые условия, регламентируемые актами международного и национального права.

ОАО «РЖД» обладает многолетним опытом осуществления крупномасштабных перевозок. В целях привлечения высокодоходных грузов на Транссиб компания организует ускоренные контейнерные поезда по маршрутам КНР — ЕС. Пользователи услуги отмечают быстроту и надежность. По Транссибирской магистрали осуществляется транзит контейнерных поездов с сокращенным временем оборота до Польши, Германии, Венгрии и Швейцарии со специальными раздвижными колесными парами для перехода с отечественной колеи (1520мм) на европейскую (1435мм). Так как в рамках проекта доставка грузов осуществляется контейнерными поездами, то имеющийся опыт будет очень полезен.

В начале 2016 г. в рамках проекта ЭПШП был запущен контейнерный поезд по маршруту Далянь — Ворсино. Пока этот маршрут используется только компанией «Самсунг» для доставки комплектующих для завода «Самсунг электроникс» в Калуге, однако в планах продление коридора до Вены, Люксембурга и Амстердама. «Самсунг» резервирует мощности НШП на 46 тыс. контейнеров в год, но уже сейчас «Ворсино» готово принимать более 100 тыс. контейнеров в год по данному направлению, в будущем, при наличии спроса и инвестиций, пропускная способность может быть значительно увеличена.

Увеличение грузопотока по Северному железнодорожному коридору будет зависеть от государственной политики РФ, от того, насколько благоприятные условия и экономические выгоды для транзита будут созданы. Логично предположить, что первую очередь грузы пойдут по наиболее выгодному маршруту, где есть конкурентная ставка, не меняющаяся продолжительное время, и соблюдаются сроки доставки. Поэтому большое значение имеет тарифная политика ОАО «РЖД», которая в настоящий момент не обладает достаточной гибкостью для привлечения больших объемов транзитного грузопотока.

Однако эксперты полагают, что Транссиб, таможенные терминалы и отечественная транспортная инфраструктура уже сейчас работают на пределе возможностей и не рассчитаны на рост нагрузки. Все они требуют модернизации и колоссальных инвестиций. Еще в 2013 г. была одобрена программа модернизации БАМа и Транссиба, которая предусматривает увеличение их пропускной способности до 55-75 млн. тонн в год. Стоимость проекта утверждена в размере 562 млрд. рублей с возможным увеличением инвестиций на 85 млрд. руб.. После запланированной модернизации и совершенствования сервиса перевозок Транссибирская магистраль сможет принять дополнительный грузопоток.

С учетом того, что товарооборот ЕС и КНР и РФ и КНР стабильно возрастает и Китай организует новые маршруты контейнерных поездов, проходящих по Северному железнодорожному коридору, увеличение пропускной способности и модернизация российской транспортной инфраструктуры являются одними из первоочередных задач, решение которых необходимо для успешного участия России в ЭПШП.

Часть инфраструктурных проектов в рамках нового транспортного коридора будет реализована с привлечением инвестиций КНР. Пассажирская ветка ЭПШП, соединяющая Москву и Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 242 млрд. долларов, будет построена в течение 8-10 лет. Расчетное время в пути между двумя столицами составляет 2 дня. По территории РФ пройдет 2083 км высокоскоростной железной дороги по маршруту Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург — Челябинск. Китай уже вложил 380 млн. долларов в строительство участка Москва-Казань и планирует увеличить инвестиции до 600 млн. долларов.Участок Екатеринбург — Челябинск по расчетам российских специалистов потребует инвестиций в размере 165-240 млрд. рублей, которые предлагалось взять из Пенсионного фонда России. Однако проект не был утвержден и сейчас продолжается поиск возможных способов его финансирования, в том числе с привлечением дочерних структур ОАО «РЖД».

Создание работающего автокоридора Западная Европа — Западный Китай также потребует немалых инвестиций. Общая протяженность коридора составит 8500 км, из них 2189 км — в России, 2800 км — в Казахстане и 3400 км — в КНР. Строительство дорожного полотна на территории России от Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) до Казахстана будет стоить около 784 млрд. рублей, эксплуатация в 2025-2050 гг. — еще 407 млрд. рублей (в ценах 2015г.). Общая стоимость российской части коридора составит 1,261 трлн. рублей, включая трассу «Москва-Петербург» и часть ЦКАД. В настоящий момент Россия не имеет достаточно средств для прокладки недостающих участков дороги.

По мнению представителей Казахстана, у коридора есть хорошие перспективы. Предварительные расчеты показывают, что на автотранспорт может перейти 7-8% грузов, следующих из КНР в ЕС морем, так как время доставки будет сокращено и примерно сравняется со сроками доставки по железной дороге. Но китайские инвесторы не столь оптимистичны и не спешат вкладывать деньги в строительство автодорог на территории РФ. Из-за невозможности рассчитать сроки окупаемости проекта, инвестиции могут быть привлечены только под огромные гарантии по основным строительным рискам и рискам, связанным с недостаточным трафиком. Однако российские финансовые институты предоставить такие гарантии не готовы.

Таким образом, к настоящему моменту только Северный железнодорожный коридор является реально существующим маршрутом доставки грузов из Китая в Европу через территорию России и имеет перспективы дальнейшего развития. Остальная часть транспортной инфраструктуры РФ, необходимой для реализации инициатив КНР, или не соответствует техническим требованиям, или отсутствует. В связи со сложной экономической ситуацией в стране и ограниченностью свободных денежных средств, строительство новых объектов идет медленными темпами и остро нуждается в привлечении дополнительных иностранных инвестиций. Поэтому претворение в жизнь проектов ВСМ «Москва-Пекин» и автокоридора Западная Европа — Западный Китай во многом будет зависеть от инвестиционных возможностей Китая и создания Россией привлекательных условий для данных инвестиций.

**Глава 3. Транспортная составляющая Экономического пояса Шелкового пути**

**3.1 Грузовая база транспортных коридоров Экономического пояса Шелкового пути**

В рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути планируется создание новых сухопутных транспортных коридоров, по которым будет происходить транспортировка грузов по направлению Китай — Европа — Китай. Существуют предположения, что строительство плотной инфраструктурной сети интересует КНР не столько в контексте доставки грузов в европейские страны, сколько в качестве объекта приложения инвестиций, выхода на новые рынки и расширения экспорта услуг, а также решения внутренних проблем в северных регионах страны.

И действительно, в настоящее время большинство грузов из Китая в страны ЕС доставляется по морю, на железнодорожные перевозки на рассматриваемом направлении приходится не более 1%. Ожидать перехода значительной части грузов на железнодорожный и автомобильный транспорт нецелесообразно, так как транспортировка по морю значительно дешевле. При успешной реализации всех проектов, будет построено даже больше путей сообщения, чем это необходимо для перевозки грузов при текущем состоянии взаимной торговли Китая и европейских стран и тенденциях ее развития.

В последнее время Европейский союз является крупнейшим рынком сбыта для КНР, а Китай — крупнейшим поставщиком товаров в европейские страны. За период с 2006 г. по 2016 г. объем взаимной торговли Китая и стран-членов ЕС увеличился почти в два раза: с 260 млрд. евро до 515 млрд. евро. Наибольший показатель был достигнут в 2015 г. — 521 млрд.евро. Средние темпы роста товарооборота за рассматриваемый период составили 7,6% в год, однако развитие взаимной торговли шло неравномерно: в 2009 г. было снижение на 9%, в 2015 г. — резкий рост на 11%, обусловленный увеличением экспорта КНР. Экспорт Китая рос быстрее, чем импорт: за рассматриваемый период средние темпы роста экспорта составляли 11,9%, а импорта только 7,4%. Это способствовало увеличению отрицательного сальдо торгового баланса ЕС в торговле с КНР. На диаграмме представлена динамика взаимной торговли ЕС и Китая за период 2006 — 2016 гг.

Основным торговым партнером КНР в Европе является Германия, чья доля в экспорте за период 2010-2015 гг. составляла в среднем 20%. Вторым по стоимостному объему импортером китайской продукции среди Европейских стран является Великобритания. Ее доля в китайском экспорте постепенно увеличивается (с 11% до14% за 2010 — 2015 гг.). На диаграмме представлены доли основных импортеров продукции КНР в 2015 г.

Источник: составлено автором на основе www.atlas.media.mit.edu

Импорт Китая из Европы в среднем в два раза меньше по стоимости, чем его экспорт. Только у Германии, доля которой в экспорте из Европы в КНР составляла в 2015 г. 31%, торговый баланс с Китаем сводится с почти нулевым сальдо. Все остальные страны импортируют из КНР гораздо в больших объемах, чем экспортируют.

Основными статьями экспорта КНР в ЕС являются: машины и оборудование (48% стоимостного объема экспорта), текстильные товары (10,9%) и прочие готовые изделия (9,4%). Импорт из ЕС представлен по большей части машинами и оборудованием (30,5% стоимостного объема импорта), транспортным оборудованием (23,6%), продукцией химической промышленности (10,4%).

В контексте Экономического пояса Шелкового пути наибольший интерес среди торговых партнеров Китая в Европе представляют Германия, Великобритания и Испания, так как в эти страны уже прошли первые контейнерные поезда в рамках реализации проекта. Доставка грузов в Германию осуществляется на регулярной основе. Однако из Европы составы идут полупустыми. Это вызвано товарной структурой взаимной торговли между КНР и ЕС: из Китая экономически целесообразно отправлять в европейские страны по железной дороге электронику, одежду и некоторые виды товаров народного потребления. Из Европы отправляются автокомплектующие и высококачественные потребительские товары. Но как в стоимостном, так и в физическом выражении экспорт КНР в европейские страны значительно превышает импорт. В связи с этим возникает проблема несбалансированности грузопотоков на указанном направлении: в среднем из ЕС в Китай с грузом возвращается только ¼ контейнеров. Именно по причине отсутствия обратной загрузки в настоящий момент только по одному из трех теоретически предложенных вариантов маршрута — Северному железнодорожному коридору — транзит осуществляется на регулярной основе. По Северному железнодорожному коридору в европейские страны доставляются комплектующие для компании Hewlett Packard, продукция компаний Acer и ASUS, а также товары народного потребления прочих производителей (например, детские игрушки, одежда, электротовары и товары для дома сети супермаркетов Tesco). Большую часть транзитных грузов на данном направлении составляют компьютерная техника и телекоммуникационное оборудование.

Из Европы в Китай по железной дороге происходит доставка автозапчастей и комплектующих для автомобилей европейских производителей, продуктов питания (вино, сыр, шоколад, детское питание), косметики, цветов и других высококачественных потребительских товаров с высокой степенью добавленной стоимости.

Принимая во внимание тот факт, что со временем предполагается расширение использования российской транспортной инфраструктуры в рамках реализации ЭПШП, в том числе, возможно, будет задействована и восточная часть Транссибирской магистрали, для анализа физического объема грузов, перевозимых по Шелковому пути, можно рассматривать грузы, перевозимые в контейнерах по сети ОАО «РЖД».

Таблица 3.1. Российский рынок железнодорожных транзитных контейнерных перевозок, тыс. ДФЭ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| Объем перевозок | 153 | 167 | 228 | 234 | 251 | 287 |

Источник: Перминова А.А., Прогнозирование спроса и оценка конкурентоспособности контейнерных перевозок на железных дорогах России: диссертация … кандидата экономических наук: Москва, 2016. — 139 с.

Около 90% объема транзитных перевозок в России так или иначе связано с Китаем: контейнеры следуют из КНР в Европу или в обратном направлении (в основном из Германии и портов Финляндии). Учитывая этот факт, приведенную выше таблицу можно преобразовать следующим образом.

Таблица 3.2. Российский рынок железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, тыс. ДФЭ.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 г. | 2011г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. |
| Объем перевозок | 138 | 150 | 205 | 211 | 226 | 258 |

Источник: рассчитано автором

Объем транзитных контейнерных перевозок, организованных АО «РЖД-Логистика» в 2016 г. по направлению Европа — Китай — Европа составил 73 тыс. ДФЭ. Клиенты компании отдавали предпочтение маршрутам Сучжоу — Варшава, Баючан — Варшава, Чанша — Дуйсбург, Шеньян — Дуйсбург, Забайкальск — Брест — Забайкальск.

В 2016 г. объем транзитных перевозок контейнерными поездами Объединенной транспортно-логистическая компании (АО «ОТЛК») в сообщении Азия — Европа по территории Казахстана, России и Белоруссии составил более 100 тыс. ДФЭ, что минимум в два раза превышает аналогичный показатель предыдущего года. В 2017 г. компания планирует увеличить объем перевозок еще на 40% по отношению к показателю 2016 г.

Принимая во внимание снижение темпов роста экспорта КНР и переход Китая к новой модели развития, которая подразумевает в большей степени ориентацию на внутренний спрос и экспорт технически сложной продукции с высокой степенью добавленной стоимости, а также относительно низкую стоимость морских перевозок, можно предположить, что в ближайшее время не будет резкого роста физических объемов грузов, перевозимых по железной дороге в сообщении Китай — Европа. При этом грузопоток из Европы может постепенно возрастать, так как в КНР наблюдается устойчивый интерес к европейским высококачественным продуктам.

Таким образом, анализ товарной номенклатуры взаимной торговли Китая и европейских стран подтверждает выводы о том, что строительство мощной инфраструктурной сети в рамках реализации проекта ЭПШП нужно Китаю не столько для обеспечения доставки грузов на рассматриваемом направлении, сколько в качестве объекта приложения инвестиций и технологий, а также продвижения своей продукции на рынки стран вдоль Пояса и Пути и обеспечения политической стабильности в регионе.

**3.2 Конкурентоспособность Северного железнодорожного коридора относительно Центрального и Южного маршрутов**

После оглашения инициативы строительства Экономического пояса шелкового пути в 2013 г. КНР и сопредельные государства активно приступили к реализации всех ее аспектов, в том числе и транспортной составляющей проекта. Пробные контейнерные поезда уже прошли по трем основным веткам маршрута из Китая в Европу. Однако пока только по Северному железнодорожному коридору регулярно осуществляется транспортировка грузов в обоих направлениях.

Маршруты следования контейнерных поездов выглядят следующим образом:

)        Северный: Китай — Казахстан — Россия — европейские страны;

)        Центральный: Китай — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Украина;

)        Южный: Китай — Казахстан — Туркменистан — Иран.

В будущем планируется продление южного маршрута до Европы через территорию Турции, возможно следование поезда через территорию Афганистана, когда в стране появится необходимая инфраструктура и повысится уровень безопасности. Также есть предпосылки к появлению нового маршрута из КНР в европейские страны через Монголию и Россию.

Для сравнения привлекательности маршрутов с точки зрения грузоотправителя и определения конкурентоспособности российской транспортной системы международного значения в рамках реализации ЭПШП предлагается проанализировать ряд показателей, которые в той или иной степени влияют на возможность привлечения грузопотока на маршрут: время, цена доставки стандартного 40 футового контейнера, пропускная способность коридора, качество и стабильность.

Проведем сравнение трех маршрутов, по которым уже прошли контейнерные поезда (Северный, Центральный и Южный). При сопоставлении характеристик маршрутов будет рассматриваться участок от границы КНР и Казахстана (пограничный переход Достык) до европейских стран.

Для Северного железнодорожного коридора берется время движения поезда между станциями Достык и Брест, для Центрального — от станции Достык до станции Чоп, для Южного — от станции Достык до Стамбула. Соответствующая информация приведена в таблице ниже.

Таблица 3.3. Временя движения по маршруту

Время движения (дни)

Северный

8

Центральный

12

Южный

14

Из таблицы видно, что наименьшее время доставки — 8 дней — возможно при прохождении грузом маршрута по Северному железнодорожному коридору. Аналогичные показатели для Центрального и Южного путей в 1,5 и 1,75 раза больше соответственно. Так, с точки зрения скорости доставки маршрут через территорию России является предпочтительным.

Рассчитаем стоимость транспортировки стандартного 40 футового контейнера от станции Достык до станции Брест и сравним полученное значение с имеющимися оценками для Центрального и Южного маршрутов. Так как будут рассматриваться транзитные поставки из/в Китай, то расчет стоимости перевозки будет проводиться в соответствии с Единым Транзитным Тарифом (ЕТТ) и Тарифной политикой на 2017г.

ЕТТ разрабатывается Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), основной целью которой является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок. Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на один фрахтовый год (1 января — 31 декабря) ежегодно устанавливается на Тарифной конференции железнодорожных администраций стран Содружества Независимых Государств-участниц Тарифного Соглашения от 17 февраля 1993 года. Она устанавливает повышающие или понижающие коэффициенты к ставкам ЕТТ.

Все ставки указаны в ЕТТ в швейцарских франках. Так как провозные платежи рассчитываются отдельно для каждой железной дороги, сначала рассчитаем провозные платежи за транзит по территории каждой отдельной страны, а потом сложим их, чтобы получить общую стоимость транспортировки по маршруту. После этого прибавим расходы на дополнительные сборы и другие платежи, взимаемые железнодорожными администрациями.

Во-первых, определим транзитное расстояние между станциями и ставки за транспортировку контейнера в соответствии с ЕТТ. В таблице указаны соответствующие данные для маршрута по территории Казахстана, России и Белоруссии.

Таблица 3.4. Транзитные расстояния и стоимость перевозки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Транзитные расстояния | | Ставка за 40 футовый контейнер (шв.франк) |
| Между | Км |  |
| Достык — Илецк | 2750 | 3870 |
| Илецк — Красное | 2058 | 2904 |
| Красное — Брест | 609 | 846 |

Источник: составлено автором на основании ЕТТ

Теперь применим к приведенным выше ставкам понижающие коэффициенты. В соответствии с Тарифной политикой на 2017 г., для транзитных перевозок контейнеров из/в КНР по территории стран СНГ установлены следующие коэффициенты в зависимости от дальности:

до 1500 км (включительно) — 1,00;

от 1501 км до 2000 км (включительно) — 0,85;

от 2001 км до 3000 км (включительно) — 0,70;

от 3001 км до 4000 км (включительно) — 0,50;

от 4001 км до 5000 км (включительно) — 0,30;

свыше 5000 км — 0,25.

При перевозке грузов в контейнере по железным дорогам Казахстана к ставке, рассчитанной с применением вышеперечисленных коэффициентов, применяются коэффициенты в зависимости от дальности:

от 1501 км до 2000 км — 0,48;

от 2001 км до 3000 км — 0,75;

от 3001 км до 4000 км — 0,68.

Таким образом, к ставке из таблицы 3.4. для участка маршрута Достык — Илецк будет применен коэффициент 0,525 (0,70\*0,75 = 0,525), Илецк — Красное — 0,70, Красное — Брест — 1,00. В таблице 3.5. приведены ставки за транспортировку с применением понижающих коэффициентов.

Таблица 3.5. Ставки за транспортировку

|  |  |
| --- | --- |
| Между | Ставка за 40 футовый контейнер (шв.франк) |
| Достык — Илецк | 2031,75 |
| Илецк — Красное | 2032,8 |
| Красное — Брест | 846 |

Сложив цены за транспортировку контейнера по территории каждой из стран, получим стоимость транспортировки равную 4910,55 швейцарских франков без учета дополнительных сборов и других платежей. К этой сумме необходимо прибавить сбор за перегрузку при смене ширины колеи в размере 68 швейцарских франков за контейнер, так как в КНР она составляет 1435 мм, а в России, Белоруссии и Казахстане равна 1520 мм. Также взимается сбор за пломбирование контейнера (15 швейцарских франков) и сбор, связанный с таможенным осмотром (4швейцарских франка). Сбор, связанный с таможенным осмотром, взимается один раз в пользу каждого перевозчика. Так как Россия, Белоруссия и Казахстан являются членами Таможенного союза, сбор взимается только один раз.

В итоге общая стоимость транспортировки груза на данном участке маршрута из Китая в Европу составляет:

,55 + 68 + 15 + 4 = 4997,55 швейцарских франков за стандартный 40 футовый контейнер.

По оценкам специалистов, стоимость доставки аналогичного контейнера от станции Достык до станции Чоп (Центральный маршрут) составляет около 7900 долларов, от станции Достык до Стамбула — приблизительно 9000 долларов. По состоянию на 16.05.2017г. кросс-курс CHF/USD = 1/1. Значит, стоимость доставки от станции Достык до станции Брест равна 4997,55 долларов. С точки зрения цены Северный маршрут также является наиболее привлекательным.

Также Северный железнодорожный коридор обладает наибольшей пропускной способностью — 300 тыс. ДФЭ. У Центрального и Южного маршрутов этот показатель равен 50 тыс. ДФЭ. В настоящее время мощности Северного маршрута достаточно, чтобы обслуживать имеющийся грузопоток по направлению Китай — Европа — Китай, который в 2015 г. составлял 258 тыс. ДФЭ. Однако запас пропускной способности невелик: всего 14%.

Для сопоставления качества оказания транспортных и логистических услуг воспользуемся Индексом эффективности логистики. Он принимает значения от 1 до 5 и рассчитывается на основе экспертных оценок эффективности таможенного оформления и пограничного контроля, качества торговой и транспортной инфраструктуры, простоты организации поставок по конкурентной цене, комплектности и качества логистических услуг, возможности отслеживать и контролировать перемещение грузов, своевременности доставки.

Таблица 3. 6.Индексы эффективности логистики

|  |  |
| --- | --- |
| Страна | Индекс эффективности логистики |
| Казахстан | 2,75 |
| Россия | 2,57 |
| Белоруссия | 2,4 |
| Украина | 2,74 |
| Азербайджан | 2,45 |
| Грузия | 2,35 |
| Туркменистан | 2,21 |
| Иран | 2,6 |
| Турция | 3,42 |

Чтобы определить уровень качества оказания транспортно-логистических услуг на маршруте используем среднее арифметическое Индексов эффективности логистики стран, по территории которых он проходит. Для Северного и Центрального маршрутов индекс будет равен 2,57. Наибольший показатель у Южного маршрута: индекс составляет 2,75.

Для определения уровня стабильности канала доставки используется Индекс политической стабильности, рассчитанный Группой Всемирного банка. Индекс изменяется в диапазоне от -3 до 2,5 и отражает вероятность вооруженных конфликтов, социальных волнений, международной напряженности, терроризма, беспорядочного перехода государственной власти, а также этнических, религиозных и региональных конфликтов, то есть тех факторов, которые оказывают отрицательное влияние на устойчивость транспортной системы. Чтобы вычислить общий уровень стабильности для каждого отдельного маршрута, сначала приведем значение индексов для каждой отдельной страны к новой системе оценок в диапазоне от 0 до 1. Таким образом, от индексов мы перейдем к вероятностям возникновения событий, которые могут препятствовать движению груза по маршруту. И действительно, чем больше значение индекса политической стабильности, тем меньше вероятность возникновения непредвиденных обстоятельств (за исключением природных катаклизмов), нарушающих нормальное функционирование транспортной системы (забастовки, теракты, вооруженные конфликты). Значение индекса «-3» получает оценку «1», то есть равняется 100% вероятности возникновения нежелательного события. Это оправданно, так как никакая страна, даже Сирия, не достигла в 2015 г. значения индекса, равного «-3». Значение «2,5» соответствует нулевой вероятности возникновения нежелательного события или абсолютной стабильности системы, что в реальности невозможно. Однако, опять же, ни одна страна не достигла значения «2,5». Наилучший результат в 2015 г. составлял 1,49. Для пересчета индексов в вероятности воспользуемся формулой:

(n) = (I(s) — 2,5)\*(-0,18),

Где I(n) — новый индекс, I(s) — старый. Результаты пересчета приведены в таблице ниже.

Таблица 3.7. Индексы политической стабильности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Страна | Индекс политической стабильности | Вероятность возникновения неблагоприятной ситуации |
| Казахстан | -0,1 | 0,468 |
| Россия | -1,05 | 0,639 |
| Белоруссия |  | 0,45 |
| Украина | -1,93 | 0,797 |
| Азербайджан | -0,69 | 0,574 |
| Грузия | -0,4 | 0,522 |
| Страна | Индекс политической стабильности | Вероятность возникновения неблагоприятной ситуации |
| Туркменистан | -0,11 | 0,469 |
| Иран | -0,91 | 0,614 |
| Турция | -1,28 | 0,681 |

Теперь найдем общую вероятность возникновения нежелательного события на каждом маршруте. Для этого воспользуемся формулой:

= 1-(1-a1)\*(1-a2)\*…\*(1-an),

где a1 — an — вероятности возникновения неприятностей в каждой отдельно взятой стране.

Для Северного маршрута вероятность будет равна 0,89, для Центрального — 0,97, для Южного — 0,96. Чем через большее число стран проходит маршрут, тем больше вероятность возникновения сбоя в работе системы. Кроме этого, большое значение имеет политическая воля стран, по территории которых проходит маршрут. Так, на проходившем в КНР в мае 2017г. форуме «Один пояс — один путь» возникли проблемы, связанные с наличием неурегулированных территориальных споров Индии и Пакистана относительно Кашмира, территорию которого Китай намерен использовать для развития Южного коридора.

По результатам анализа можно сделать вывод, что Северный железнодорожный коридор является наиболее привлекательным с точки зрения цены, скорости и надежности, однако проигрывает Южному маршруту по качеству предоставления транспортно-логистических услуг. Кроме того, Северный маршрут работает уже почти на пределе своей пропускной способности.

Принимая во внимание тот факт, что единственный стабильно действующий маршрут доставки грузов из Китая в Европу в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути организован усилиями АО «РЖД-Логистика», которое позиционирует себя как 3PL-оператор, можно утверждать, что логистические операторы играют одну из ведущих ролей в организации перевозок грузов на рассматриваемом направлении. Их усилиями во многом обеспечивается надлежащий уровень качества перевозки и привлечение грузов на новый маршрут.

Большинство логистических операторов, предоставляющих услуги в области международных перевозок, имеют множество клиентов. В этом случае компании выгодно осуществлять консолидацию грузов грузоотправителей для достижения эффекта масштаба: снижение стоимости перевозки за счет укрупнения партий отправок. На направлениях с большим объемом перевозимых грузов это приводит к формированию генеральных маршрутов и появлению международных транспортных коридоров (МТК). Получается, что логистические провайдеры способствуют появлению и развитию МТК.

Предпосылкой или необходимым условием для возникновения новых сухопутных транспортных коридоров в рамках реализации инициативы КНР «Один пояс — один путь» является желание политических лидеров стран-участниц. Однако этого не достаточно. Необходима серьезная работа по унификации законодательства, стандартизации требований к условиям перевозки грузов, упрощению документооборота, модернизации и развитию необходимой транспортной инфраструктуры. Но даже при успешной реализации всех вышеперечисленных пунктов, именно качество предоставляемых транспортных услуг, которое зависит от экспедиторских фирм или логистических операторов, будет, в конечном счете, определяющим фактором для привлечения грузов на новый маршрут.

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что для успешной реализации проекта ЭПШП необходимо наличие крупных логистических операторов, обладающих большим количеством клиентов и способных предоставить качественные услуги при прохождении грузом всего маршрута. Кроме того, необходимо наличие политической воли стран-участниц, достаточного грузопотока в обоих направлениях, а также высокий уровень развития транспортной инфраструктуры.

**Заключение**

В результате проведения анализа конкурентоспособности российской транспортной системы международного значения в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути были выполнены цели настоящей выпускной квалификационной работы и сделаны следующие выводы:

) Предложенный осенью 2013 г. китайским руководством проект создания Экономического пояса Шелкового пути выходит далеко за границы строительства сухопутных транспортных коридоров для перевозки грузов по направлению Китай — Европа — Китай и предполагает создание «семи поясов»: транспортного, торгового, энергетического, информационного, научно-технического, туристического и аграрного. В качестве приоритетных направлений развития сотрудничества между сопредельными государствами указываются: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление близости между народами.

) Инициатива КНР по строительству ЭПШП в первую очередь направлена на решение внутренних проблем страны и усиление геополитического влияния Китая в регионе Центральной Азии, подтверждая тезис китайских руководителей о том, что внешняя политика должна служить идеям национального возрождения. И действительно, в условиях замедления темпов экономического роста и перехода к новой модели развития с ориентацией на внутренний спрос строительство плотной инфраструктурной сети имеет целью не столько обеспечение бесперебойной доставки китайских грузов в европейские страны, сколько выход национальных строительных и транспортных компаний на новые рынки, осуществление прямых иностранных инвестиций, получение доступа к энергоресурсам сопредельных стран, а также борьбу с экстремизмом и сепаратизмом в западных провинциях КНР путем повышения там уровня жизни и ускорения экономического развития.

) Есть значительные основания полагать, что экономический пояс Шелкового пути будет способствовать взаимовыгодному сотрудничеству и развитию стран-участниц, углублению международного разделения труда и производственной кооперации, установлению прочных торговых и политических связей. Страны Центральной и Западной Азии, по территории которых пройдут транспортные коридоры, через развитие транспортной инфраструктуры при поддержке китайских инвестиций смогут создать условия для продвижения своих товаров на новые рынки. Построение ЭПШП также принесет выгоды странам Центральной и Восточной Европы, на территории которых китайские компании активно участвуют в строительстве железнодорожных и транспортных магистралей. Так как КНР намерена открыть заводы в странах ЦВЕ для производства оборудования для осуществления вышеуказанных инфраструктурных проектов, у данных стран появится возможность приостановить ухудшение экономической ситуации. Участие России в проекте будет способствовать развитию и модернизации национальной транспортной системы и ее интеграции в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона, предоставит дополнительные возможности для экспорта транспортных и логистических, что в конечном итоге будет способствовать развитию национальной экономики.

) Уровень социально-экономического развития страны во многом определяется состоянием и функционированием ее транспортной инфраструктуры. Транспортная отрасль предоставляет рабочие места, обеспечивает мобильность факторов производства. Транспортные коммуникации являются материальной основой для обеспечения внешнеэкономических связей. Таким образом, высокий уровень конкурентоспособности национальной транспортной системы позволяет государству активно участвовать в международном разделении труда и получать доходы от экспорта транспортных услуг.

) Конкурентоспособность — это способность объекта выдерживать конкуренцию на данном рынке. По результатам анализа критериями для определения конкурентоспособности транспортной системы предложены: цена, сроки и качество доставки грузов, а также надежность и стабильность самой системы. Следовательно, конкурентоспособность транспортной системы зависит от ее технических характеристик и уровня оказания транспортно-логистических услуг. Чтобы сохранять конкурентоспособность, национальная транспортная система должна постоянно совершенствоваться в соответствии с общими тенденциями развития мировой транспортной системы.

) В настоящий момент Северный железнодорожный коридор, проходящий по территории России, обладает наибольшей конкурентоспособностью из трех возможных сухопутных путей транспортировки грузов в направлении Китай — Европа — Китай в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути. Доставка по Северному маршруту от станции Достык (Граница КНР и Казахстана) до западной границы Белоруссии осуществляется за 8 дней, в то время как прохождение аналогичного расстояния по Центральному и Южному маршрутам занимает 12-14 дней. Коридор, проходящий по территории РФ, позволяет сократить время транспортировки за счет пересечения только одной таможенной границы (Россия, Белоруссия и Казахстан являются членами Таможенного союза) и отсутствия необходимости много раз производить перегрузку контейнера. Перегрузка осуществляется на границе КНР и Казахстана при смене ширины колеи, а потом только на границе Белоруссии и Польши по той же причине. При следовании груза по центральному или Южному маршруту необходимы дополнительные перегрузки в связи с использованием водного транспорта, так как отдельные участки маршрутов проходят через Каспийское море. Это удлиняет время транспортировки и увеличивает ее стоимость. В том числе и по этой причине транзит по территории России позволяет получить значительно меньшую цену: 5000 долларов по сравнению с 7900 и 9000 долларов соответственно. Также Северный железнодорожный коридор является сравнительно более надежным каналом доставки, так как проходит по территории меньшего количества стран. Возникновение непредвиденных обстоятельств, способных помешать прохождению грузом маршрута на территории одной из стран-участниц, повлияет на стабильность всего транспортного коридора. В таком случае, чем меньше стран, тем система стабильнее.

Однако у Северного маршрута имеются свои недостатки, в числе которых невысокий уровень оказания транспортно-логистических услуг и в значительной мере исчерпанная пропускная способность, которая объясняется как состоянием путей сообщения, так и отсутствием надлежащего уровня обслуживания грузов в транспортно-логистических центрах. Все это может отрицательно сказаться на степени конкурентоспособности коридора в будущем, когда будут усовершенствованы Центральный и Южный маршруты.

) Если рассматривать в общем российскую транспортную инфраструктуру международного значения, необходимую для претворения в жизнь инициатив китайского руководство в рамках ЭПШП, то сейчас только Северный железнодорожный коридор является реально существующим маршрутом доставки грузов и имеет перспективы дальнейшего развития. Остальная часть транспортной инфраструктуры РФ, необходимой для реализации проекта, или не соответствует техническим требованиям, или отсутствует. В связи со сложной экономической ситуацией в стране и ограниченностью свободных денежных средств, строительство новых объектов идет медленными темпами и нуждается в привлечении иностранных инвестиций. Поэтому претворение в жизнь проектов ВСМ «Москва-Пекин» и автокоридора Западная Европа — Западный Китай во многом будет зависеть от инвестиционных возможностей Китая и создания Россией привлекательных условий для данных инвестиций.

Обобщая вышесказанное можно сделать вывод, что для дальнейшего успешного участия РФ в реализации транспортной составляющей ЭПШП необходимо прилагать усилия для модернизации транспортной инфраструктуры и повышения качества оказания логистических услуг. В связи с желанием КНР развивать все три транспортных коридора, России нельзя надеяться только на выгодное транзитное положение и уже налаженные каналы доставки грузов, так как это не может предоставить долгосрочные гарантии привлечения дополнительного грузопотока.

**Список использованной литературы**

1. Договор о Едином транзитном тарифе от 01.07.1991г.

2.       Единый транзитный тариф от 01.07.1991 г.

.        Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2017фрахтовый год от 21.10.2016 г.

.        Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, Москва, 2008

.        Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, Пекин, 2015

.        Статистический сборник Труд и занятость в России 2015, Москва, Федеральная служба государственной статистики (Росстат), 2015

.        «К Великому океану — 3», Международный дискуссионный клуб «Валдай», 2015

.        «Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии» РСМД, Москва, 2016

9.       Статистический сборник Транспорт и связь в России 2016, Москва, Федеральная служба государственной статистики (Росстат), 2016

.        Булатов А.С., Мировая экономика и международные экономические отношения. Полный курс, Москва, КноРус, 2017. — 696 с.

.        Васильев Н.Н., Исаакян О.Н., Рогинский Н.О., Смолянский Я.Б., Сокович В.А., Хачатуров Т.С., Технический железнодорожный словарь, Москва, Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941. — 608 с.

.        Петровский В.Е., Ларин А.Г., Сафронова Е.И., Новый шелковый путь и его значение для России, Москва, ДеЛи плюс, 2016. — 233 с.

13.     Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А., Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности, Москва, Икар, 2015. — 236 с.

14.     Перминова А.А., Прогнозирование спроса и оценка конкурентоспособности контейнерных перевозок на железных дорогах России: диссертация … кандидата экономических наук, Москва, 2016. — 139 с.

15.     Владимиров С.А., Мировая транспортная система и логистика: основные направления развития, Региональная экономика и управление: электронный научный журнал, № 2 (46) 2016

.        Волкова С.А., Развитие транспортно-логистических технологий на российских железных дорогах, Интегрированная логистика, №1 2016 -с. 7-9.

.        Идрисова А., Тень торговой организации, РЖД-Партнер, №10 2014 -с. 20-23.

.        Макаров И.А., Соколова А.К., Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути, Вестник международных организаций, №2 2016 -с. 40-57.

19.     Мишарин А.С. Транспортная стратегия Российской Федерации: цели и приоритеты, Инновационный транспорт, № 1 (15) 2015 -с. 3-7.

.   Перепелиш О., Плавно вписаться в Шелковый путь, РЖД — Партнер, №11 2014 -с. 12-14.

21.     Сакульева Т., Матвеева Н., Современное состояние, конкурентные преимущества и проблемы функционирования ТК «Транссиб», Логистика, №6 2015 -с.35-39.

.        Симонова Т., Экономика Восточного полигона, РЖД — Партнер, №5-6 2016 -с.12-13.

.        Симонова Т., Новые реалии международных грузопотоков, РЖД — Партнер, №9 2016 -с.30-32.

.        Холопов К.В., Соколова О.В., Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году, Российский внешнеэкономический вестник №7 2016 -с. 98-107.

.        Чижков Ю.В., Международные транспортные коридоры — коммуникационный каркас экономики, Транспорт Российской Федерации, №5 (60) 2015- с. 9-15.

.        Шевченко М., Из Китая в Европу: три варианта пути, РЖД-Партнер, №8 2016 -с. 30-32.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |