

УДК 65-656.022.41

Г. Н. Крамынина¹

¹*Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация*

ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И МЕСТО РОССИИ В НИХ

Аннотация. *Ввиду стремительного становления азиатских стран лидером мировой торговли, тема развития международных транспортных коридоров является актуальной. В данной статье рассматриваются современные транспортные коридоры различными видами транспорта из Азии в Европу. Приведена статистика товарной структуры, сравнительная характеристика популярных транспортных коридоров, роль и место России в этой системе, перспективы на ближайшее будущее.*

Ключевые слова: *логистика, международные перевозки, транспортный коридор*

G.N. Kramynina¹

¹*Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation*

TRANS-EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS AND THE PLACE OF RUSSIA IN THEM

Abstract. *In view of the rapid emergence of Asian countries as the leader of world trade, the theme of the development of international transport corridors is relevant. This article discusses modern transport corridors by various modes of transport from Asia to Europe. The statistics of the commodity structure, a comparative description of popular transport corridors, the role and place of Russia in this system, and prospects for the near future are given.*

Keywords: *logistics, international transport, transport corridor*

Введение

В последние годы товарооборот между Европой и Азией стремительно растет. Китай уже является одним из крупнейших в мире потребительских рынков, предлагая множество возможностей для бизнеса, продавая товары от одежды до высокотехнологичных гаджетов, от импортных продуктов питания до туристических продуктов.

Логистическая индустрия развивается и находится в постоянном поиске новых транспортных путей, так как имеющиеся маршруты не справляются с грузовыми потоками, слишком затратные или обладают достаточно долгим сроком доставки. Лидирующие позиции в торговле с Европой принадлежат, безусловно, Китаю.

Эффективность, безопасность и здоровая конкуренция заключается в том, что это не один маршрут, а целая сеть из множества взаимосвязанных трансъевразийских коридоров.

Как и во времена древнего Великого Шелкового Пути, если один коридор исчезнет из-за смены правительства, войны, экономического переворота или спора из-за тарифов, груз можно будет просто отправить в то же самое место назначения через альтернативные маршруты.

Китай намеревается открыть заводы по производству оборудования и материалов для осуществления инфраструктурных проектов, а также привлечь китайские компании на территорию стран Центральной и Восточной Европы, через которые пройдут

железнодорожные и транспортные магистрали. Таким образом, вместе с китайскими инвестициями, на рынки стран Центральной и Восточной Европы поступят многочисленные китайские товары.

Для Пекина торговые отношения с Юго-Восточной Европой очень выгодны – торговля в новых странах Европейского союза позволит Китаю обойти некоторые антидемпинговые законы ЕС и экспортировать продукцию непосредственно на рынок 500 миллионов европейского населения.

Обзор экспортной структуры и маршрутов следования

Главными статьями экспорта для Кореи на протяжении последних лет являются легковые автомобили, сталь, полупроводники, электроника и грузовые морские суда. Все эти изделия в основном производятся на внешний рынок. За границу, в частности, уходит примерно половина всех произведенных в Корее автомобилей и практически все крупные корабли, построенные на корейских верфях.

На основании статистических данных [8] были составлены таблицы товарных структур экспорта Китая и Кореи в I полугодии 2018 года.

Таблица 1

Товарная структура экспорта из Китая в Европу

Группа товара	Млрд. долл	Доля, %
Компьютеры, электроника	95,76	21
Бел техника, турбины	86,64	19
Одежда	41,04	9
Мебель	22,8	5
Оптика	18,24	4
Игрушки	18,24	4
Орг. химия	13,68	3
Обувь	13,68	3
Пластмасса	13,68	3
Авто	13,68	3
Кожа	9,12	2
Прочее	109,44	24
Итого:	456	100

Таблица 2

Товарная структура экспорта из Кореи в Европу

Группа товара	Млрд. долл	Доля, %
Транспорт	180	30
Машины, оборудование и аппаратура	126	21
Микрочипы	84	14
Пластмассы, каучук и резина	66	11
Металлы и изделия их них	48	8
Продукция хим. промышленности	48	8
Инструменты и аппараты, часы	24	4
Пищевые продукты, напитки, табак	12	2
Текстиль	12	2
Итого:	600	100

Преследуя цель к 2020 году увеличить товарооборот со странами Европейского союза до 1 триллионов долларов, Китай предложил странам Центральной и Восточной Европы инвестиционные инфраструктурные проекты по созданию сети портов, логистических центров, магистралей и железных дорог.

С точки зрения стран Центральной и Восточной Европы, которые в настоящий момент переживают период кризиса, китайские инвестиции являются отличными экономическими возможностями – инвестиции в инфраструктурные и энергетические проекты как никогда нужны менее развитым странам Европы. [2]

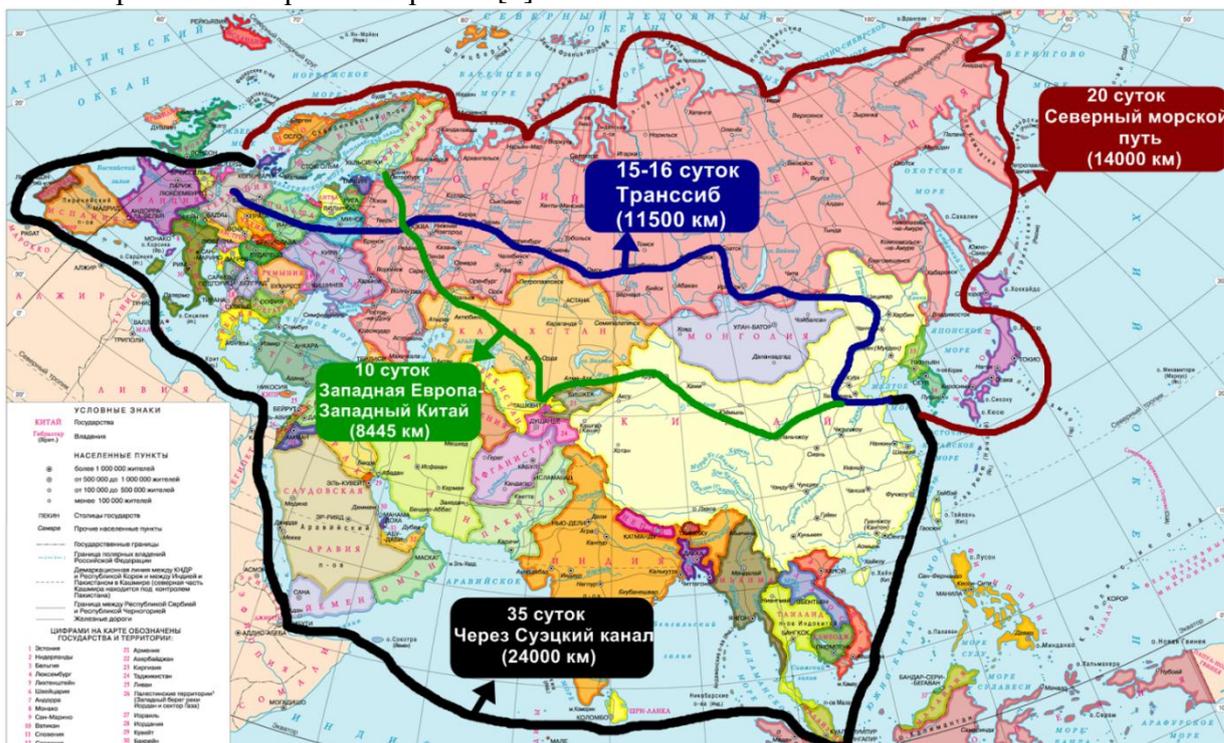


Рисунок 1 – Транспортные коридоры из Азии в Европу

В настоящее время самые востребованные маршруты из Азии в Европу: через Суэцкий канал, Северный морской путь, через Казахстан и через Транссибирскую магистраль. Их преимущества и недостатки представлены в таблице 3.

Таблица 3

Преимущества и недостатки трансевразийских транспортных коридоров

Транспортный коридор	Преимущества	Недостатки
Через Суэцкий канал	<ul style="list-style-type: none"> – недорогая стоимость перевозок – круглогодичность перевозок – развитая инфраструктура – крупные порты – сложившиеся торговые связи 	<ul style="list-style-type: none"> – пропускная способность на исходе – ограничения на габариты судов – нестабильная политическая ситуация в некоторых странах – угроза пиратства
Северный Морской путь	<ul style="list-style-type: none"> – протяженность – наименьшая длительность перевозки по сравнению с Суэцким каналом – нет угрозы пиратства – нет тарифа за проход 	<ul style="list-style-type: none"> – сложная ледовая обстановка – судовождение в экстремальных климатических условиях – неразвитость спасательной системы – почти все линейные дизельные ледоколы выработали свой ресурс и подлежат замене

<p>Западная Европа - Западный Китай (через Казахстан)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – кратчайший путь – срок доставки – стоимость – перспективы развития 	<ul style="list-style-type: none"> –низкая скорость (50 км/ч) –контейнерные перевозки развиты слабо из-за нехватки терминальных комплексов –плотность железных дорог на территории Казахстана низкая и не удовлетворяет потребностям экономического развития Казахстана и транзита зарубежных грузов –высокий физический износ основных фондов железнодорожного транспорта, который превышает 60 % –криминогенный характер перевозок в республике
<p>Транссибирская магистраль</p>	<ul style="list-style-type: none"> –срок доставки –низкий уровень политических рисков –сохранность перевозимых грузов –сокращение до минимума числа грузов 	<ul style="list-style-type: none"> – пропускные возможности магистрали близятся к исчерпанию, что говорит о необходимости ее коренной модернизации – дороговизна

Хотя Россия и занимает геополитически выгодное положение в Евразии и имеет необходимые транспортные коридоры транзита, ее в буквальном смысле обходят при реализации новых транспортных путей.

Почему Китай использует иные транспортные пути?

Во-первых, строгие требования к соблюдению всех правил оформления документов по таможенной процедуре и высокая стоимость пошлины.

Во-вторых, транспортная инфраструктура устарела и требует колоссальных инвестиций.

И в-третьих, это недостаточная пропускная способность Транссибирской магистрали, маршрут работает на пике своих возможностей.

Проблемные точки «Транссиба» это – большие расстояния между пунктами технического обслуживания, износ подвижного состава, неудовлетворительное содержание и ремонт путевого хозяйства, вследствие чего происходят железнодорожные аварии и остановки в движении, отсутствие ограждений, что приводит к выходу домашнего скота на пути и необходимости экстренного торможения. К техническим и инфраструктурным недоработкам добавляется и человеческий фактор: не исключены случаи воровства груза в

пути, ведь маршрут проходит по территории, зачастую именуемой депрессивной, с высоким уровнем безработицы. [4]

Дальнейшие перспективы, возможность объединения и модернизации, железных дорог на пересечении межкорейской границы на западе и востоке Корейского полуострова обсудили делегации Республики Корея и КНДР. Их встреча состоялась в городе Пхаджу, расположенном на южнокорейской территории к югу от демилитаризованной зоны (ДМЗ), разделяющей Корейский полуостров на две части. [7]

Обе стороны согласовали детали предстоящей в этой месяце совместной инспекции железных дорог с целью оценки их технического состояния и пригодности к эксплуатации. Также в июле инспекторы осмотрели два участка железнодорожного полотна - между северокорейским городом Кэсон и ДМЗ, а также вдоль восточного побережья Корейского полуострова

Второй этап переговоров между главами Северной и Южной Кореи завершился в Пхеньяне 19 сентября 2018 года. Лидер КНДР Ким Чен Ын и президент Республики Корея Мун Чжэ Ин подписали совместную декларацию.

Руководители двух стран договорились начать железнодорожное и автомагистральное соединение между государствами — сейчас Северная и Южная Кореи разделены буферной зоной. По плану, Транскорейская магистраль должна выйти на Транссиб, и таким образом грузы из Республики Корея смогут через территорию КНДР и Российской Федерации идти в Европу.

В свою очередь, заместитель министра железных дорог КНДР Ким Юн Хек сообщил, что первым шагом по реализации проекта объединения железных дорог должно стать завершение работ по строительству железной дороги Хасан — Раджин.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) готово проработать трехсторонний проект соединения Транссиба с Транскорейской магистралью вместе с Корейскими железными дорогами (Korail) при участии КНДР. Необходимый объем инвестиций – от 3-х до 4-х миллиардов \$. По мнению главы РЖД Олега Белозерова, построить все можно за 3-5 лет, после чего железнодорожные контейнерные перевозки из Южной Кореи могут быть направлены в Евросоюз по территории России. [3]

Заключение

Китай и другие страны задумали крупнейший экономический проект в истории, который может самым кардинальным образом повлиять на экономику всех стран мира. Ожидается, что реализация проекта займет не одно десятилетие, стоимость его составит сотни миллиардов долларов. Что это будет означать для мировой экономики, пока в полной мере невозможно предсказать, однако уже сейчас ясно, что многие компании и инвесторы стремятся влиться в этот проект, чтобы не упустить выгоду.

Многие горнодобывающие компании, такие как Vale, которые в последнее время переживали упадок на мировом рынке, в настоящий момент с радостью подсчитывают, сколько стали потребуется на строительство новой скоростной железной дороги. Если проект будет реализован, то это приведет к новому буму в горнодобывающей промышленности по всему миру, а также к новому расцвету в строительной промышленности. [10]

Сложно представить, сколько рабочих мест будет создано в рамках реализации проекта, который покрывает огромные территории. Практически в каждом секторе экономики перспективы возрождения, а также роста торговли, огромны.

Новый Шелковый путь предполагает рост международной торговли, однако, дело не только в торговле. Одно из самых неожиданных последствий реализации данного проекта – обмен знаниями, технологиями и культурный обмен.

В целом можно сказать, что реализация проекта предполагает возрождение торговли, промышленности, обмен и развитие технологий, культурный обмен. Но, с другой стороны, становится ясно, что геополитические конфликты, которые возникают вокруг реализации

этого проекта, могут привести к новой "холодной войне" между Востоком и Западом за доминирование в Евразии. И исход этой войны пока неясен.

Благодарности

Автор признателен д.ф.-м.н. профессору А.Л. Казакову за научное руководство и помощь при подготовке статьи.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Айдарова А.Б. Развитие транзитного потенциала в условиях интеграции РК в мировую транспортную систему/А. Б. Айдарова // ҚазЭУ хабаршысы, 2011. т.№ 2.-С.261 - 264.
2. Бянкина А. М. Развитие отношений между Россией, Китаем и Монголией (краткий историко-правовой аспект) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы 2-й международной научно- практической конференции. Отв. ред. Д. В. Буяров. Благовещенск. — 2012.
3. Комаров Д. Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира // Южный Китай. — 2015.
4. Лобанов Н. Особенности национальной логистики: почему китайский транзит идёт в обход России // Логист.ру. —2016.
5. Максименко А. Н., Машков А. С. Сравнение логистических путей между Европой и Китайской Народной Республикой // Молодой ученый. — 2017. — №10. — С. 255-259
6. Мозговой К. Корейским товарам предложили Транссиб // Гудок. —2018. — № 106.
7. Электронный ресурс <http://infranews.ru/logistika>
8. Электронный ресурс <https://regnum.ru/news>
9. Электронный ресурс <https://tass.ru/ekonomika/5442802>
10. Электронный ресурс <https://www.vestifinance.ru/articles/57732>

REFERENCES

1. Aydarova A.B. Development of transit potential in the context of the integration of Kazakhstan into the world transport system / A. B. Aydarova // KazEU Khabarshyssy, 2011. t.№ 2.- С.261 - 264.
2. Byankina A.M. The development of relations between Russia, China and Mongolia (brief historical and legal aspect) // Russia and China: history and prospects of cooperation. Materials of the 2nd international scientific-practical conference. Ed. ed. D.V. Buyarov. Blagoveshchensk. - 2012.
3. Komarov D. The New Silk Road: How China Will Change the Economic Map of the World // Southern China. - 2015.
4. Lobanov N. Features of national logistics: why Chinese transit bypasses Russia // Logist.ru. —2016.
5. Maksimenko A.N., Mashkov A.S. Comparison of logistic routes between Europe and the People's Republic of China // Young Scientist. - 2017. - №10. - p. 255-259
6. Mozgovoy K. Korean goods offered Transsib // Beep. —2018. — №106.
7. Electronic resource <http://infranews.ru/logistika>
8. Electronic resource <https://regnum.ru/news>
9. Electronic resource <https://tass.ru/ekonomika/5442802>
10. Electronic resource <https://www.vestifinance.ru/articles/57732>

Информация об авторах

Крамынина Галина Николаевна – студентка группы ТТП.1-15-1, факультета «Управление на транспорте и информационные технологии», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: kramynina.gala@yandex.ru

Authors

Kramynina Galina Nikolaevna - student of ТТП.1-15-1 group, Faculty of Transport Management and Information Technologies, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e-mail: kramynina.gala@yandex.ru

Для цитирования

Крамынина Г.Н. Трансъевразийские транспортные коридоры и место России в них [Электронный ресурс] / Г.Н. Крамынина // Молодая наука Сибири : электрон. научн. журн. – 2018. – №2 – Режим доступа: <http://mnv.irgups.ru/toma/22-2018>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 10.12.2018).

For citation

Kramynina G.N. *Trans"evrazijskie transportnye koridory i mesto Rossii v nih* [Trans- Eurasian transport corridors and the place of russia in them] *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2018, no. 2. [Accessed 10/12/18]