



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ
В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА
«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»
НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Д.Ю. Корабельникова, студентка
dashakorabelnikova@mail.ru

А.К. Андреева, студентка
nastya-andreeva-96@mail.ru

ФГАОУ ВО «УрФУ имени первого Президента
России Б.Н. Ельцина»

Целью данной работы является сравнительная оценка имеющейся транспортной инфраструктуры РФ и ее главного торгового партнера – Китая. В ходе проведения анализа было установлено, что транспортная инфраструктура России не пригодна для успешной коммуникации с удаленными странами в рамках проекта «Новый Шелковый путь», поэтому были предложены приоритетные направления ее финансирования.

проект «Новый Шелковый путь», транспортная инфраструктура, сеть железных дорог, таможенно-логистическая инфраструктура

В настоящее время перспективным направлением является развитие Нового шелкового пути – это современная концепция транспортного маршрута для перемещения товаров и пассажиров из Китая в страны Европы. Концепция Нового шелкового пути (НШП) построена на согласовании пяти взаимосвязанных элементов: единая инфраструктура, политическая согласованность, валютно-финансовые потоки, торговые связи, гуманитарное общение. Идея создания этой концепции была выдвинута Китаем в 2013 г., однако она является перспективной для всех участников этого проекта.

НШП предусматривает два разных маршрута: сухопутный и морской. Сухопутный путь берет свое начало в Сиане, проходя через весь Китай с востока на запад, проходит до Урумчи и далее пересекает страны Центральной Азии (такие как Казахстан, Иран, Ирак, Сирия, Турция). После через Босфорский пролив входит в Восточную Европу и Россию. Маршрут пройдет по территории европейских стран и закончится в Италии. Морской путь берет свое начало в г. Цюаньчжоу, следует через крупные южно-китайские города и по Малаккскому проливу заходит в Куала-Лумпур. Пересекает Индийский океан, останавливается в Индии, Шри-Ланке, на Мальдивах и доходит до Кении. Далее маршрут проходит по Красному морю через Джибути, через Суэцкий канал следует до Афин (Греции), в Италии смыкается с наземным Шелковым путем.

Создание как морского, так и сухопутного пути требует значительных инвестиционных ресурсов для создания транспортной инфраструктуры. Под инфраструктурой понимается совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных обеспечивать, создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. В инфраструктуру включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, водоснабжение, озеленение и др. [1, с. 71].

Основным инвестором на сегодняшний день выступает Китай, в котором для этих целей были созданы \$40-миллиардный Фонд Шелкового пути, а также в 2015 г. \$100-миллиардный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Россия является одним из трех крупнейших акционеров АБИИ [2].

Участие России в этом проекте обусловлено наличием общей границы с Китаем (протяженность границы между странами составляет примерно 4300 км), сложившимся политическим взаимодоверием между Россией и Китаем, наличием накопленного опыта практического взаимодействия. Реализация проекта позволит существенно сократить время транспортировки (апробированный в начале 2018 г. маршрут через Казахстан и страны центральной Азии занимает 18 дн.).

Функционирование НШП в будущем даст существенные преимущества как Китаю, так и России:

– для России:

- 1) укрепление положения России, как транзитной страны между востоком и западом;
- 2) установление долгосрочных связей с Китаем;
- 3) экономическое развитие регионов Сибири и Дальнего Востока;
- 4) стимул к быстрому экономическому развитию и установлению политической стабильности в странах Центральной Азии и Ближнего Востока (Афганистан, Пакистан) [2];

– для Китая:

- 1) сокращение сроков перевозки грузов из Китая в Европу с нынешних 45-60 сут морским путем до 10-13 дн. сухопутным путем, что приведет к снижению себестоимости китайской продукции;
- 2) развитие сети железных дорог и выход строительных компаний за пределы Китая;
- 3) строительство железных дорог в соседних с Китаем странах и в выстраивании интегрированной с внутрикитайской железнодорожной сети.

Актуальность создания транспортного коридора может быть подтверждена статистическими данными по развитию экспортно-импортных отношений между странами, приведенными в табл. 1, составленной авторами по [3, с. 15–16, 4, с. 172].

Таблица 1 – Характеристика экспортно-импортных отношений в России

Страна	Год			Изменение, %/раз
	2000	2011	2014	
Стоимость экспорта товаров и услуг, млрд. долл. в том числе:	364,2	2663,2	3138,5	Рост в 8,6 раз
Россия	114,6	573,4	593,4	Рост в 5,2 раза
Китай	279,6	2 089,8	2 545,1	Рост в 9,1 раза
Стоимость импорта товаров и услуг в Россию, млрд. долл. в том числе из Китая	61,1	410,1	429,1	Рост в 7,0 раз
	0,9	48,2	50,9	Рост в 56,6 раза
Общее количество пунктов пропуска через границу России	388	335	339	87
Общее количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за год, тыс.ед., въезд/выезд	8,8	8,4 /8,3	9,8 /9,6	111,4
Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за год, млн. т	32,0	144,2/ 871,1	114,9/ 600,3	Рост в 3,6 раза

По данным табл. 1 видно, что экспорт товаров и услуг из Китая и России возрастает. При этом рост импорта товаров из Китая в Россию увеличивается гораздо более быстрыми темпами.

Также актуальность формирования транспортного коридора обуславливается значительным отставанием развития транспортной и грузовой инфраструктуры, связанной с перемещением грузов. Так, общее количество пунктов пропуска через границу России даже сократилось по сравнению с 2000 г. (рост наблюдается лишь в последние годы), а рост количества транспортных средств, перемещающих грузы, относительно небольшой.

Более того, наличие транспортной инфраструктуры имеет принципиальное значение для создания транспортных коридоров.

В качестве базовых сегментов, на наш взгляд, следует выбрать сухопутный путь, который включает авто- и железнодорожные сегменты. Актуальность этих сегментов подтверждается также спроектированным в 2014 г. маршрутом Китай – Монголия – Россия, который предполагает преимущественную транспортировку с помощью железнодорожного транспорта с активизацией развития автомобильных подъездных путей к станциям.

Анализ транспортной инфраструктуры должен включать различные показатели, охватывающие все элементы транспортной инфраструктуры. Однако в качестве базовых показателей для анализа в работе были выбраны характеристики, описывающие обеспечение условий передвижения, к которым относятся: общая протяженность дорог, наличие автомагистралей и скоростных дорог, темпы строительства дорог, а также позиция страны в мировом рейтинге качества транспортной инфраструктуры.

Основным методом анализа является рейтинговый метод суммы мест, который предполагает комплексную оценку инфраструктуры.

В табл. 2 (составлена авторами по [5-9, 10, с.21, с.30, 11, с. 147, с. 307, 12]) и табл. 3 (составлена авторами по [7, 11, с. 147, с. 307]) представлены данные, количественно характеризующие состояние имеющейся на данный момент транспортной инфраструктуры России и Китая. Из них также следует, что в настоящее время Китай имеет преимущество над Россией в количественной характеристике транспортной инфраструктуры. КНР ставит высокую планку для других стран, так как достигает значительных результатов в кратчайшие сроки.

При более подробном рассмотрении различных видов транспорта можно сделать вывод, что:

1) во-первых, несмотря на то, что территория КНР в разы меньше, протяженность автомобильных дорог страны превосходит протяженность дорог России в 3 раза. Это обусловлено тем, что в Китае существует система многоуровневых развязок. Такие факторы, как недостаточное финансирование и затратное строительство 1 км дороги в России, влекут за собой низкие темпы строительства. В Китае – обратная ситуация. По версии Отчета по глобальной конкурентоспособности, по качеству автомобильных дорог Россия занимает 123-е, а Китай, в свою очередь, 39-е место. Это обусловлено показателями, рассмотренными ранее;

2) во-вторых, в инфраструктуре железных дорог можно наблюдать похожую ситуацию. Протяженность железнодорожных путей Китая больше в 1,4 раза. В России инфраструктура высокоскоростных железных дорог не развита, существует всего несколько таких маршрутов. В Китае протяженность высокоскоростных путей составляет 19 тыс. км, что в 12,7 раз больше, чем в России. По версии Отчета по глобальной конкурентоспособности, по качеству железных дорог Россия занимает 25-е, а Китай – 14-е место.

Таким образом, развитие российской транспортной системы существенно отстает от системы Китая, что вызывает определенные трудности в реализации проекта НШП.

Помимо характеристик, обеспечивающих возможность перемещения, надо обратить внимание на показатели развития таможенно-логистической инфраструктуры России, которые представлены в табл. 4, составленной авторами по [3, с. 20, 21].

Из данных табл. 4 следует, что в последние годы на территории РФ наблюдается снижение количества складов временного хранения и таможенных на 12 и 9 % соответственно, при этом площадь таможенных складов увеличилась. Также из данных таблицы видно, что количество таможенных перевозчиков и представителей возросло, что свидетельствует о потребности таможенных органов в функционировании околотаможенной сферы в условиях

возрастающего с каждым годом объема грузооборота и упрочения внешнеторговых связей страны.

Таблица 2 – Количественная характеристика автодорожной инфраструктуры

Показатели	Российская Федерация		КНР	
	значение	рейтинг	значение	рейтинг
Протяженность, млн. км	1,4	2	4,1	1
Автомобильные и скоростные дороги, тыс. км	5,0	2	104, 5	1
Темпы строительства, км в год	600,0	2	10 000,0	1
Общее количество автозаправочных станций, тыс.ед.	25,3	2	99,0	1
Место в мире по качеству дорог на 2017 год	123	–	39	–
Итоговый рейтинг	–	8	–	4

Таблица 3 – Количественная характеристика железнодорожной инфраструктуры

Показатели	Российская Федерация		КНР	
	значение	рейтинг	значение	рейтинг
Протяженность, тыс. км	86,0	2	120	1
Высокоскоростная железная дорога, тыс. км	1,5	2	16,0	1
Ввод в действие новых железнодорожных линий	17,8	-	-	-
Место в мире по качеству железных дорог на 2017 год	25	-	14	-
Итоговый рейтинг	-	4	-	2

Таблица 4 – Общая характеристика таможенно-логистической инфраструктуры в РФ

Показатель	Год		Изменение, %
	2013	2014	
Склады временного хранения: количество, ед. площадь, млн. кв. м	813	716	- 12,0
	3,6	3,3	-8,3
Таможенные склады: количество, ед. площадь, млн. кв.м	101	92	-9
	0,2	0,3	+50
Количество таможенных перевозчиков, ед.	179	229	+28
Количество таможенных представителей, ед.	1421	2774	+95

На наш взгляд, разработку направлений совершенствования транспортной инфраструктуры России с целью ее соответствия стратегии НШП следует сосредоточить на железнодорожном транспорте. Такой выбор обусловлен рядом причин:

- 1) участие России в проекте реализации НШП в качестве железнодорожного перевозчика, с имеющейся инфраструктурой (Транссибирская магистраль);
- 2) в сравнении с автодорожной инфраструктура железнодорожная более развита;
- 3) возможность одновременного перемещения большого количества товаров, крупнотоннажные перевозки.

Для успешного развития функционирования железнодорожной инфраструктуры России предлагается реализация нижеперечисленных мер.

Во-первых, устранение «узких участков» железных дорог через строительство вторых, а также третьих и четвертых путей на основных направлениях. Данная мера позволит устранить «железнодорожные пробки» и увеличить пропускную способность железнодорожных путей сообщения.

Во-вторых, расширение сети железных дорог. Необходимо строительство стратегических, социально значимых, высокоскоростных, грузообразующих и технологических железных дорог. Данная мера предусмотрена распоряжением Правительства РФ «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», в соответствии с которой по минимальному варианту необходимо построить более 16 тыс. км новых железнодорожных линий, а по максимальному – более 20 тыс. км [8].

В-третьих, обновление устаревших элементов инфраструктуры. Необходимо реконструировать изношенные железнодорожные линии и модернизировать здания вокзалов, усовершенствовать существующий подвижной состав, повысить комфорт и скорость перевозки пассажиров и грузов для обеспечения их конкурентоспособности с другими видами транспорта.

В-четвертых, увеличение финансирования государством отечественных предприятий, которые на данный момент не обладают возможностью производить отдельные виды комплектующих, которые необходимы для создания техники, соответствующей мировому уровню, например, дизельных двигателей нового поколения, современных тормозных систем и др.

Разработка совместных инвестиционных проектов в рамках частно-государственного партнерства между государством, производителями комплектующих и предприятиями транспортного машиностроения.

При достаточности финансирования возможно создание на территории страны научно-исследовательских центров для возможности привлечения зарубежных технологий и специалистов с использованием специальных таможенных условий и режимов, что, в свою очередь, приведет к повышению квалификации отечественных трудовых ресурсов.

Внедрение инновационных технологий и новых стандартов по безопасности, готовности, надежности, энерго- и ресурсосбережению и экологичности подвижного состава.

Данные усовершенствования приведут к развитию предприятий по производству железнодорожного подвижного состава.

Помимо развития железнодорожной сети, следует обратить внимание на совершенствование услуг таможенного представительства. К числу наиболее приоритетных направлений в этой сфере относятся:

- увеличение количества объектов таможенно-логистической инфраструктуры: складов временного хранения и таможенных; их автоматизация и обеспечение современных средств, обеспечивающих работу;

- применение совершенных логистических технологий, позволяющих реализовать оптимальную систему управления складскими операциями.

Что касается развития приемов и методов таможенного контроля, то прежде всего следует отметить необходимость совершенствования программного обеспечения, применяемого для таможенного оформления, что позволит сократить время пребывания товаров в точках таможенного контроля, а также форм и систематизации аналитической информации.

Реализация предложенных мероприятий, на наш взгляд, позволит улучшить железнодорожную транспортировку грузов, пересекающих границы РФ.

В заключение необходимо отметить, что для успешного участия России в проекте НШП наравне с другими странами необходимо предпринять меры по совершенствованию не только железнодорожной, но и автомобильной инфраструктуры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Намятова, Л.Е. Термины рыночной экономики: современный словарь-справочник делового человека / Л. Е. Намятова. - 4-е изд., перераб. и доп. - Екатеринбург: УрФУ, 2012. - 197 с.
2. «Новый Шелковый путь»: плюсы и минусы для России [Электронный ресурс] // Империя: информационно-аналитический портал. – Режим доступа: <http://www.imperiyaneews.ru/details/5825c797-dc02-44c5-ab57-370848abc6d3>. – (Дата обращения: 28.12.2016).
3. Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза: аналитический обзор / Евразийская экономическая комиссия. – Москва, 2015
4. БРИКС. Совместная статистическая публикация 2015; Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР/ Росстат. – Москва: ИИЦ «Статистика России», 2015. – 235 с.
5. АЗС в России, заправки в России [Электронный ресурс] // Цены на бензин и карта АЗС России. – Режим доступа: http://www.benzin-price.ru/zapravka.php%3Fregion_id%3D777. – (Дата обращения: 21.01.2017).
6. Беспрецедентные темпы строительства дорог в Китае [Электронный ресурс] // CargoLink News. – Режим доступа: <https://cargolink.ru/ls/blog/1417.html>. – (Дата обращения: 21.01.2017).
7. 7 вещей, которым Китай может научить Россию, Америку и весь остальной мир [Электронный ресурс] // novate. – Режим доступа: <http://www.novate.ru/blogs/030615/31537/>. – (Дата обращения: 21.01.2017).
8. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: постановление Правительства от 17 июня 2008 № 877-р // Собрание законодательства РФ. – 2008. - № 29. - Ст. 3537.
9. Российские дороги переведут на альтернативную энергию [Электронный ресурс] // N+1: научные статьи, новости, открытия. – Режим доступа: <https://nplus1.ru/news/2017/01/12/energyrus>. – (Дата обращения: 18.01.2017)
10. Транспорт и связь в России 2016: Стат.сб. / Росстат. – Москва, 2016. – 112 с.
11. The Global Competitiveness Report 2016–2017. – Geneva World Economic Forum, 2016. – P. 383.
12. Number of gas stations in China in 2011, 2012, and 2014 [Electronic resource] // The Statistics Portal. – Access mode: <https://www.statista.com/statistics/525689/number-of-gas-stations-in-china/>. – (Дата обращения: 25.01.2017).

DIRECTIONS OF IMPROVING THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF RUSSIA IN THE FRAMEWORK OF THE “NEW SILK ROAD” PROJECT ON THE EXAMPLE OF RAILWAY TRANSPORT

D.Y. Korabelnikova, student
dashakorabelnikova@mail.ru

А.К. Andreeva, student
nastya-andreeva-96@mail.ru

Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin

The purpose of this work is the comparative assessment of available transport infrastructure of Russia and its main trading partner – China. During the analysis it was found that the transport infrastructure of Russia is not suited for successful communication with distant countries in the framework of the "New Silk Road" project, so was the proposed priorities for funding.

"New Silk Road" project, transport infrastructure, railway network, customs and logistics infrastructure