

***Родя Лариса Владимировна***

канд. экон. наук, доцент

Приморский институт

железнодорожного транспорта (филиал)

ФГБОУ ВО «Дальневосточный государственный

университет путей сообщения»

г. Уссурийск, Приморский край

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА**

*Аннотация:* в данной работе рассмотрены тенденции развития мирового транспорта. Автор отмечает значимость транспортной инфраструктуры в повышении эффективности сотрудничества стран Азиатско-тихоокеанского региона.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, эффективность сотрудничества, страны Азиатско-тихоокеанского региона, тенденции развития.

Развитие мирового транспорта в полной мере отражает тенденции развития глобальной экономики и международной торговли. Анализ сложившейся ситуации и перспектив развития мирового транспорта позволяет лучше понять как глобальные вызовы и угрозы на мировом рынке перевозок, так и сегменты и направления развития, имеющие прямое отношение к возможностям сотрудничества России со странами АТР.

К фундаментальным вызовам в системе транспорта относятся, в частности, следующие явления и процессы:

- транснационализация глобальных логистических цепей;
- ускорение технологизации грузоперевозок;
- концентрация флота и грузопотоков, формирование глобальных альянсов судоходных компаний, портов и наземных перевозчиков;

– рост масштабов неопределенностей и системных рисков, в том числе, в связи с длительным экономическим ростом в большинстве стран мира, появлением новых производственных баз и т. д., а также неизбежным ужесточением режимов прохождения основных проливов;

– смена институциональных механизмов государственного протекционизма.

Основные тенденции развития мирового транспорта представляются в следующем виде:

– *в части грузовой базы* – опережающие по сравнению с экономическим ростом темпы развития мировой торговли и международных перевозок; изменение географии размещения производств и дистрибутивных центров; стремительное увеличение доли готовой продукции и, как следствие, доли контейнеризованных грузов в международной торговле;

– *в части морского флота* – высокий спрос на услуги морского транспорта; концентрация флота в руках крупнейших ТНК и их альянсов; активное внедрение судоходных компаний в терминальный бизнес и наземные перевозки, превращение их в интермодальных перевозчиков на основе вертикальной интеграции; усиление роли эффективных логистических решений, повышение значения фактора времени в перевозках;

– *в части портов* – расслоение портов на глобальные, региональные и фидерные; формирование портовых зон и комплексов на базе соглашений магистральных и фидерных портов; переход на систему «единого окна»; формирование альянсов судоходных компаний и портов, развертывание конкуренции между ними; формирование группы глобальных операторов терминалов;

– *в части наземных перевозок* – готовность ряда стран и регионов предложить альтернативные варианты грузоперевозок, в частности, на торговом пути Азия – Европа, в том числе через соединение Транссибирской магистрали с Транскорейской железной дорогой;

– в части государственного регулирования – укрепление координирующей роли государственных ведомств, усиление функций информации, анализа и стратегического планирования; переход от прямого протекционизма к скрытым формам поддержки; упрощение сопутствующих торговле и перевозкам процедур; внедрение системы «единого окна».

*1. Темпы роста мировой торговли вдвое выше темпов мирового производства.*

Такая ситуация порождает растущий спрос на услуги морского транспорта, как флота, так и портовой инфраструктуры, а также услуги смежных видов транспорта.

Развитие мирового транспорта непосредственно связано с развитием мировой торговли, которая, в свою очередь, определяется тенденциями мировой экономики, в частности, глобализацией и либерализацией экономики, спросом и предложением на основные группы товаров, деятельностью ТНК, особенностями размещения производства, интеграционными процессами, размещением рынков сбыта, логистикой и др.

Увеличение физического объема экспорта связано с некоторыми сдвигами в его географической структуре. Существенный рост объемов экспорта отмечается в ЕС, в значительной степени благодаря нарастанию темпов внутрирегиональной торговли и расширению поставок в страны Восточной Азии.

Экспорт из развивающихся стран по-прежнему растет очень высокими темпами. Ведущие позиции занимают страны Восточной и Южной Азии. Темпы роста экспорта развивающихся стран выше, чем развитых, что сказывается на активном вовлечении их в международные перевозки.

Рост мировой торговли в последние годы определяется в основном, пятью факторами: 1) расширением торговли между США и Китаем; 2) ростом международной торговли НИС Азии и АСЕАН; 3) значительным ростом торговли на растущих рынках – Индии, Бразилии, России, Турции и ЮАР; 4) расширением внутрирегиональной торговли в Азии и Европе; 5) ростом торговли между Азией и ЕС.

Доля экспорта стран Азии, ориентированного на ЕС, увеличилась, напротив, доля экспорта США уменьшилась. Тем не менее, США остаются крупнейшим потребителем продукции стран Азии за пределами Азии. В любом случае, эти два крупнейших грузовых потока имеют прямое отношение к транзитному потенциалу России.

*2. Морской транспорт является наиболее привлекательным для международной торговли, что объясняется, во-первых, сосредоточением основных районов добычи сырья, производства готовой продукции и рынков сбыта в прибрежных районах, а, во-вторых, – сравнительными преимуществами морского транспорта в перевозке массовых партий грузов.*

В последние годы сформировался треугольник Восточная Азия – Западная Европа – Северная Америка, вершины которого представляют основные производственные базы и рынки сбыта готовой продукции. При этом производственные и сборочные базы с учетом специфики современного размещения производства в значительной мере распылены, а рынки сбыта в значительной мере концентрированы. Такая конфигурация является одной из причин несбалансированности торговли, как на двусторонней основе, так и на региональной. В частности, контейнерные линии между Восточной Азией и Западной Европой, являются примерами наибольших дисбалансов. Транзитное положение России создает ей определенные возможности на этих направлениях.

С точки зрения географического положения России особое значение имеют контейнерные грузопотоки Восточная Азия – Европа, а также, в известной степени, Восточная Азия – Северная Америка, которые, к тому же, являются двумя основными контейнерными артериями в современной мировой торговле. На их долю приходится, соответственно, 38% и 32% морских контейнерных перевозок Восток – Запад и 16% и 14% – общемировых. Пока доля России в транзитных перевозках на указанных маршрутах не превышает 1%.

*3. Особого разговора заслуживают перспективы соединения Транссибирской и Транскорейской железных дорог.*

Существуют четыре варианта соединения Транскорейской железной дороги и Транссиба, каждый из которых обладает как преимуществами, так и недостатками.

### *3.1. Выход на Транссиб через Маньчжоули – Забайкальск.*

Этот маршрут является продолжением транскорейской линии Сеул – Синьчжу и проходит через китайские города Даньдун – Шэньян – Харбин – Маньчжоули, соединяясь с Транссибом у Читы. Протяженность маршрута от Даньдуна (граница КНР и КНДР) до Москвы – 8437 км, от Пусана до Москвы – 9382 км. Из четырех возможных вариантов этот – самый короткий, однако имеет несколько недостатков:

А. На переходе Маньчжоули – Забайкальск необходима перестановка колесных пар. Соответствующие мощности имеются, однако нагрузка на переход постоянно возрастает, в том числе в связи с ростом перевозок нефти из России в Китай по железной дороге.

Б. Протяженность китайского участка маршрута – 1800 км. Плотность движения высока, особенно между Шэньяном и Харбином, поэтому для организации движения специальных контейнерных поездов необходимо получить содействие китайской железной дороги.

В. Данный маршрут трижды пересекает национальные границы. Как известно, любое пересечение границ в нынешних условиях означает задержку движения поезда на несколько часов.

### *3.2. Выход на Транссиб через Монголию.*

Этот маршрут идет от Синьчжу через Северо-Восточный Китай и Монголию (Даньдун – Шэньян – Пекин – Эренхот – Замын-Ууд – Улан-Батор – Наушки). От Даньдуна до Москвы – 0997 км, от Пусана до Москвы – 9952 км, т.е. этот вариант примерно на 500 км длиннее первого. В расчет также должны быть приняты следующие обстоятельства:

А. На переходе Эренхот – Замын-Ууд необходима перестановка колесных пар. Установленного на переходе современного оборудования достаточно для

обслуживания контейнерных поездов Улан-Батор – Тяньцзинь, однако при увеличении перевозок могут потребоваться дополнительные мощности.

Б. Данный маршрут проходит через один из наиболее напряженных участков на китайской территории, а именно, Шэньян – Пекин. Для обеспечения движения специализированных контейнерных поездов необходимо содействие китайской стороны.

В.В Монголии железнодорожные линии однопутные.

Г. Маршрут пересекает национальные границы четыре раза (РК/КНДР, КНДР/КНР, КНР/Монголия, Монголия/Россия).

### *3.3. Транскитайский маршрут.*

Этот маршрут идет от Синьдзю через Даньдун – Шэньян – Пекин – Чженьчжоу – Алашанькоу – Дружба- Петропавловск/Локоть. Расстояние от Даньдуна до Москвы – 9735 км, от Пусана до Москвы – 10680 км. Маршрут – самый протяженный из-за пересечения территории КНР и Казахстана, имеет ряд недостатков:

А. На переходе Алашанькоу – Дружба необходима перестановка колесных пар.

Б. Протяженность китайского участка маршрута составляет около 6000 км, в связи с чем необходимо содействие китайской стороны для обеспечения движения контейнерных поездов. Нет ясности относительно тарифной политики китайской железной дороги.

В. Маршрут четыре раза пересекает национальные границы (РК/ КНДР, КНДР/ КНР, КНР/ Казахстан, Казахстан/ Россия).

### *3.4. Маршрут через Туманган – Хасан.*

Данный маршрут соединяет восточное побережье Корейского полуострова с российским Дальним Востоком и пролегает через Раджин – Туманган- Хасан- Уссурийск. Расстояние от Хасана до Москвы – 9437 км, от Пусана до Москвы – 10737 км. Таким образом, этот вариант является самым протяженным. С другой стороны, он имеет определенное преимущество, поскольку маршрут не проходит по территории Китая и Монголии. ОАО «РЖД» возлагает на этот вариант особые

надежды, т.к. сухопутный вариант перевозок грузов из Пусана в Европу может оказаться более конкурентоспособным в ценовом отношении по сравнению с нынешним, смешанным, когда грузы сначала морем доставляются из Пусана в Восточный, а затем уже следуют по Транссибу. Однако и этот вариант имеет ряд проблем:

А. Перестановка колесных пар на переходе Туманган – Хасан;

Б. Железнодорожные линии в КНДР, особенно, железная дорога, идущая по восточному побережью, нуждаются в серьезных инвестициях для модернизации и увеличения пропускной способности.

В. Около 800 км данного маршрута проходит по территории КНДР, 500 км – по территории Республики Корея, что представляет собой дополнительный фактор роста сквозного тарифа.

Г. Для осуществления этого варианта на южнокорейской территории необходимо построить дополнительные линии.

Таким образом, роль транспортной инфраструктуры в повышении эффективности сотрудничества стран Азиатско-тихоокеанского региона очень высока. Она нуждается в более глубоком изучении по ряду экономических и политических аспектов. При этом нужно учитывать как тенденции глобального, так и регионального экономического роста и мировой торговли.

### *Список литературы*

1. Хузиятов Т.Д. Глобальные вызовы на мировом рынке перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2006>