



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА  
РУТ (МИИТ)



ИНСТИТУТ  
ЭКОНОМИКИ И  
ФИНАНСОВ

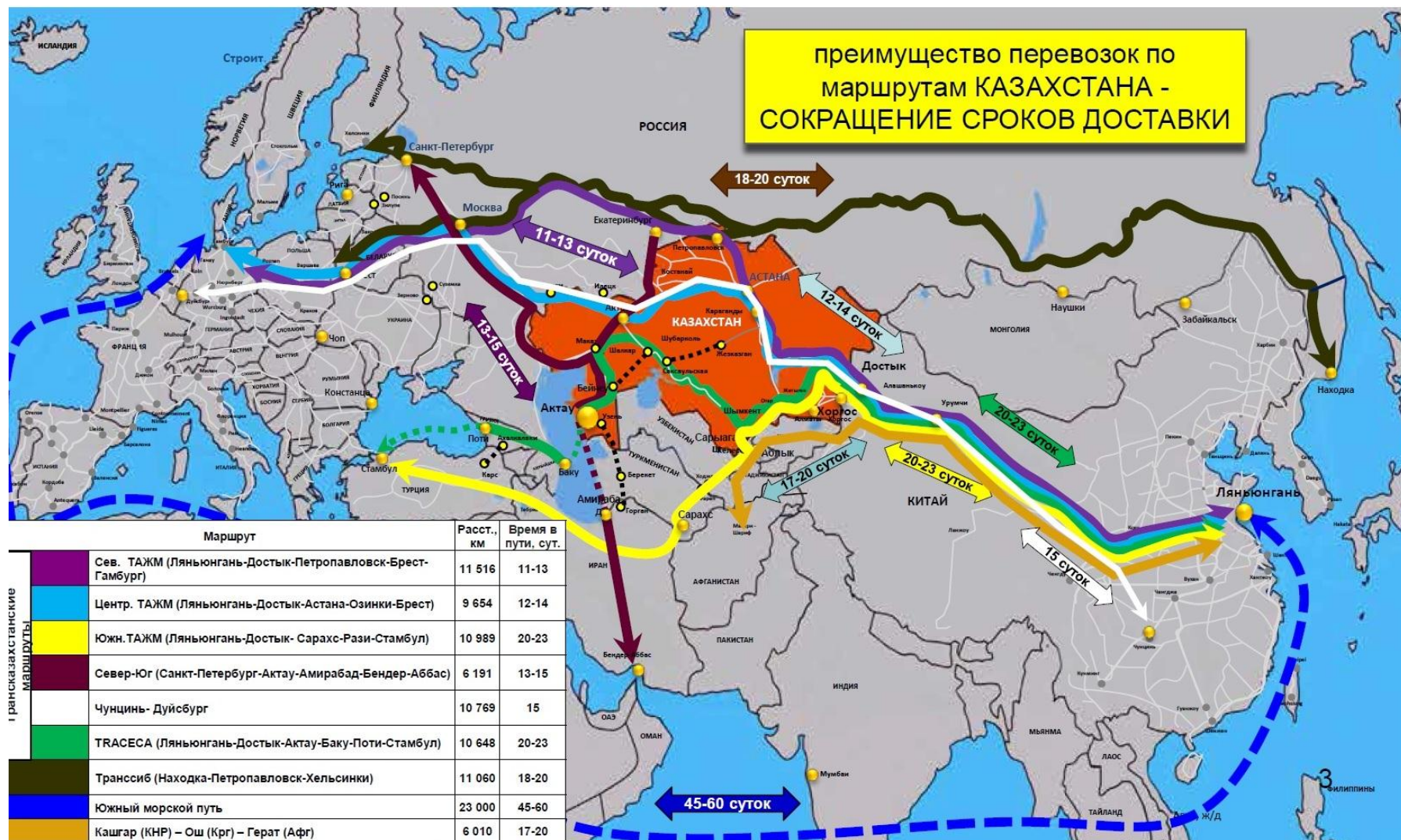


# Транспортное сообщение Россия – Китай в контексте глобальных инфраструктурных проектов

доцент кафедры «Экономика и управление на  
транспорте»,  
к.э.н., Жаков Владимир Владимирович



# Альтернативные маршруты торговли в Евразии на направлении Восток-Запад



# TRACECA

**ТРАСЕКА** (аббревиатура от англ. **Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA**) — программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия».

С развитием глобальной экономики, наращиванием величины торгового оборота между странами Европы, Азии и России, стало очевидно, что существующие транспортные мощности с точки зрения пропускной способности начинают себя исчерпывать. В частности, это начало проявляться в направлениях Восток-Запад и обратно. Таким образом в 1993 году возникла идея создания дополнительного транспортного коридора в направлении «Восток-Запад», а в 2012 году в рамках программы международного сотрудничества в области транспорта между Европейским Союзом и странами-партнёрами в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии было принято соглашение о реализации транспортного коридора ТРАСЕКА (Европа-Кавказ-Азия) на основе технических документов по формированию многосторонней системы разрешений в международных автомобильных перевозках. Таким образом, было положено начало запуску проекта «бесшовного автомобильного сообщения» между Европой и Азией в дополнение к существующему варианту «Восток-Запад» на основе железной дороги (Транссиба).

# Один пояс, один путь (Новый «Шёлковый путь»)



# Один пояс, один путь (Новый «Шёлковый путь»)

Следующий виток в развитии коммуникаций между этими частями света – **инициатива Китая «Один пояс, один путь»** - глобальная транспортная и инвестиционная инфраструктура, которая базируется на двух международных проектах: «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Предполагается, что маршрут, по которому пройдет новый Шелковый путь, будет основан на строительстве трех железнодорожных коридоров (Северный, Центральный и Южный). Все они соединят восточные провинции Китая со странами Западной Европы.

**Маршрут северного коридора:** через Казахстан и РФ к Балтийскому морю, его западная ветка пройдет через Белоруссию и Польшу в Германию и Голландию. Центральный коридор, соединит порты восточного Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии (Киргизия, Узбекистан, Туркменистан), Ираном, Турцией, затем проследует через Балканский полуостров к портам Франции. Его реализация потребует строительства дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле (Турция).

**Южная ветвь** будет проходить через Бангладеш, Индию и Пакистан.

# Один пояс, один путь: решение основных задач (сухопутный маршрут)

- Усиление региональной экономической интеграции,
- Строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры,
- Ликвидация инвестиционных и торговых барьеров,
- Повышение роли национальных валют,
- Углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры проект подразумевает **расширение таможенного сотрудничества**, расширение масштабов финансовых операций между странами, **создание финансовых институтов при различных региональных организациях (ШОС, БРИКС)**. Развитие гуманитарных связей поможет обмену в сфере культуры и науки.

# Один пояс, один путь: «Морской шелковый путь»

Кроме сухопутного транспортного коридора, китайской стороной была предложена **концепция развития морских торговых путей**, которая получила название «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Морской начнётся в городе Фучжоу (провинция Фуцзянь), пройдет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань, по Малаккскому проливу (Малайзия-Индонезия), затем через Индийский океан, обогнет Африканский рог (Кения) и направится в Красное и Средиземное моря.

**Второе направление МШП** идет из китайских портов в южную часть Тихого океана.

**Главными портами «Морского Шелкового пути XXI века»** станут Ханой (Вьетнам), Джакарта (Индонезия), Куала-Лумпур (Малайзия), Калькутта (Индия), Найроби (Кения), Афины (Греция) и Венеция (Италия).

Помимо южного пути Россия также предлагает Китаю и другим заинтересованным странам развивать **Северный морской путь — судоходный маршрут, который является кратчайшим путем между европейской частью России и Дальним Востоком**. Он проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. На трассе СМП находится свыше 50 портов.

## Экономический эффект

За десять лет инициатива «Пояс и путь» привлекла инвестиции почти в **\$1 трлн**, что привело к созданию более **3 тыс. совместных проектов**. По словам президента РФ Владимира Путина, страны Евразийского экономического союза в рамках инициативы «Один пояс — один путь» обеспечили проект инвестициями в сумме **\$24 млрд**.

Китай уже увеличил товарооборот со странами вдоль маршрута пути с **\$1,04 трлн до 2,07 трлн**. Население стран, участвующих в проекте, составляет **63% населения Земли**, а ВВП этих стран превышает **\$21 трлн**.

По прогнозу Всемирного банка, развитие инициативы «Один пояс — один путь» к **2030 году обеспечит 420 тыс. рабочих мест** в странах, расположенных вдоль маршрута.



# Евразийская транспортная инфраструктура 21 века

Таким образом, проектируемая и возводимая на основе описанных выше инициатив инфраструктура между восточными и западными регионами Евразии в перспективе образует глобальный рынок, куда вовлечено большое количество стран-лидеров в области реализации транспортных проектов, и представляет собой единую триаду из железнодорожных, автомобильных и морских путей сообщения. А в сегменте отдельных категорий грузов она может быть дополнена и авиасообщением.

# Транспортное сообщение Россия – Китай

в контексте глобальных инфраструктурных проектов

