

**Список литературы**

1. Составлен рейтинг эффективности госзакупок [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.cnews.ru/reviews/index.shtml?2014/12/12/590797>.
2. Яковлев А.А., Аллилуева О.Г., Кузнецова И.В., Якобсон Л.И., Шамрин А.Т., Юдевич М.М. Система госзакупок на пути к новому качеству // Вопросы экономики. – 2010. – № 6.
3. Яворская М.В. Сильные и слабые стороны российской системы государственных закупок и ее значение для защиты интересов отечественного бизнеса и производства // Финансовое право и управление. – 2013. – № 3. – С.37-52.

**РОССИЯ И КИТАЙ В ПРОЕКТЕ  
«ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»:  
СОТРУДНИЧЕСТВО ИЛИ КОНКУРЕНЦИЯ?!**

Цибульская Т.С., Никонова Я.И.

*Сибирский государственный университет путей  
сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya\_shka@ngs.ru*

Великий Шелковый путь – одно из наиболее значительных достижений в истории мировой цивилизации. Разветвленные сети караванных дорог пересекали Европу и Азию от Средиземноморья до Китая и служили, в эпоху древности и средневековья, важным средством не только торговых связей, но и являлись культурно-экономическим мостом между Востоком и Западом, соединившим народы в их стремлении к миру и сотрудничеству. Прошло время, поменялись карты государств, границы и правители, пошли другими путями товары, да и вся торговля изменилась. Однако же, не зря говорят, что история идет по спирали. Старое и когда-то ушедшее рано или поздно возвращается, путь и в несколько изменившемся обличье.

Вот и Великий Шелковый Шелковый Путь возрождается. 15 июня 2014 года в Китае было подписано соглашение о возрождении Великого Шелкового Пути. Соглашение подписали 19 городов Китая и других государств, через которые ранее пролегла торговая дорога. Шелковый Путь официально возрождается как туристический маршрут. Параллельно с туристическим направлением Великого Шелкового Пути, а точнее – опережая его – развивается экономическое направление, точнее – «экономический пояс». Его развитие началось в прошлом году по инициативе председателя КНР Си Цзиньпина. Один из стратегических смыслов проекта – транспортно-логистический. Что очень соответствует исторической традиции. Китай планирует организовать удобный и дешевый транспортный коридор, который связывал бы Азию и Европу. Ожидается, что успех этого проекта сильно повлияет на стоимость доставки грузов из Китая и других стран азиатского региона на сторону удешевления, а также упростит и ускорит саму процедуру доставки и растаможки товаров [2].

В рамках этого проекта планируется развитие новых транспортных путей, в том числе – в совершенно неожиданных точках земного шара. Так, Россия и Китай ведут переговоры по проекту, предусматривающему совместное освоение Северного Ледовитого океана. Так уж исторически сложилось, что на Великом Шелковом пути по Северному транспортному сухопутному маршруту из стран Азии в страны Европы, ведущее место занимают Россия и Казахстан, которые находятся в крайне выгодном геополитическом положении, находясь на большом транспортном и торговом транзите товаров из Азии в Европу [1]. Поэтому, неудивительно, что второй проект – это перевозка грузов по железной дороге из Китая через Казахстан, Оренбург, Казань, в Москву и Санкт-Петербург. Планируется, что вдоль этого маршрута образуется зона ускоренного экономического развития, так как будут перестроены транспортные пути, и получат толчок к развитию промышленность.

Особую актуальность возрождению сухопутного межконтинентального транспортного проекта прида-

ет интенсификация сотрудничества в рамках ШОС и ЕвразЭС. Так, в рамках Евразийского экономического сообщества уже принята концепция транспортного союза, что создает институциональные предпосылки для сотрудничества на одном из наиболее трудных участков нового ВШП при достаточных запасах в транспортной инфраструктуре в этом регионе. Одной из задач ШОС также является интенсификация торгово-экономического сотрудничества между странами-участницами. Транспортное сотрудничество здесь является одним из основных направлений. Планируемое увеличение экономических связей между государствами-членами сделает «Великий Шелковый путь XXI века» еще более востребованным не только как чисто транзитный маршрут в страны Европы, но и как более удобный вариант доставки грузов в страны ШОС. Поэтому политически и экономически необходимым условием для развития международной торговли является возрождение Великого Шелкового пути, а для Казахстана и России – это дополнительный плюс, так как транзит грузов рассматривается именно по Северному транспортному маршруту из Азии в Европу [3].

Проект дает возможность государствам реализовать с максимальной эффективностью преимущества своего географического положения, выстроить здесь современную инфраструктуру, модернизировать с учетом потребностей мировой экономики имеющийся промышленный потенциал, создать новые рабочие места и повысить уровень жизни населения.

**Список литературы**

1. Ли А.С., Казаков В.В. Формирование логико-структурной схемы управления устойчивым развитием социально-экономических систем // Вестник Томского государственного университета. – 2011. – № 348. – С. 100-103.
2. Мегaproект КНР – новый Великий Шелковый Путь. Как это повлияет на ваш бизнес? [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://sinospaces.ru/articles/161/>
3. Возрождение Великого Шелкового пути [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.gumilev-center.ru/voztrozhdenie-velikogo-shelkovogo-puti/>

**РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО СЕГМЕНТА  
КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА МИРОВОМ  
РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Чеглакова Е.В., Никонова Я.И.

*Сибирский государственный университет путей  
сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya\_shka@ngs.ru*

Транспорт, будучи материальной базой и инструментом товарообмена между отдельными регионами, одновременно выступает в качестве фактора, создающего и организующего единое мировое пространство, способствует дальнейшему развитию территориального разделения труда и реализации сравнительных региональных преимуществ. Контейнерные перевозки – это современный, наиболее экономичный вид транспортировки грузов, используемый как во внутренних, так и в международных сообщениях. Начиная с 1960-х годов перевозка различных промышленных товаров и готовых товаров широкого потребления в стандартных контейнерах – 20-foot equivalent unit (TEU), или двадцатифутовый эквивалент – постепенно становится новым методом доставки грузов в развивающихся странах. В настоящее время контейнерные перевозки являются наиболее перспективным и быстрорастущим способом транспортировки грузов. За период 2000–2010 гг. среднегодовой рост торговли контейнерными грузами (в единицах TEU) составил 8,6%. Согласно консенсус – прогнозу, до 2020 г. среднегодовые темпы роста мирового объема торговли в контейнерах будут около 5,5%, что превышает прогнозы темпов роста мировой экономики (рис. 1).

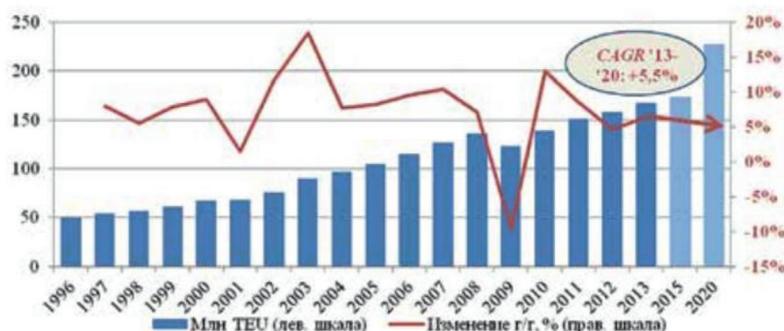


Рис. 1. Мировая торговля грузами в контейнерах, 1996–2020 гг. (млн TEU и%)

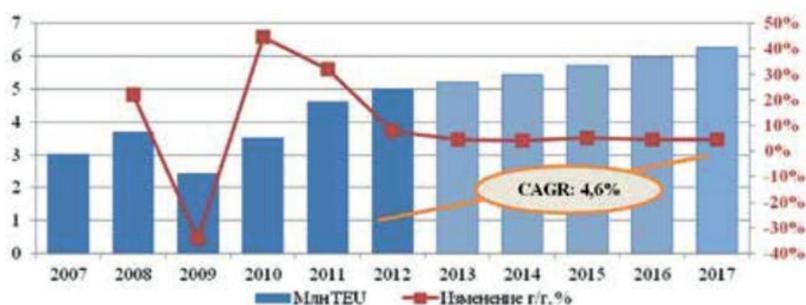


Рис. 2. Динамика и прогноз перевалки грузов в контейнерах в российских портах

Мировой контейнерный рынок характеризуется положительным ростом, высокой концентрацией и конкуренцией среди игроков, а также возрастающей ролью развивающихся азиатских стран.

Среди развивающихся стран по контейнерообороту Россия занимает 22-е место (5,0 млн TEU в 2012 г.), с учетом развитых – 33-е место. По данным Ассоциации морских торговых портов России грузооборот морских портов России в целом за январь-сентябрь 2014 года увеличился на 6,2% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) и составил 465,5 млн т. До 2017 г. среднегодовой рост прогнозируется на уровне 4,6%. Прогноз контейнерооборота на 2017 г. – 6,3 млн TEU. Крупнейшим бассейном по контейнерообороту является Балтийский (60%), далее следуют Тихоокеанский (25%), Каспийско-Черноморский (14%) и Арктический (3%).

Модель прогноза контейнерооборота портов России рассчитана исходя из физического объема импорта, динамики ВВП, а также с учетом общего роста грузооборота портов и планов по расширению мощностей контейнерных терминалов (рис. 2).

Рост контейнерного рынка в России послужил всплеском деловой активности участников транспортного процесса, привлек внимание инвесторов к развитию инфраструктуры. Для обеспечения спроса на контейнерные перевозки в России созданы компании Трансконтейнер и Национальная контейнерная компания (НКК), а также строятся новые контейнерные терминалы. Организовано курирование ускоренных контейнерных поездов, рассматриваются и реализуются проекты строительства логистических комплексов. Таким образом, динамика и прогноз грузооборота России, который в абсолютных объемах не снижался даже в период кризиса, позволяет говорить о перспективах увеличения контейнерооборота в рамках общего роста грузооборота.

**Список литературы**

1. Review of Maritime Transport Series 1997–2011. UNCTAD.
2. Никола К.В. Текущее состояние и прогноз рынка контейнерных перевозок в России // Транспорт РФ. – 2013. – № 5 (48).
3. Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт РФ. – 2011. – № 6 (37).
4. Кондратьев В.Б. Инфраструктура и экономический рост // МЭ и МО. – 2011. – № 11.

**РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ТЕХНОЛОГИЙ**

Чиканова Е.С., Никонина Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya\_shka@ngs.ru

На рубеже веков экономический потенциал всех промышленно развитых стран мира определяется существенным возрастанием роли науки и техники в общественном производстве. Неоднородность научно-технического прогресса, наличие разнообразных форм науки и техники, с одной стороны, и различных каналов передачи технологий, с другой стороны, обусловили неоднородность мирового рынка технологий и привели к формированию таких его сегментов, как рынки: патентов и лицензий; наукоемкой технологической продукции; высокотехнологичного капитала; научно-технических специалистов [1].

Россия не является новичком на мировом рынке технологий. Но все же не входит в число лидеров по развитию и инновационной деятельности. Подготовленный доклад «2014 Global R&D Funding Forecast» демонстрирует тот факт, что Россия тратит всего лишь 1,5% от ВВП на инновационную сферу деятельности и развитие. В рейтинге среди 40 стран с наиболее развитой инфраструктурой и инновационной деятельностью Российская Федерация занимает 9 место. Сложно оценить является ли данная позиция в рейтинге положительной или отрицательной, но следует отметить, что по сравнению с другими странами рос-