

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Конопелько Софья Дмитриевна

студент, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, РФ, г. Москва

Мирошина Елена Александровна

научный руководитель, канд. экон. наук, доцент, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, РФ, г. Москва

ВВЕДЕНИЕ. Актуальность темы исследования. Установлено, что в настоящее время транспортные услуги является одной из самых больших статей мирового экспорта, а их доля в структуре и мирового экспорта услуг ежегодно стремительно растет. Установлено, что доминирующей страной на рынке транспортных услуг является США, однако Китай благодаря стремительной развитию транспортных сообщений в пределах международной программы «Новый шелковый путь» создает существенную конкуренцию в мировых масштабах.

Целью данной работы выступает исследование природы и динамики изменения мирового рынка транспортных услуг, а также выявить ключевые черты функционирования указанного рынка.

Объект исследования выступают основные принципы и тенденции функционирования мирового рынка транспортных услуг на современном этапе развития.

Предметом работы является международный современный рынок транспортных услуг.

Исходя, из поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- Проанализировать мировой рынок транспортных услуг;
- Проанализировать крупнейшие мировые проекты в сфере транспортных услуг «Новый шелковый путь»;
- Проанализировать крупнейшие мировые проекты в сфере транспортных услуг «Северный поток-2».

Выявлено, что пока место России в структуре мирового рынка транспортных услуг определяется ее значительным потенциалом в этой сфере, в частности развитой инфраструктурой и налаженными связями.

Значительный потенциал страны иллюстрируют имеющиеся статистические данные, что показывают положительные сдвиги в объемах перевозки грузов и пассажиров, в частности морским и авиатранспортом.

Поэтому возникает необходимость в исследовании мирового рынка транспортных услуг как динамической сферы торговых отношений, что функционирует в виде системы международного обмена.

1. Анализ мирового рынка транспортных услуг

Транспортные услуги уже длительное время остаются одной из ведущих звеньев мирового рынка услуг. В разрезе последних четырех лет их доля в мировом экспорте услуг варьировалась от 18,5% в 2013 до 17,1% в 2017. Статистические данные показывают, что

объем торговли транспортными услугами длительное время колебался, иллюстрирующие показатели мирового экспорта услуг в период с 2013 по 2018 (табл. 1) [1].

Таблица 1.

Объем мирового экспорта услуг по видам (трлн. Долл. США)

Вид услуг	2014	2015	2016	2017
Коммерческие услуги	4,750	5,110	4,852	4,881
Туризм	1,248	1,190	1,211	1,273
Другие бизнес-услуги	1,125	1,061	1,089	1,146
Транспорт	0,984	0,892	0,850	0,911

С таблицы видно, что наибольшую долю на рынке услуг пока имеет туризм, общий объем экспорта которого составляет в пределах 1,19-1,372 трлн. долл. США, второе место занимают другие бизнес-услуги, как их классифицирует Всемирный банк, с объемом 1,06-1,23 трлн. долл. США, а третье непосредственно принадлежит транспортным услугам, которые составляют 0,850-0,984 трлн. долл. США. Наиболее удачным был 2014 год, когда объем экспортируемых транспортных услуг составил 984 млрд. долл. США. В 2015-2016 гг.

Наблюдался спад, который закончился в 2017 г., когда произошел довольно существенный прирост экспорта в размере около 50 млрд. Долл. США в год.

С аккумулированных Всемирным банком данных видно, что сейчас общий объем торговли транспортными услугами вырос на 7,1% по сравнению с прошлым годом (рис. 1) [1].

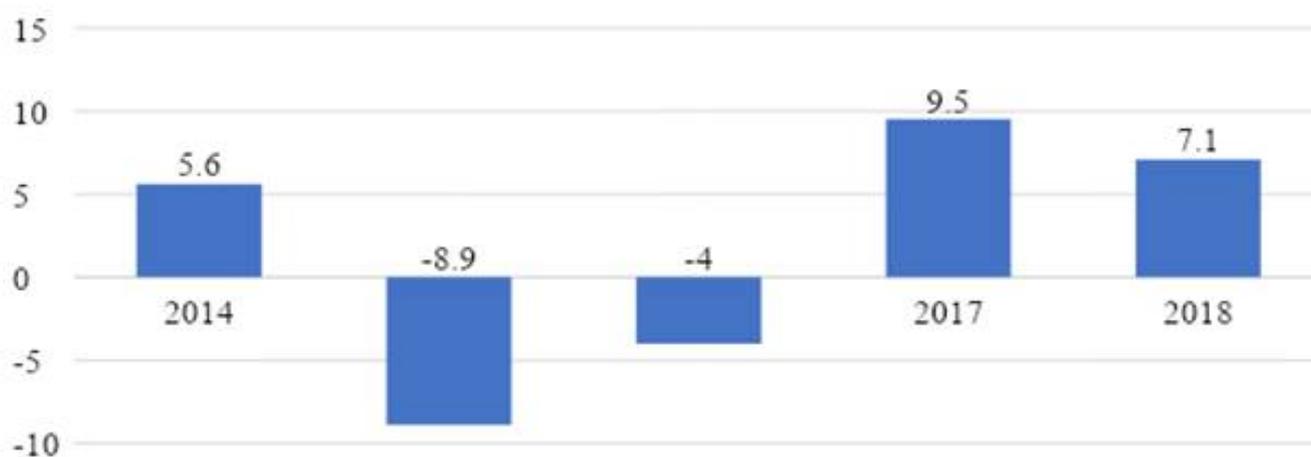


Рисунок 1. Динамика экспорта транспортных услуг у 2014-2018 гг.

Источник: разработано автором на основании источника [1]

Из рисунка видно, что наибольший прирост экспорта транспортных услуг наблюдался в 2017

году и составил 9,5%. Наименьший показатель - в 2015, когда экспорт транспортных услуг снизился на 8,9%. В 2018 прирост снизился, но все еще держится на высоком уровне по сравнению с периодом 2015-2016 гг.

Общая доля транспортных услуг в структуре мирового рынка услуг постепенно снижается. Это объясняется стремительным наращиванием мощностей таких сфер, как туризм и другие бизнес-услуги, которые за последний год выросли на 7,8% каждая. В то же время темпы роста экспорта транспортных услуг, исходя из данных предварительного рисунка, медленнее. Доля транспорта в структуре мирового экспорта услуг в 2017 г. Составила 17,1% (рис. 2) [1].

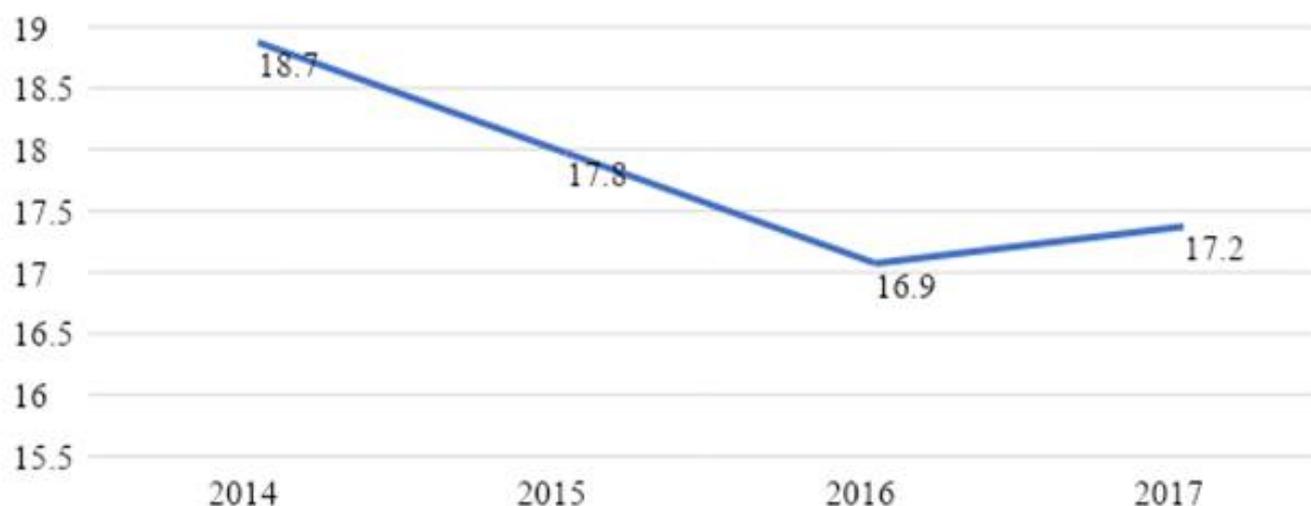


Рисунок 2. Доля транспорта в мировом экспорте услуг в 2014-2017 гг.

Источник: разработано автором на основании источника [1]

На рисунке видно, что с 2014 по 2016 годы происходило постепенное снижение доли транспортных услуг в мировой экспорте услуг, которое в 2017 изменилось на рост в размере 0,3%. Наибольшая доля в этот период наблюдалась в 2014 и составила 18,7% от общего объема экспорта услуг.

Важно также рассмотреть структуру торговли транспортными услугами в разрезе их видов.

Для этого Всемирный банк при аккумулировании статистических данных разделил весь транспорт на такие виды, как воздушный, водный, грузовой, другими видами транспорта, кроме водного и воздушного (имеется в виду сухопутный транспорт) пассажирский транспорт, а также отдельно выделяются почтовые и курьерские услуги. Распределение между этими звеньями достаточно неравномерным и проиллюстрирован на рис. 3.



Рисунок 3. Доля отдельных видов транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг в 2017

Источник: разработано автором на основании источника [1]

На рисунке показано, что наибольшая доля экспорта приходится именно на воздушный транспорт, а именно - 28% от общего объема. Следующий по объемам - морской транспорт, который составляет 26% от общего объема экспортируемых услуг. На все виды грузового транспорта приходится 18% экспортируемых услуг. Наименьшая доля (7%) приходится на почтовые и курьерские услуги. С другой стороны, если рассмотреть вопрос с точки зрения импорта, то ситуация будет несколько иной. Данные по импорту транспортных услуг приведен на рис. 4.

Из рисунка видно, что наибольшая доля импорта транспортных услуг приходится на морской транспорт и составляет 35%. Воздушный транспорт охватывает 28%, а грузовой - 22%. Наименьшая доля, как и в случае с экспортом, приходится на почтовые и курьерские услуги.

Крупнейшими экспортерами транспортных услуг в 2017 были такие страны, как США, ФРГ, Франция, Сингапур и Великобритания. к числу крупнейших импортеров вошли США, Китай, Германия, Индия и Франция. Их показатели торговли транспортными услугами, изображенные на рисунке 5.

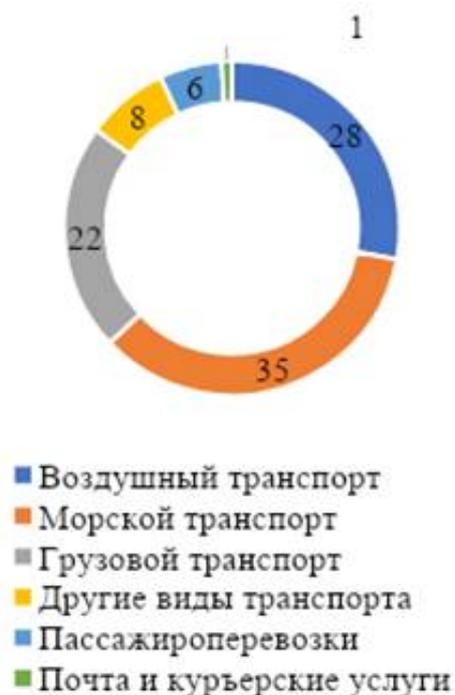


Рисунок 4. Доля отдельных видов транспорта в общем объеме импорта транспортных услуг в 2017

Источник: разработано автором на основании источника [1]

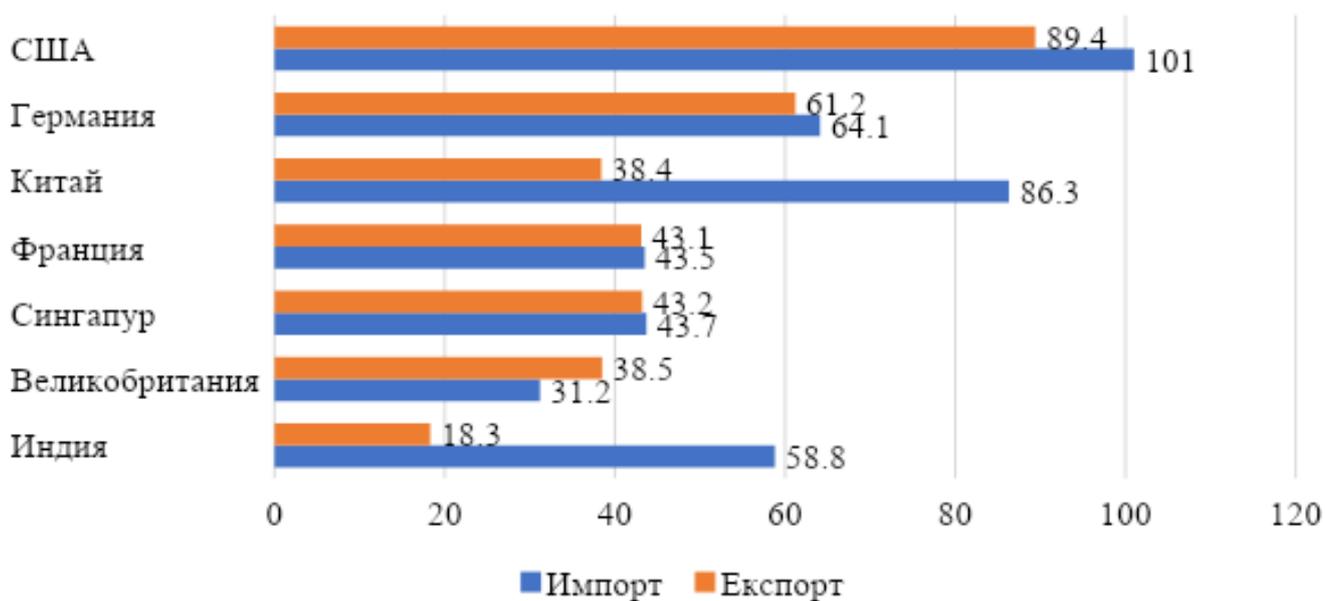


Рисунок 5 Крупнейшие страны-импортеры и экспортеры транспортных услуг 2017

Источник: разработано автором на основании источника [1]

Из рисунка можно сделать вывод, что крупнейшим мировым экспортером и импортером транспортных услуг являются США, которые поставляют транспортные услуги на мировой рынок на сумму 86 млрд. Долл. США и в то же время импортируют на сумму 111 млрд. Долл.

США. Среди всех представленных стран только одна является экспортером услуг, то есть экспортирует больше, чем импортирует, - Великобритания. Объем экспорта транспортных услуг страны достиг 37 млрд. Долл. США, а импорт - 30 млрд. Долл. США.

Глобализация как явление имеет своим проявлением появление на рынке транспортных услуг многочисленных международных проектов, объединяющих субъектов хозяйствования из разных стран для достижения той или иной общей цели. Такие совместные инициативы способствуют улучшению транспортного сообщения между государствами и сближают даже самые регионы мира.

2. Анализ крупнейших мировых проектов в сфере транспортных услуг «Новый шелковый путь»

Крупнейшие мировые проекты в сфере транспортных услуг, каждый из которых направлен на достижение конкретной цели. Проекты были выбраны по степени актуальности и масштабности - то есть главным критерием была новизна и их непосредственный масштаб в географическом и экономическом контексте. К таким проектам принадлежит трубопровод «Северный поток-2» и транспортный маршрут «Новый шелковый путь».

«Новый шелковый путь» (Евразийский сухопутный мост) - транспортный маршрут для перемещения железнодорожных грузов и пассажиров по суше от промышленных центров Китая в Европу.

Инициатива создания проекта возникла на фоне растущего товарооборота между странами Европы и Китаем, который, по данным Евростата, составляет около 600 млрд. Евро, из которых 209 900 000 000. Евро - экспорт из ЕС в Китай, а +394700000000. Евро - импорт из Китая в ЕС. В течение последних нескольких лет эти показатели существенно выросли, в частности с 2017 по 2018 экспорт из ЕС в Китай вырос на 6%, а импорт - на 5,1% [3].

Проект «Нового шелкового пути» был анонсирован в 2013 президентом КНР Си Цзиньпин как инициатива «Один пояс - один путь», для объединения экономических стратегий Китая - «Нового экономического шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века».

Инициатива направлена на улучшение существующих и создание новых торговых путей и экономических коридоров между Китаем и другими странами. Один из торговых направлений будет пролегать в Европу Китай-Центральная Азия-Россия-Европа (до Балтийского моря). В общем концепция «Один пояс - один путь» включает в себя 73 страны Центральной Азии, Европы и Африки, охватывает, по подсчетам экономических экспертов ООН, около 65% населения мира, 75% энергетических ресурсов и 40% мирового ВВП.

Сейчас среди имеющихся двух проектов приоритетным остается проект железнодорожного сообщения между ЕС и Китаем. В его рамках было начато Транскаспийский международный транспортный маршрут - международный транспортный маршрут «Китай-Турция-Европа». В 2013 началась работа над проектом путем создания Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. А уже в 2015 в Стамбуле были продемонстрированы возможности и перспективы проекту.

Преимущество проекта «Новый шелковый путь» заключается в том, что он создаст новую дорожно-транспортную инфраструктуру модернизированных путей сообщения и новых торгово-экономических хабов на всем своем пути между Китаем, Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР) и Европой. Его эффективность, безопасность и повышенная конкурентоспособность заключается в том, что предполагается создать кластеры взаимосвязанных трансевразийской коридоров. «Новый шелковый путь» может стать коммуникатором и модернизатором революционных изменений на всей протяженности маршрута [4].

Сейчас проект «Нового шелкового пути» является значительным источником инвестиций и стимулом для наращивания объемов встречной торговли между странами-участницами. В 2020 г.. вложения Китая в его развитие достигли отметки 800 млрд. Долл. США, а ежегодный товарооборот между Китаем и странами-участницами составит 2500000000000. долл. США.

Уже в I квартале 2018 китайские компании осуществили нефинансовые прямые иностранные

инвестиции на сумму 3610000000. Долл. США (выросли на 22,4%) в 52 страны и заключили 680 контрактов на строительство общей стоимостью \$ 20630000000. Ключевыми отраслями инвестирования китайских компаний в рамках инициативы является энергетика, транспортная инфраструктура, логистика, недвижимость [5].

Таким образом, проект «Новый шелковый путь» является масштабной межрегиональной инициативой, которая будет способствовать увеличению встречных торговых потоков и станет источником многочисленных инвестиций в инфраструктуру местности. Главная задача проекта - упростить и модернизировать процесс транспортировки товара между двумя регионами и обеспечить быстрое и надежное снабжение в рамках трансграничной торговли.

3. Анализ крупнейших мировых проекты в сфере транспортных услуг «Северный поток-2»

Следующим крупным проектом в сфере транспортного сообщения является «Северный поток-2». Проект «Северный поток» — это две нитки газопровода общей мощностью 55 млрд. Кубометров газа в год от побережья России через Балтийское море (точка входа - город Выборг) до Германии. Прокладка трубопровода началось в апреле 2010, газ начал поступать 8 ноября 2011

Точкой входа «Северного потока-2» в Балтийское море станет район Усть-Луга Ленинградской области. Предполагается, что газопровод пройдет по дну Балтийского моря и выйдет на территории Германии в районе Грайфсвальда, недалеко от точки выхода «Северного потока»

Суммарная проектно мощность «Северного потока» и «Северного потока - 2» составляет 110 млрд. Кубометров газа в год. Протяженность каждой из нитей - 1200 км.

Основанием для проектных инициативы стало сокращение добычи газа в регионе, в частности в Норвегии, которая является основным поставщиком внутри Европы. Значительные сокращения поставок газа прогнозируются также со стороны Алжира, который является вторым после Норвегии поставщиком газа в регион. Отмечается, что такие перспективы свидетельствуют о необходимости импорта российского газа в Европу, поскольку страна имеет крупнейшие в мире запасы и способна на выгодных условиях обеспечить потребности региона.

Обзор газового рынка Европы, разработанный региональными статистическими агентствами, показывает несколько похожую картину: в прогнозе отмечается, что уже с 2021 доля норвежского и алжирского газа в европейском потреблении будет сокращаться, в то время как перспектива использования газа из альтернативных источников возрастет. К таким можно отнести не только газ из запасов РФ, а и сжиженный газ, потенциальными поставщиками которого сейчас являются США и Нигерия.

Ожидается, что в связи с уменьшением поставок из Норвегии и Алжира импорт сжиженного газа и газа из месторождений России увеличится на 76000000000 кубометров до 2025 года. Этот показатель достигнет своего пика в 2045, когда доля газа из альтернативных источников достигнет 155 млрд. Кубометров в год. Однако существует риск, что приведенные данные будут кардинально другими прогнозируемых. Это связано с вероятностью изменения курса энергетической политики ЕС, которая постепенно концентрируется на возобновляемых источниках энергии [2].

«Северный поток-2» берет свое начало с 2012 г., Когда акционеры проекта рассмотрели предварительные результаты технико-экономического исследования строительства третьей и четвертой ниток газопровода и приняли решение, что их строительство является экономически целесообразным и технически возможным. Позже проект строительства третьей и четвертой ниток получил название «Северный поток - 2».

В апреле 2017 NordStream 2 AG подписала с компаниями ENGIE, OMV, RoyalDutchShell, Uniper и Wintershall соглашения о финансировании проекта газопровода «Северный поток-2». По данным «Газпрома», пять европейских компаний согласились предоставить долгосрочное финансирование в объеме 50% от общей стоимости проекта.

Стоимость его по официальным данным - 9 млрд. Евро. Однако эта сумма учитывает только установление трубопровода. Для ввода системы в эксплуатацию понадобится еще как минимум 30 млрд. Долларов [7].

Сейчас мнения относительно проекта «Северный поток-2» в регионе разделились. Разрешение на строительство трубопровода уже дали 4 страны-партнеры, а именно Германия, Финляндия, РФ и Швеция. Дания остается единственной страной, которая до сих пор этого не сделала. Весной 2019 Дания отказала Газпрому в прокладке «Северного потока-2» в своих территориальных водах из-за событий на востоке Украины и возвращения Крыма. Однако российская позиция относительно запуска газопровода остается неизменной - «Северный поток-2» предполагается запустить в соответствии с запланированными сроками.

США со своей стороны с начала работы над проектом резко критикуют его инициативу. В конце 2018 Конгресс США принял резолюцию против строительства газопровода «Северный поток-2». В двухпартийной резолюции отмечается, что газопровод является «радикальным шагом назад для европейской энергетической безопасности и интересов Соединенных Штатов». А уже весной 2019 в Палате представителей было принято законопроект, касающийся европейской энергетической безопасности и диверсификации, и был направлен на уменьшение политической зависимости ЕС от поставок российского газа.

Что касается других стран, то в январе 2019 Румыния, начав 1 января шестимесячный председательство в Совете ЕС, решила ускорить работу в направлении изменения законодательства, которая осложнила строительство «Северного потока-2». Такую инициативу поддержало как минимум 13 европейских стран. Она предусматривает согласование создания новых газопроводов, соединяющих страны Евросоюза с другими государствами-членами, а также всесторонний контроль за газовыми маршрутами. Главными противниками таких инициатив оказались Германия, Австрия, Нидерланды, Бельгия и Болгария, которые были официально поддержаны Венгрией, Чехией и Словенией [6].

Как результат - 4 апреля в Европарламент поддержал проект документа, призванного распространить действие законодательства Евросоюза на газопроводы из третьих стран, включая русский газопровод «Северный поток-2». Это предполагает ряд условий, которые в будущем могут осложнить сотрудничество с РФ по поставкам газа нитками «Северного потока».

В частности, транспортировкой газа не может заниматься та же компания, которая его добывает и продает (так называемый анбандлинг, или «разъединение активов»). Сегодня NordStream 2 AG полностью принадлежит Газпрому, поэтому требование анбандлингу она не выполняет. Также необходимо предоставление доступа к трубе третьим компаниям. Законом предусматривается необходимость справедливых тарифов на транспортировку, которые устанавливать не собственник трубы, а национальный регулятор [6].

Учитывая имеющиеся данные, перспектива окончания строительства «Северного потока-2» и введение его в эксплуатацию вполне реальной перспективой. Сейчас Россия является одним из приоритетных поставщиков газа в регион и, опираясь на данные статистики и объективные обстоятельства, можно сделать вывод, что такая инициатива выгодна той или иной степени обеим сторонам проекту.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Следовательно, можно утверждать, что на рынке транспортных услуг прослеживается положительная динамика. Общий объем экспорта в 2018 г.. Вырос на 7,1%, а после длительного спада их доля в структуре экспорта услуг стала постепенно увеличиваться. В экспортных операциях преобладает воздушный транспорт, а в импортных - морской. Крупнейшим экспортером и импортером транспортных услуг является США. Среди мировых проектов в сфере транспортировки наиболее актуальными и масштабными остаются два - «Новый шелковый путь» и «Северный поток-2». Сейчас каждый из них имеет свою вполне определенную цель. «Новый шелковый путь» имеет целью налаживания устойчивого железнодорожного и морского сообщения между Китаем и странами ЕС. «Пивничныйпотик-2» — это проект поставки газа с территории РФ по трубопроводу,

проложенному по дну Балтийского моря, параллельно с «Северным потоком». «Северный поток-2» должен обеспечить европейский регион, который в течение 5 лет сократит добычу газа из собственных месторождений.

В перспективе развитие рынка транспортных услуг будет формироваться вокруг новейших достижений технического прогресса.

Существующие в настоящее время недостатки отрасли будут проявляться в тенденциях по дальнейшей компьютеризации и диджитализации.

Среди передовых технологий, которые могут быть внедрены в процесс транспортировки, можно выделить интеллектуальные транспортные системы, технологию блокчейн, искусственный интеллект и т.д. В общем транспортной сфере будут присущи автоматизация всех процессов модернизации уже существующих базовых технологий.

Возможной будет дальнейшая экономическая экспансия со стороны КНР, которая происходит через глобальную инициативу «Один пояс - один путь», или «Новый шелковый путь».

Страна инвестирует в Африку и Ближний Восток, а также увеличивает свои инвестиции в дороги, порты, железнодорожные линии сообщения и мосты. Развитие глобальных торговых путей является одним из шагов к усилению позиций Китая на рынке транспортных перевозок и экономического сближения со странами ЕС.

Список литературы:

1. Trade map: Trade statistics for international business development.URL: <https://www.trademap.org/>
2. North Stream 2: Gas Market Outlook.URL:<https://www.nord-stream2.com/>
3. Некоторые аспекты российско-китайских торговых отношений РОССИЯ И КИТАЙ: ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА: материалы VI международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, 16-18 мая 2016 г.). Выпуск 6 / Отв. ред. Д.В. Буяров, Д.В. Кузнецов. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2016. – С. 265-268.
4. Дубровина Г.А. 2017. Новый шелковый путь как экономическая стратегия КНР — Вестник современных исследований год: 2017 с. 310-312 - УДК: 339.923
5. Van der Putten F. P., Seaman J., Huotari M., Ekman A., Otero-Iglesias M. Europe and China's New Silk Roads. The European Think-tank Network on China (ETNC). 2016. 73 p.
6. Рогинко Сергей Анатольевич "Северный поток - 2": мнимые экологические риски // Научно-аналитический Вестник Института Европы РАН. 2018. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/severnnyy-potok-2-mnimye-ekologicheskie-riski> (дата обращения: 18.03.2020).
7. Во сколько обойдется России и Европе «Северный поток-2».URL:<https://www.dw.com/ru/во-сколько-обойдется-россии-и-европе-северный-поток-2/a-42870233>