

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Лю Цзяньцинчжоу

**РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ КИТАЯ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по образовательной программе

подготовки магистров

по направлению 38.04.01 «Экономика»

«Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

г. Владивосток
2018

Автор работы _____
(подпись)

« 14 » _____ 2018 г.

Консультант (если имеется)

(подпись) _____ (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

Руководитель ВКР _____
(должность, ученое звание)

канд.экон.наук, доцент каф. мировой
ЭКОНОМИКИ

(подпись) _____ Новикова С.А _____
(Ф.И.О)

« 14 » _____ 2018 г.

Назначен рецензент _____
(должность, ученое звание)

(Ф.И.О)

Защищена в ГЭК с оценкой _____

Секретарь ГЭК (для ВКР)

(подпись) _____ (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой мировой экономики,
канд. экон. наук

(подпись) _____ А.А. Кравченко _____
(Ф.И.О)

« 14 » _____ 2018 г.

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту

Лю Цзяньцзинчжоу

группы М1201лут

(фамилия, имя, отчество)

на тему: Роль и значение международных железнодорожных перевозок грузов для
развития экономики Китая

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1) Теоретические аспекты международных железнодорожных перевозок грузов

2) Анализ и оценка международных железнодорожных перевозок грузов в РФ и КНР

3) Оценка развития международных железнодорожных перевозок грузов в КНР для
развития экономики Китая

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы:

Монографии, научные статьи, сборники научных трудов, авторефераты, диссертации,
ресурсы сети Интернет

Срок представления работы « 21 » июня 2018 г.

Дата выдачи задания « 20 » октября 2016 г.

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент

(должность, уч. звание)

(подпись)

С.А. Новикова

(и.о.ф)

Задание получил
(подпись)

Лю Цзяньцзинчжоу

(и.о.ф)

Оглавление

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты международных железнодорожных перевозок грузов.....	7
1.1 Понятие и виды международных железнодорожных перевозок грузов	7
1.2 Международные правовые аспекты организации железнодорожных перевозок грузов.....	13
1.3 Оценка объемов перевозок через железнодорожные логистические коридоры Китай – Россия – Европа	16
1.4 Основные показатели работы Китайской железной дороги за 2015-2017 гг.	29
2 Анализ и оценка международных железнодорожных перевозок грузов в РФ и КНР	38
2.1 Анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в РФ	38
2.2 Анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в КНР	50
2.3 Оценка развития железнодорожного комплекса Китая	60
3 Проблемы и перспективы интеграции железнодорожного комплекса КНР в мировую транспортную систему	78
3.1 Выявление проблем железнодорожных перевозок грузов из Китая в страны мира	78
3.2 Оценка дополнительных грузопотоков Китая по железнодорожным маршрутам экономического проекта Шелкового пути.....	83
3.3 Направления для интеграции железнодорожного комплекса Китая в мировую транспортную систему и значение для экономики страны.....	87
Заключение	96
Список использованных источников	99
Приложение	104

Введение

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших факторов стабильного развития экономики.

В настоящее время в силу динамичного расширения экономических связей возникает необходимость в международном сообщении при транспортировке различных грузов, вследствие чего, постепенно развивается мировой рынок транспортных услуг. При международном сообщении очень часто комбинируются различные виды транспорта. Сочетание видов транспорта непосредственно зависит от специфики груза, правил и условий его транспортировки, построенного маршрута перевозки и других особенностей.

Таким образом, в быстром развитии торговых и экономических отношений между различными предприятиями и даже странами во многом человечество обязано именно грузовым перевозкам. И в большей степени, железнодорожному транспорту, который играет в современной системе грузоперевозок весьма большую роль.

В настоящее время железнодорожные контейнерные перевозки, осуществляющиеся между различными государствами, позволяют поддерживать в стабильном состоянии целые производственные сферы. Соответствующий транспорт используется в процессе доставки тяжелых единиц техники, сырья, продуктов питания, оборудования и других товаров. Благодаря железной дороге можно относительно быстро и недорого перевезти определенный груз до нужного места, не рискуя при этом его сохранностью. Существенным недостатком данного вида транспортировки является лишь привязка поездов к определенному маршруту.

Объектом исследования является организация международных железнодорожных перевозок грузов в Китае.

Предмет исследования – тенденции развития международных железнодорожных перевозок грузов в Китае.

Цель работы определить роль и значение международных железнодорожных перевозок грузов для развития экономики Китая.

Задачи:

- изучить понятие и виды международных железнодорожных перевозок грузов;
- рассмотреть международные правовые отношения в сфере железнодорожных перевозок грузов;
- раскрыть правовые отношения в сфере международных железнодорожных перевозок грузов в Китае;
- провести исследование международного рынка железнодорожных перевозок грузов.
- провести анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в РФ;
- проанализировать организацию и планирование международных железнодорожных перевозок грузов в КНР;
- сделать оценку развития железнодорожного комплекса Китая;
- выявить проблемы развития железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в страны мира;
- оценить дополнительные грузопотоки Китая по железнодорожным маршрутам экономического проекта Шелкового пути;
- выявить направления для интеграции железнодорожного комплекса Китая в мировую транспортную систему и значение для экономики страны.

Вопросам организации международных железнодорожных перевозок товаров посвящены работы многих российских и зарубежных авторов, среди которых: Забелин В.Г., Лимонов Э.Л., Плужников К.И., Чунтомова Ю.А., Госс Р., Кох А., Панаядес Ф.М., Сонг Д.-В., Фиссер Ф., Хенвуд Р.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в комплексном анализе процесса организации железнодорожных перевозок для экономики Китая, а также в выявлении особенностей организации таких перевозок.

Практическая значимость работы заключается в том, что сформулированные автором выводы, положения и рекомендации могут быть использованы трейдинговыми компаниями и компаниями-перевозчиками, стремящимися усилить свои позиции при выходе на высококонкурентный рынок Китая, а также теми экспортерами, которые впервые планируют выход на данный рынок.

При написании диссертационной работы использовались методы логического, структурного, сравнительного и количественного анализа.

Теоретической основой диссертационного исследования стали труды отечественных и зарубежных ученых в области организации международных железнодорожных перевозок, научные и деловые статьи из отраслевых периодических изданий. Автором также использовались данные международной статистики, материалы международных и страновых отраслевых ассоциаций и организаций – Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), а также электронные материалы сайтов, таких как Africa Fertilizer, International Merchandise Trade Statistics of the United Nations, Maritime Connector и прочих.

Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений, содержащих таблицы, графики и документы. Основной текст работы изложен на 103 страницах. Библиографический список включает пятьдесят один источник.

1 Теоретические аспекты международных железнодорожных перевозок грузов

1.1 Понятие и виды международных железнодорожных перевозок грузов

Международная железнодорожная перевозка – это транспортировка грузов и пассажиров между несколькими государствами, при которой соблюдаются условия международной железнодорожной конвенции [4949]. Если международное транспортное соглашение отсутствует, то железнодорожные перевозки имеют национально-правовой характер. Данная перевозка осуществляется при помощи договоров, прежде всего, предпринимательских договоров: следование до пограничной станции регулируется по закону государства места отправления, после пересечения границы – по национальному праву соответствующего иностранного государства.

Основные типы международных перевозок грузов по железной дороге:

- вагонная. С помощью данного типа осуществляется транспортировка хозяйственных товаров, одежды и почтовых отправок;
- рефрижераторная. Благодаря рефрижераторному типу перевозок осуществляется доставка скоропортящейся продукции;
- контейнерная – позволяет перевозить различные грузы;
- хопперы – перевозка сыпучих материалов;
- платформенная – тип перевозки для транспортировки техники или оборудования, имеющей крупные габариты;
- открытые полувагоны – применяются для перевозки различной сырьевой продукции;
- цистерны – используются для транспортировки жидких материалов.

Очень популярным видом грузоперевозки железнодорожным транспортом считаются контейнерные перевозки. Контейнеры могут быть

следующих видов: с открытым, закрываемым материей верхом, для транспортировки крупногабаритных грузов; танктейнер в виде цистерны для перевозки жидкости; рефрижератор для перевозки скоропортящихся грузов; со сменным корпусом легкой конструкции, легко перемещаемый без подъемного оборудования. Использование контейнеров позволяет перевозить большие партии товара, в условиях сохранности и полной безопасности груза, что особенно важно при транспортировке опасных грузов. Кроме того, контейнеры удобно перемещать с железнодорожных составов на другие транспортные средства: морские, воздушные или автомобили. Кроме перевозки железнодорожными контейнерами, для менее объемных и тяжеловесных грузов очень удобно использовать грузоперевозки почтово-багажными вагонами. Это наиболее быстрый вид перевозок, так как скорость движения почтово-багажных вагонов такая же, как у пассажирского поезда. А поддержание оптимальной температуры с помощью отопления зимой играет важную роль для некоторых грузов.

За рубежом получили развитие современные инновационные способы взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта путем доставки контрейлеров на специально сконструированных железнодорожных платформах. Контрейлер представляет собой контейнер, оборудованный колесами с пневматическими шинами, предназначенный для перевозки грузов на железнодорожных платформах и по шоссе. Его грузоподъемность составляет 6–30 т [41].

На сегодняшний день существующая в Европе практика перевозок трейлеров и автопоездов по железной дороге достаточно хорошо изучена. Это новые концепции перевозок трейлеров по железной дороге, позволяющие в несколько раз повысить скорость их обработки в портах, на пограничных станциях и терминалах, что является достаточно актуальным фактором для Европы, учитывая плотность грузопотока на автомобильных и железных дорогах.

Показателен проект, разработанный специалистами германских транспортных предприятий, когда погрузка и разгрузка вагонов с автоприцепами выполняется по горизонтали с передвижением автоприцепа вместе с встроенным в платформу, так называемым «корытом». Есть и альтернативная система, получившая название «катящееся шоссе», разработанная транспортниками Франции. В ней пол железнодорожной платформы вместе с автоприцепом поворачивается под погрузку и разгрузку на своей оси.

Распространенные в Европе комбинированные грузовые перевозки относятся к интермодальным. Причем большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, максимально короток. При этом сочетаются преимущества разных видов транспорта: высокий потенциал перевозок массовых грузов железнодорожным транспортом и маневренность автомобильного.

В 1970-х гг. были разработаны специализированные вагоны для перевозки автопоездов железнодорожным транспортом по системе «катящееся шоссе». В частности, одной из австрийских компаний была предложена конструкция вагона с предельно низким уровнем погрузочной площадки – 410 мм при диаметре колес ходовой части 360 мм. Вагоны длиной 13500 мм оборудованы двумя четырехосными тележками и располагаются в составе поезда на минимальном расстоянии один от другого. Зазоры между ними при погрузке перекрывают откидными щитами для беспрепятственного прохождения автопоездов по всему железнодорожному составу, в который включают 30 вагонов (общая длина поезда 405 м), что позволяет разместить до 20 автопоездов.

В 1980 г. в Германии фирмой Talbot была разработана усовершенствованная конструкция вагона также с двумя четырехосными

тележками. Длина вагона по буферам – 19 090 мм, собственная масса – 17 т, максимальная грузоподъемность – 40 т, диаметр колес – 380 мм [43].

Одновременно появились конструкции вагонов-платформ для перевозки седельных полуприцепов, контейнеров и сменных кузовов (с донными карманами и увеличенной длиной фронта погрузки, четырех- и двухосные), процесс их модернизации не прекращается. С конца 1990-х гг. и по сегодняшний день наиболее широко используются двухосные вагоны-платформы, допускаемая осевая нагрузка которых повышена до 22,5 т.

В настоящее время в комбинированных перевозках между Францией и Италией, а также Францией и Испанией предпочтение отдано концепции вагона компании Modalohr с пониженным уровнем пола, позволяющим перевозить грузовые автомобили высотой до 4 м, а также вагону типа AFR компании Arbel-Fauivet-Rail [43].

Одним из факторов, сдерживающих перевозки грузового автотранспорта по железной дороге, является необходимость адаптации существующей инфраструктуры к габаритам вагонов-платформ. В Европе существуют различные габариты погрузки. При этом высота очертаний над уровнем головки рельса колеблется в пределах от 4280 мм (международный габарит погрузки G1) до 4650 мм (средне- и восточноевропейский габарит погрузки G2).

Для того чтобы обеспечить перевозку полуприцепа высотой 4 м, установленного на погрузочной площадке высотой 270 мм над уровнем головки рельса, на различных европейских линиях предпринимались попытки увеличения габаритов. В качестве минимума в долгосрочном плане был выбран габарит GB2, соответствующий требованиям МСЖД, который уже сейчас обеспечивается на некоторых важнейших европейских линиях, участвующих в комбинированных перевозках. Успех комбинированных перевозок, например в Швейцарии, тесно связан с конкурентоспособной стоимостью перевозки (менее 400 евро), мерами регулирования движения тяжеловесного подвижного состава (запрет на перевозки в ночное время и в выходные дни), налоговыми мерами в отношении содержания автодорог, а также с возможностью полноценного

отдыха водителей в течение 9 ч. Маршруты с применением контрейлерных перевозок и перевозок по системе «катящееся шоссе» в Европе успешно применяются начиная с 1960-1970-х гг. Одними из первых были перевозки в Европе (под Ла-Маншем) и в Швейцарии (RAIpin SA). Перевозки челночными поездами выполняются между терминалами Кокей во Франции и Шеритой в Великобритании. Протяженность маршрута составляет 101 км. Терминалы имеют в совокупности 45 км железнодорожных путей и 38 км путей зоны технического обслуживания. Площадь перегрузочных терминалов равна 560 га во Франции и 240 га в Великобритании. Частота челночных отправок – 7 поездов в час при тактовой цикличности движения, равной 2 ч, и максимальной скорости движения поездов 130 км/ч. Средняя степень загрузки поездов – 70%. Швейцарское акционерное общество RAIpin SA, созданное в 2001 г., управляет перевозками по системе «катящееся шоссе» в сообщении Германия – Италия. Протяженность маршрута составляет 418 км. Поезда длиной 450 м (максимально 540 м) рассчитаны на размещение 18 автопоездов и движутся с максимальной скоростью 75-80 км в час [43].

Во Франции перевозки грузового автотранспорта по системе «катящееся шоссе» осуществляются между Францией и Италией (так называемые Альпийские несопровождаемые перевозки – (AFA), а также от франко-испанской границы до Люксембурга (Lorry Rail), планируется выполнять такие перевозки по маршруту «Атлантическая ось» (AF Atlantique). С ноября 2002 г. начаты перевозки по системе «катящееся шоссе» между городами Мюнхен (Германия) и Больцано (Италия). Компания Bertani Servizi Ferroviari, располагающаяся в итальянском городе Тренто, еженедельно предоставляет для этого 12 пар поездов с собственными вагонами. Это позволяет перевозить до 500 грузовых автомобилей в неделю.

В марте 2007 г. французская компания Modalohr приступила к интермодальным грузовым перевозкам Autoroute Ferroviare между Перпиньяном и Люксембургом. Комбинированные перевозки груженых автомобильных прицепов по системе «катящееся шоссе» в направлении север-

юг становятся вторым коммерческим применением двухсекционных платформ со сниженным уровнем пола в средней части, предложенных компанией Modalohr для трансальпийских челночных перевозок по коридору протяженностью 175 км между пунктами Айтон-Бургенау (Франция) и Орбассано (Италия). Перевозки были начаты совместным предприятием Autoroute Ferroviare Alpine в ноябре 2003 г. В настоящее время в них участвует более 500 вагонов, что гораздо больше намеченного первоначально [43].

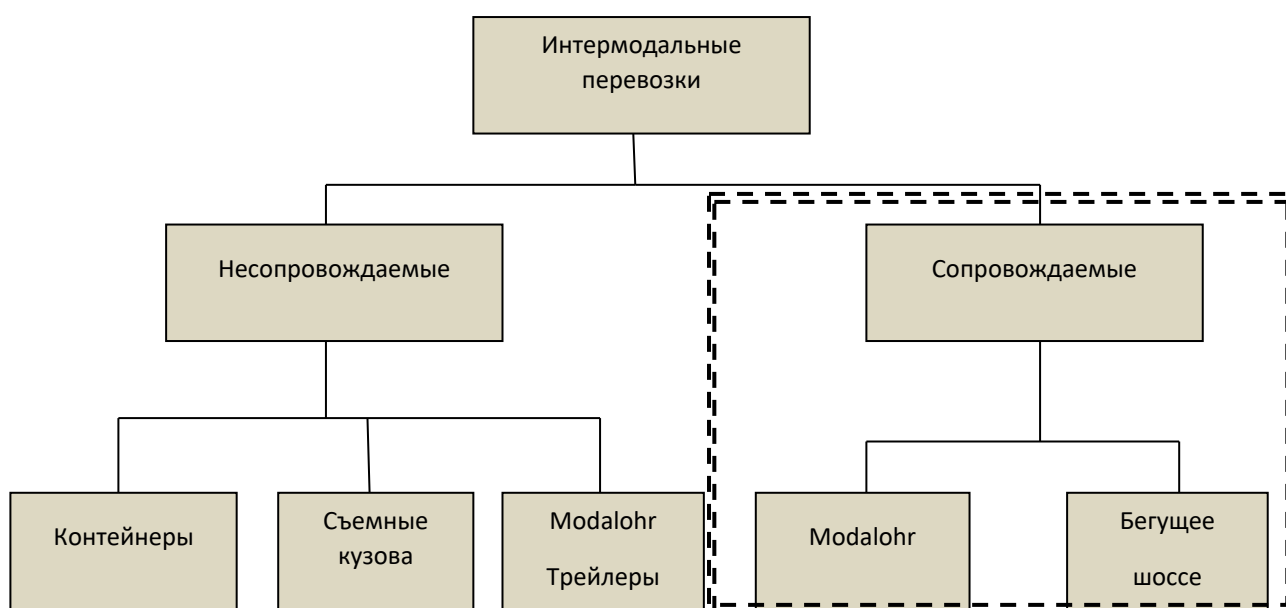
Субсидировался пилотный проект правительствами обеих стран. Применение технологии контрейлерных перевозок, помимо разгрузки автомобильных очередей на границах, имеет и дополнительные преимущества: снижаются нагрузки на автополотно, поскольку часть грузопотока переходит на железную дорогу; железные дороги получают дополнительные грузопотоки; снижаются затраты железных дорог на начально-конечные операции при отгрузке трейлеров в составе ускоренных поездов по «нитке» графика; китайские терминалы и автоперевозчики получают дополнительные объемы перевозок; снижаются потребление топлива, количество выхлопных газов, и значительно улучшается экологическая обстановка.

В целом железнодорожный транспорт имеет ряд положительных факторов: возможность перевозки крупногабаритных грузов в больших объемах и на дальние расстояния; высокая грузоподъемность транспорта; перевозка особых, специфичных и специальных грузов. Еще одним из неоспоримых преимуществ железнодорожной перевозки является его сравнительная дешевизна, обусловленная низкой трудоемкостью, отсутствием востребованности в дорогом жидком топливе, прочностью и долговечностью такого транспорта. Также благодаря введению предварительного информирования появилась возможность ускорить процедуру таможенного оформления товаров. Наиболее существенным недостатком железнодорожных перевозок является его ограниченность, вытекающая из привязанности такого транспорта к непосредственно железнодорожной сети, а также довольно таки

высокая себестоимость погрузочно-разгрузочных операций, а также самих станций.

1.2 Международные правовые аспекты организации железнодорожных перевозок грузов

На рисунке 1 приведена классификация итермодальных перевозок. Интермодальные (контрейлерные) перевозки делятся на сопровождаемые и несопровождаемые.



Источник: [27]

Рисунок 1– Виды интермодальных перевозок

В настоящее время в Европе действует широкая сеть маршрутов комбинированных перевозок. Как и было написано выше, исторически сложилось положение, при котором комбинированные перевозки стали применяться для преодоления естественных или административных препятствий – гор (Альпы) и государственных границ. В настоящее время все большее значение приобретает экологический аспект комбинированных перевозок. Такие традиционно туристские страны, как Австрия и Швейцария защищают природоохранные зоны от транзита большого количества грузового

транспорта. Автомобильные перевозчики пересекают эти районы на поездах RoLa (бегущее шоссе), Модалор, или в несопровожаемом режиме.

Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок осуществляется посредством следующих нормативно-правовых актов:

- международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам (МГК);
- соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

В данных Бернских конвенциях участвует 33 страны, в том числе из Европы, Азии и Северной Африки. Общие правила, которые установлены международной конвенцией по перевозке грузов по железным дорогам, действуют исключительно на перевозки в пределах железнодорожных линий, их список есть в соглашении. Ставки провозных платежей определяются в рамках национальных и международных расценок. Более того, правила соглашения о международных железнодорожных перевозках устанавливают сроки доставки грузов: большой скорости 40 км в сутки; малой скорости 300 км в сутки [8].

КОТИФ определяет размеры и условия ответственности на случай повреждения или утери груза. Еще две многосторонние конвенции заключены странами социалистической Европы и Азии: Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС). Оно распространяется только на международные перевозки. В них отправитель груза составляет договор с перевозчиком, который является участником соглашения о международном грузовом сообщении, и, кроме того, еще минимум одна железная дорога страны участницы СМГС участвует в такой перевозке. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС). При помощи соглашения о международном пассажирском сообщении создается общий регламент по процессам заключения договоров перевозки, установлением прав и обязанностей участников договора, а также претензиям при невыполнении каких-либо условий договора. Осуществление внешнеторговых перевозок грузов железнодорожным транспортом в РФ осуществляется Российскими железными

дорогами (РЖД). При осуществлении грузовых перевозок как на экспорт, так и по импортным контрактам китайские компании взаимодействуют с подразделениями Российских железных дорог. Схему такого взаимодействия можно рассмотреть на примере поставки китайской компании экспортером груза на условиях CFR, с российской железнодорожной станции [8]:

1) отправка китайской компанией экспортером извещения импортеру о готовности товара к отгрузке;

2) в свою очередь импортер направляет в адрес китайского экспортера инструкцию по отправке, а также инструкцию о распределении документов;

3) китайская компания экспортер оформляет договор на перевозку груза с РЖД, через его подразделение Технологический центр подготовки 132 документов (ТехПД);

4) после этого экспортер передает заявку на заказ вагонов на станцию, с которой будет отправляться груз, одновременно согласовываются план подачи вагонов и дата их отгрузки;

5) со стороны железнодорожной станции оформляются и передаются экспортеру счета на оплату установленных услуг, а также на оплату железнодорожного тарифа;

6) после оплаты указанных платежей экспортер готовит комплект сопроводительных документов на груз и передает их перевозчику. В данном случае такими документами могут быть: сертификаты, упаковочный лист, 4-ый лист ГТД;

7) по результатам отгрузки товаров экспортер отправляет на адрес импортера извещение об отгрузке;

8) прибыв на станцию назначения, перевозчик передает импортеру сопроводительные документы на груз, а также уведомление о прибытии груза вместе с самим грузом.

Комплект сопроводительных документов, оформляемых компанией экспортером, содержит следующие листы: оригинал накладной, следует до станции назначения вместе с грузом, где передается импортеру прямо с грузом

и упаковочным листом; дорожная ведомость, следует вместе с грузом до пункта назначения, при прибытии груза передается станции назначения; дубликат накладной, после оформления договора перевозки передается отправителю; лист выдачи груза, следует до станции назначения вместе с грузом, по прибытии остается на дороге назначения; лист уведомления о прибытии груза, следует до станции назначения вместе с грузом, по прибытии передается импортеру непосредственно с грузом и оригиналом накладной.

Железнодорожная накладная – это официальное документальное подтверждение заключения договора перевозки. Его участники – отправитель груза и администрация железной дороги. Для интернациональных перевозок грузов при помощи железнодорожного транспорта используются формы накладных, которые утверждены конвенциями МГК и СМГС непосредственно по грузовым перевозкам [41]. При оформлении железнодорожной накладной используются стандартные бланки, как правило, на двух языках. Оформлением накладной занимается отправитель груза либо его экспедитор. Оригинал и дубликат железнодорожной накладной печатью перевозчика. Это является подтверждением заключения договора перевозки. После простановки печати перевозчиком, дубликат накладной остается у грузоотправителя, оригинал накладной следует с грузом, вместе с остальными товаросопроводительными документами.

Таким образом, международная железнодорожная перевозка осуществляется на основании нормативно-правовых актов, многосторонних конвенций, комплектов сопроводительных документов, международного транспортного соглашения и имеет правовой характер.

1.3 Оценка объемов перевозок через железнодорожные логистические коридоры Китай – Россия – Европа

В настоящее время в КНР сформировалось три железнодорожных логистических коридора Китай – Европа, которые проходят через международные железнодорожные пограничные переходы (МЖПП):

- 1) Алашанькоу – Достык и Хоргос – Алтынколь (западный),
- 2) Эрлянь-Хото по территории Монголии (центральный);
- 3) Маньчжурия – Забайкальск (восточный).

По ним осуществляет перевозку 21 регулярный контейнерный поезд [50].

Масштабы инвестиций и их ориентацию демонстрируют показатели 2014 г. В этот год на выполнение 49 проектов развития железнодорожной инфраструктуры было инвестировано 663,8 млрд юаней. Порядка 75% общего объема инвестиций обеспечивали развитие железнодорожной сети в центральных и западных провинциях страны. Всего было введено в эксплуатацию 5586 км новых дорог, в том числе 1,8 км скоростных магистралей. При этом темпы развития железнодорожного комплекса продолжали ускоряться и достигли пика в 2015 г., когда в строительство железнодорожной инфраструктуры было вложено 823,8 млрд юаней. В 2016 г. темпы начали снижаться – было вложено 801,5 млрд юаней. Это было связано не только с мировым экономическим кризисом, но и с отсутствием острых проблем в железнодорожном комплексе – он перешел в режим устойчивого развития, с темпами, адекватными темпам развития всего народно-хозяйственного комплекса КНР. В 2017 г. объем инвестиций в железнодорожное строительство составил 800 млрд юаней и обеспечил строительство 2,1 тыс. км новых путей, электрификацию 4 тыс. км железных дорог, прокладку 2,5 тыс. км вторых путей. А всего 13-м пятилетним планом (2016-2020 гг.) предусмотрено вложение в инфраструктуру железнодорожного комплекса 3,5 трлн юаней.

В 2017 г. через МЖПП Маньчжурия – Забайкальск проследовало 604 поезда (увеличение на 31%), в том числе из Китая в Россию и Европу – 542, в обратном направлении – 62. По данным Маньчжурской таможни перевезено 45,6 TEU с товарами на сумму около 1,9 млрд долл. США.

Через Эрлянь-Хото – 77 поездов (увеличение на 755%), в том числе из Китая в Монголию, Россию и Европу – 50, обратно – 27.

Через Алашанькоу – Достык и Хоргос – Алтынколь проследовало 570 поездов, в том числе в Среднюю Азию – 227 и в Европу – 343. По данным АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) объем перевозок в контейнерах вырос более чем в два раза и составил 46,1 тыс. TEU.

При этом следует отметить, что в целом объем грузоперевозок через китайско-казахстанские железнодорожные пограничные переходы в 2015 г. существенно снизился.

Объем перевозок через Алашанькоу – Достык составил 6,2 млн т, падение по сравнению с прошлым годом составило 52,96% или 7,1 млн т. В том числе импорт составил 3,32 млн т (упадок на 60,45%), экспорт – 2,87 млн т (упадок на 39,78%).

Через переход Хоргос – Алтынколь перевезено 927,1 тыс т, что на 45,1% или 762 тыс. т меньше в сравнении с прошлым годом.

По информации Контейнерной компании КЖД (CRCTC) за 10 месяцев 2017 г. по маршруту Китай – Европа проследовало 1058 поездов, что более чем в 3 раза выше показателя 2014 г. (2014 г. – 308 поездов, в 2013 г. – 80).

Ведущие позиции в Китае по количеству выполненных регулярных рейсов занимают города: Чунцин, Чжэнчжоу, Инкоу и Ухань.

По маршруту Чунцин – Европа проследовало 257 поездов, из них в Европу – 156 и обратно – 101. В 2018 г. планируется отправить более 364 поезда.

По маршруту Чжэнчжоу – Европа проследовало 255 поездов, из них в Европу – 156, обратно – 99. В 2018 г. планируется отправить более 330 поездов. За прошедший год объем грузовых перевозок КЖД составил 3,4 млрд т, снизившись по сравнению с 2016 г. на 30,53%. Грузооборот уменьшился до 2402 млрд т км (снижение на 12 %).

По маршруту Инкоу – Россия – 187 поездов (15368 TEU), Инкоу – Европа 49 поездов (4052 TEU), всего 236 поездов. В 2018 г. планируется отправить более 310 поездов и привлечь грузы в обратном направлении.

По маршруту Ухань – Европа проследовало 164 поезда, из них в Европу – 98, обратно – 66. В 2018 г. планируется отправить более 210 поездов [50].

Приведенные цифры показывают, что регулярные контейнерные маршруты между Китаем, Россией и Европой набирают популярность, увеличивается количество рейсов с обратной загрузкой, что позволяет снизить себестоимость контейнерных перевозок по железной дороге и привлечь часть грузопотока с морского транспорта.

При этом необходимо обеспечить дальнейший рост качества железнодорожных логистических услуг, снижение себестоимости перевозок и повышение скорости доставки грузов.

В 2018 г. ожидается рост объемов контейнерных перевозок через МЖГТП более чем на 30% за счет увеличения частоты курсирования действующих маршрутов Китай – Россия – Европа и открытия новых.

Говоря о тенденциях развития рынка железнодорожных перевозок в Китае, следует отметить следующее.

На рынке железнодорожных перевозок КНР работает большое количество крупных и мелких экспедиторских компаний разных форм собственности, включая частные и компании с иностранным капиталом, которые арендуют подвижной состав и контейнеры у вышеуказанных операторов.

Крупнейшими из них являются контролируемые государством компании:

- «Синотранс» (Министерство коммерции КНР);
- «Коско-логистик», «Пенавико» (Министерство транспорта КНР);
- компании, созданные при управлениях железных дорог.

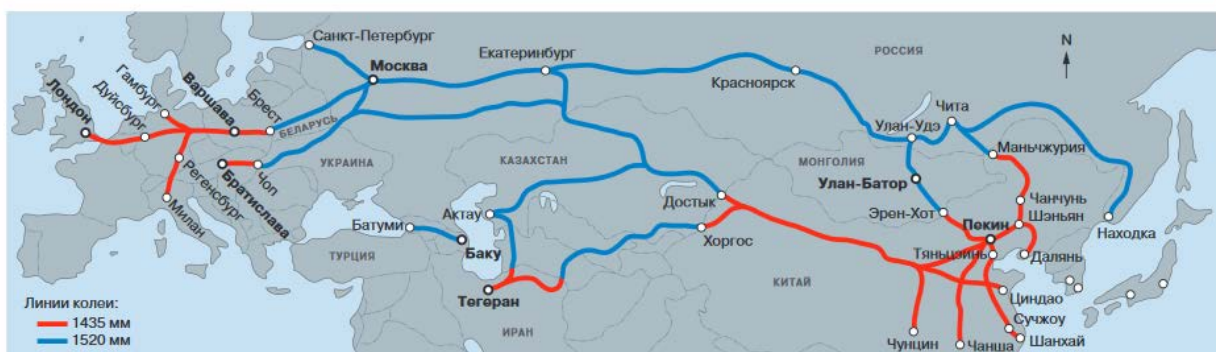
Наличие большого числа мелких агентов – экспедиторов обусловлено упрощенным порядком их регистрации и отсутствием необходимости получения кодов китайской железной дороги.

Знаменательным событием в области трансевразийских железнодорожных перевозок стало отправление в январе 2017 г. грузового поезда из Иу (Восточный Китай) на терминал DB Cargo в Баркинге на востоке Лондона. Преодолев за 18 дней более чем 12 тыс. км по территории восьми стран, состав с 34 большегрузными контейнерами прибыл в столицу Великобритании. Как обычно, перевозка груза по железной дороге заняла в 2 раза меньше времени по сравнению с морским транспортом и стоила приблизительно вдвое дешевле по сравнению с воздушным.

Повышенный интерес логистических и транспортных компаний Великобритании к этому событию объясняется значительным потенциалом трансевразийских железнодорожных перевозок. Определенный оптимизм поддерживается ростом грузопотока из Китая, однако перспектива увеличения числа прямых поездов в Великобританию во многом зависит от объемов отправления грузов в обратном направлении. Лондон стал 15-м европейским городом трансконтинентальной сети прямых грузовых поездов, следующих из Китая по более чем 40 маршрутам с пунктами назначения в Германии, Польше, Нидерландах, Бельгии, Италии и Испании. Грузовые поезда из Северного Китая идут в Европу через Транссибирскую магистраль или, как первый поезд в Лондон, через Западный Китай и Казахстан с выходом на Транссибирскую магистраль в районе Екатеринбурга. Прибывший в Баркинг поезд был загружен потребительскими товарами и одеждой от поставщиков из округа Иу. В европейские страны преимущественно перевозятся высокотехнологичные IT-товары — компьютерная техника и мобильные телефоны, изготовленные для транснациональных корпораций на заводах Западного Китая. Пионером считается компания Hewlett Packard, которая в 2011 г. одной из первых отправила свою компьютерную продукцию грузовым поездом из Чунцина (Китай) в Дуйсбург (Германия).

Железнодорожный транспорт привлекает китайские компании возможностью обеспечить сжатые сроки поставки, что особенно актуально для

компаний, удаленных от морских портов и служб доставки DHL, Geodis, Haltrans или Ess-ers Wagonborg.



Источник: [42]

Рисунок 2– Основные трансевразийские грузовые железнодорожные маршруты

Активное вовлечение железнодорожного транспорта открывает новые возможности таким компаниям, как InterRail, которая в 2012 г. отправила первую пробную партию грузов в Европу, используя смешанные перевозки. Начиная с 2014 г. компания регулярно отправляет грузы поездами, обеспечив рост объемов перевозок на уровне 250%.

Из логистического центра в Иу компания InterRail в тесном сотрудничестве с Китайскими железными дорогами дважды в неделю отправляет поезда в Дуйсбург и Мадрид. Кроме того, организованы перевозки грузов в обратном направлении, а также выполнена тестовая отправка в Ригу (Латвия). В настоящее время грузовые перевозки между Китаем и странами Европы обеспечивают компании пятую часть доходов, при этом руководство InterRail рассчитывает на их рост минимум на 150% к 2020 г.

Российско-австрийское совместное предприятие Far East Land Bridge (FELB), которое на 75% принадлежит АО «РЖД», также активно работает на данном направлении. Оператор начал работать в 2008 г. и на сегодняшний день обеспечивает регулярные перевозки по Транссибирской магистрали из городов Сучжоу, Чанши, Шэньян и Чанчунь в направлении Малашевиче, Варшавы (оба Польша), Гамбурга, Дуйсбурга (оба – Германия), Милана (Италия). Также организованы перевозки грузов в обратном направлении – в Шэньян и Сучжоу.

Кроме того, FELB предлагает услуги по доставке грузов в объеме менее контейнерной нормы (LCL) из Сучжоу (Китай) и Инчхона (Республика Корея), а также экспортно-импортных грузов в коридоре Москва – Сучжоу, Гуанчжоу. Логистическая сеть компании также охватывает Циндао, Пекин, Тяньцзинь, Далянь и Инкоу в Китае, Пусан в Республике Корея, Токио и Кобе в Японии.

Железные дороги Германии (DB) и России (АО «РЖД») в 2008 г. учредили совместное предприятие Trans Eurasia Logistics (TEL), которое выступает в качестве независимого железнодорожного оператора. Еще один оператор – DB Schenker выполняет перевозки между городами Китая, Германии и Польши.

Рост объемов перевозок. Расширение сети и увеличение частоты курсирования поездов положительно сказываются на росте объемов перевозок. По информации DB, в 2016 г. между Китаем и Германией было перевезено 40 тыс. TEU. На сегодняшний день это является рекордным показателем, но к 2020 г. ожидается рост до 100 тыс. TEU, что превысит объем 2014 г. в 3 раза. По данным российского оператора АО «РЖД Логистика», по сети железных дорог России между Китаем и Европой в 2016 г. транзитными поездами перевезено 73 тыс. TEU, рисунок 2.

Вместе с тем столь резкий скачок вызван не только фактором роста рынка. Энергичная политика Китая, в том числе в рамках стратегии One Belt, One Road (OBOR), которая была анонсирована в 2016 г. и официально принята в 2015 г., считается основным драйвером процесса. Целью данной стратегии является привлечение инвестиций в развитие евразийской транспортно-логистической сети, включая железнодорожную инфраструктуру, для обеспечения роста торговой активности и экономической интеграции Китая. С 2016 г. со странами, причастными к формированию транспортной сети OBOR, подписано более 40 меморандумов о взаимопонимании и договоров сотрудничества. Для реализации долгосрочной программы необходимо тесное сотрудничество на правительственном уровне помимо наращивания объемов торговли и инве-

стиций в причастных странах. При этом железнодорожный транспорт может стать главным стимулом макроэкономического развития.

Приверженность Китая продвижению стратегии развития железнодорожного транспорта была проиллюстрирована 8 июня 2016 г., когда восемь трансевразийских грузовых поездов были одновременно отправлены из восьми промышленных центров Китая в разные европейские пункты назначения. Все поезда были загружены крупнотоннажными контейнерами длиной 12 м, окрашенными в цвет «королевский синий», с логотипом нового китайского бренда – CR Express. Сотни контейнеров с брендом CR Express обращаются теперь на трансевропейских маршрутах аналогично брендовым контейнерам судовых компаний.

Трансконтинентальные перевозки грузов по железной дороге в рамках ОВОР стимулируются субсидиями региональных властей Китая. Уровень дотаций не оглашается, но по некоторым оценкам, может достигать 50%. Чтобы железнодорожные перевозки приносили прибыль, необходимо довести их долю до 25% в объеме грузов, отправляемых в Европу из западных и центральных районов Китая. В настоящее время доля железных дорог не превышает 1% в общем объеме перевозок китайского экспорта [42].

Китайские поставщики имеют возможность выбора между различными видами транспорта, поэтому для обеспечения рентабельности операторам трансевразийских железнодорожных перевозок предстоит решить ряд насущных задач.

Необходимые меры. Несмотря на то, что скорость доставки грузов существенно возросла (например, поезда из Чэнду доходят до Польни за 10,5 суток), существенный потенциал кроется в совершенствовании инфраструктуры и логистики.

Беспрецедентный уровень инвестиций в железнодорожную инфраструктуру Китая в последние 10 лет обеспечил надежную транспортную связь со всеми крупными городами страны и логистическими центрами. Россия также

в последние годы инвестировала миллиарды рублей в повышение пропускной способности и скорости движения по Транссибирской магистрали.

Китай, являющийся одним из звеньев возрождающегося Великого шелкового пути, приложение В, реализует программу стоимостью 2,7 млрд долл. США, включающую модернизацию железнодорожных линий протяженностью 724 км, обновление парков локомотивов и грузовых вагонов. Одним из ключевых проектов стало строительство на границе с Китаем транспортно-логистического комплекса Хор-гос. На территории 547 га расположен контейнерный терминал площадью 129,8 га, который может перерабатывать до 580 тыс. TEU в год, а также пункт смены колеи для единовременного обслуживания шести поездов.

Вместе с тем в странах, удаленных от ключевых коридоров, качество инфраструктуры не везде соответствует современным требованиям. Перевозки грузов между Иу, Тегераном (оба – Иран) и Турцией через Каспийское и Черное моря, выполняемые компанией InterRail, носят скорее символический характер. Стремление Китая создать третий трансевразийский маршрут из Куньмина через Мьянму, Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию в Европу также трудно реализуемо.

В последние годы Иран активно включился в формирование транс-азиатских транспортных коридоров. Оценивая потенциал транзитных перевозок, руководство страны делает акцент на развитии железных дорог и переносе на них центра тяжести с автомобильного транспорта. В качестве первоочередных мер по созданию конкурентоспособных условий для транзитных грузопотоков железные дороги Ирана (RAI) предлагают приоритетный пропуск поездов по одному из основных транзитных коридоров Серахс – Бендер-Аббас, предоставляют скидки до 35% на транзит. В ряде случаев тарифные ставки RAI в 3 раза ниже, чем у железнодорожных операторов некоторых стран СНГ. Реализован ряд инфраструктурных проектов, обеспечивших хорошие транспортные связи Ирана с Казахстаном (через Туркменистан), Азербайджаном, Турцией и Ираком, рисунок 3. Совершенствуются логистические схемы. По показателю

индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка в 2016 г. Иран занимает 99-е место (из 163) в мире. В транзитные перевозки вовлечены многие страны, поэтому их эффективность зависит от согласованных усилий всех участников процесса. Налажено тесное сотрудничество RAI с железными дорогами СНГ, Турции и европейских стран. Иран присоединился к двум основным международным структурам Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации и международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), а также стал участником соглашения СМГС и планирует использование накладной ЦИМ/СМГС. Ориентируясь на опыт Казахстана по созданию компании KTZ Express, Иран стремится усилить роль железнодорожного транспорта за счет добавления функций логистики, координации тарифной политики и согласования деятельности всех звеньев перевозочного процесса.

В рамках ОВОР Китай продвигает и частично финансирует масштабную программу развития транспортной инфраструктуры стран Евразии. По информации Китайского инвестиционного банка, в 64 странах планируются или реализуются около 900 инфраструктурных проектов на общую сумму 890 млрд долл. США, включая железные и автомобильные дороги, порты и трубопроводный транспорт.

Китайские банки, например Банк развития или Экспортно-импортный, обеспечивают большую часть финансирования программ ОВОР. Однако Китай вводит дополнительные меры для стабильности инвестиций. В этих целях в январе 2014 г. создан Фонд Шелкового пути с капиталом 40 млрд долл. США; в январе 2016 г. по инициативе Китая 57 участников учредили Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АПИ) с капиталом 100 млрд долл. США. В 2015 г. в программы ОВОР инвестировано 15 млрд долл. США Китаем и 8,2 млрд долл. США другими странами.

Наряду с национальными финансовыми институтами для привлечения средств под инфраструктурные проекты ОВОР Китай все чаще обращается к привлекательным предложением доходности на уровне 6-8% к иностранным

пенсионным фондам, страховым компаниям, государственным инвестиционным фондам и частным инвесторам. Проявляют интерес к финансированию проектов OBOR и государственные финансовые структуры, в том числе Сингапура и Гонконга.

Значительная часть инвестиций направляется на совершенствование логистической составляющей железнодорожных перевозок. Одним из факторов, влияющих на время доставки грузов, являются простои вагонов на пунктах перехода с колеи 1435 на 1520 мм и обратно.

В условиях растущих грузопотоков пропускная способность пограничных станций становится ограничивающим фактором и требует наращивания. После появления Евразийского таможенного союза процедура оформления груза в последние годы значительно ускорилась. За счет использования единой транспортной накладной на контейнер время оформления сократилось с 3 суток до максимум 6 ч. Отказ от бумажного документооборота между операторами и железными дорогами является еще одним резервом. На пограничных станциях со странами СНГ целесообразно объединять короткие составы в поезда до допустимой на железных дорогах стран СНГ длины. В дальнейшем длинные поезда можно разделять в соответствии с действующими в западноевропейских странах нормами. Новый импульс развитию услуг доставки смогут дать изменения в регламенте выполнения таможенных процедур.

Привлечение грузов в транзитных странах сможет в полной мере реализовать потенциал трансевразийских перевозок. Для этого необходимы межправительственные соглашения, допускающие догрузку и выгрузку грузов по пути следования [46].

Перевозки из Европы в Китай. Объективно необходимо наращивать объемы перевозок в обратном направлении из Европы в Китай. Несмотря на то что Китай является для ЕС вторым торговым партнером после США и одним из крупнейших рынков экспорта, зависимость ЕС от дешевых китайских товаров привела в 2016 г. к торговому дисбалансу в объеме 147 млрд долл. США. Вместе с тем Китай представляет для Европы большой экспортный потенциал.

После скачка на 37,7% в 2010-2011 гг., когда объем экспорта увеличился до 113,45 млрд евро, и на 20,2% (до 136,42 млрд евро) в последующий год, рост экспорта продолжился, и в 2016 г. он вырос до 170,14 млрд евро.

Ожидается, что эта тенденция продолжится с учетом подписанного в ноябре 2016 г. глобального инвестиционного договора между Китаем и ЕС, который смягчает ограничения в части доступа к рынкам, а также гарантирует безопасное правовое пространство.

В Китай в основном экспортируется продукция машино-, авто- и авиастроения, а также химические грузы. Кроме того, в Китае, особенно на западе, существует устойчивый спрос на высококачественную продукцию в области моды и премиальных замороженных продуктов питания, что также стимулирует перевозки по железной дороге как оптимальные с точки зрения скорости и стоимости доставки.

Правительство Китая предпринимает беспрецедентные меры по стимулированию перевозок импорта железнодорожным транспортом. Однако железнодорожный транспорт должен обладать достаточной гибкостью, чтобы обслуживать больше клиентов по маршруту. Россия в этом отношении имеет значительный потенциал, но экономические санкции остановили поток экспорта сельскохозяйственной продукции и закрыли для европейских перевозчиков этот потенциально привлекательный рынок.

Оператор InterRail активно работает в регионе Центральной Азии и рассчитывает на увеличение спроса на перевозки по мере роста экономики этих стран. Оператор FELB также выражает определенный оптимизм по расширению бизнеса как в регионах, примыкающих к Транссибирской магистрали, так и в Республике Корея и Японии, при этом необходимым условием является обеспечение доступности и конкурентоспособности предоставляемых клиентам услуг. Компания связывала перспективы роста с возможностями работы в странах Северной Европы, Франции, Испании.

Строить долгосрочные прогнозы сложно, поскольку в 2020 г. может быть прекращено субсидирование перевозок из Китая в западном направлении. Все

же есть основания полагать, что к тому времени рынок трансевразийских перевозок будет достаточно развитым и насыщенным. Энтузиазм транзитных стран, выигрывающих от развития инфраструктуры железнодорожных коридоров и сопутствующего экономического роста, поддерживает этот прогноз. Действующие на этом рынке транспортные компании уверены, что эпоха железнодорожных перевозок между Китаем и Европой как альтернативы морскому и воздушному путям только начинается.

В октябре 2017 г. Госсовет КНР утвердил новый национальный план инвестиций в железнодорожную отрасль в размере 2 трлн юаней (примерно 292 млрд долл. США) на период до 2020 г. Предусмотренная планом схема расширяет объявленную ранее в Китае программу строительства железных дорог, по которой на 11-й пятилетний план было выделено 1,25 трлн юаней (примерно 182 млрд долл. США) на период 2006-2010 гг. Ожидается, что в результате увеличения объема инвестиций сеть железных дорог в стране вырастет с 78000 км (на конец 2018 г.) до 100000 км в конце 2010 г., а в 2020 г. ее протяженность составит 120000 км. При этом акцент будет сделан на обеспечении увеличения грузовых перевозок.

Ведется работа по проектированию и строительству новых линий железных дорог. В частности, активно разрабатывается проект железнодорожной линии между двумя берегами Тайваньского пролива, которая соединит Пекин и Тайбэй. По предварительным планам, железная дорога пройдет через административный центр провинции Фуцзянь город Фучжоу на юго-востоке Китая и станет частью железнодорожной сети, соединяющей остров с материковой частью Китая, а также соединит Куньмин (провинция Юньнань) на юго-западе и Хэфэй (провинция Аньхой) на востоке.

В рамках создания железнодорожного сообщения между Тайванем и материковым Китаем МЖД КНР планирует к 2019 г. построить в Фуцзяни 6 тыс. км железных дорог, инвестировав в проект 350 млрд юаней (около 51,5 млрд долл. США).

Предполагается, что эта железнодорожная сеть станет основой транспортной инфраструктуры новой экономической зоны, объединяющей Тайвань, Фуцзянь и прилегающие к ней провинции. Создание такой зоны было предложено участниками ежегодной сессии Всекитайского комитета Народного политического консультативного совета Китая.

1.4 Основные показатели работы Китайской железной дороги за 2015-2017 гг.

Наряду с достижениями в работе китайских дорог есть и слабые стороны. Одной из них является, по нашему мнению, незначительное участие в перевозке внешнеторговых грузов. В 2017 г. из 400 млн т экспортно-импортных грузов Китая большая часть (350 млн т) была перевезена морским транспортом, автомобильным транспортом – 46 млн т и лишь 9,35 млн т – железными дорогами (3 млн т экспорт и 6,3 млн т импорт).

В последние годы наблюдается рост внешнеторговых перевозок на железных дорогах Китая (например, в 2016 г. они выросли на 23,5% по сравнению с предыдущим годом и составили 26 млн т, а в 2017 г. рост составил еще 16%). Однако рост экспортно-импортных перевозок далеко отстает от тех возможностей, которые открывает ежегодное расширение внешнеторговых операций страны. В 2016 г. объем внешней торговли достиг 621, а в 2017 г. 851 млрд долл. США. Следует иметь в виду, что в последние годы при стабильном росте объема перевозок и грузооборота железных дорог спрос на перевозки со стороны грузоотправителей продолжал превышать возможности китайских дорог.

Сравнительно слабое участие китайских железных дорог в международных грузовых перевозках объясняется, прежде всего, географическими причинами. Восточные и южные границы страны омываются морями, а западные сухопутные границы в основном проходят по высокогорным районам, затрудняющим прокладку железных дорог. Тот факт,

что главными торговыми партнерами КНР сегодня являются Япония, США и страны ЕС, на которые приходится значительная доля торговли, также предопределяет преобладание морских перевозок. Именно в восточных и южных районах Китая сосредоточены основные производственные мощности, а доля этих регионов составляет порядка 90% во внешнеторговом обороте страны.

В настоящее время КНР осуществляет прямое железнодорожное сообщение со следующими странами: Россией, Казахстаном, Монголией, Северной Кореей и Вьетнамом; имеется 10 пограничных железнодорожных переходов, рисунок 3.



Источник: [30]

Рисунок 3– Схема железнодорожного сообщения КНР

Основным торговым партнером, с которым Китай имеет сухопутную границу, а значит и возможность доставлять товары по железной дороге, является Россия. Построенный 100 лет назад переход Маньчжурия – Забайкальск является самым мощным пограничным переходом на китайско-

российской границе. Его работа, как и других железнодорожных переходов между Китаем и Россией, осложняется разницей в ширине колеи (китайская уже, чем российская), что приводит к необходимости либо перегрузки вагонов, либо к замене колесных пар. А это требует прокладки дополнительных путей и установки особого оборудования. Так, в 2010 г. на станции Маньчжурия было 30 с лишним путей различной ширины колеи, 18 кранов, в том числе и кран с грузоподъемностью до 320 т. Все это позволяло обрабатывать до 5 млн т грузов в год. Однако такие мощности далеко не всегда оказывались достаточными. Поэтому при резком увеличении китайско-российского внешнеторгового оборота – как, например, это было в 2015 г. – положение на приграничных дорогах обострилось, выстраивались многокилометровые очереди составов, дороги несли потери. Так как внешняя торговля Китая и России в последние годы имеет тенденцию к росту, обе стороны были вынуждены вести работы, направленные на улучшение деятельности перехода и увеличение его пропускной способности. В 2016-2017 гг. на станции Маньчжурия были построены новые сортировочные пути, проложены пути отстоя для составов российской и китайской колеи, для ремонта ходовых частей подвижного состава, перегрузочный путь для нефтепродуктов и еще один путь для перекачки жидких грузов. Большое внимание уделялось проведению организационно-управленческих мероприятий: введен круглосуточный режим работы перехода, упорядочена система платежей за провоз грузов, был введен режим комплексной работы таможенных, пограничных и санитарно-ветеринарных служб, усилена информационно-техническая служба, в первую очередь за счет широкой компьютеризации.

В 2017 г. объем перевозки грузов достиг 7 млн т, то есть на 1,46 млн т больше, чем в предыдущем году.

Однако в связи с присоединением КНР к ВТО, увеличением объемов внешней торговли страны и предполагаемым в ближайшие годы ростом китайско-российского товарооборота, по оценке начальника Харбинской железной дороги, в ведении которой находится станция Маньчжурия,

техническое состояние перехода и приграничных дорог «не удовлетворяет возрастающим потребностям». Поэтому реконструкция станции включена в план 10-й пятилетки (2015-2020 гг.), на ближайшие работы на станциях Маньчжурия и Суйфэнхэ будет выделено 80 млн долл. США. Планируется реконструкция парков как китайской, так и российской колеи, строительство нового приемоотправочного парка и грузового двора контейнеров и зоны складирования грузов. Особое внимание будет уделено работам по повышению пропускной способности прилегающих железнодорожных линий, в том числе и прокладка в ряде случаев второй колеи. После указанной реконструкции объем перевозок в будущем на пограничном переходе Маньчжурия достигнет 11,5 млн т.

Российская сторона, выступая за расширение российско-китайского экономического сотрудничества, также признает важность и необходимость развития пограничных переходов. Что касается станции Забайкальская, то была разработана комплексная целевая программа ее развития на период 2015-2018 гг. Она предусматривала строительство парков приема и сортировки, усиления инфраструктуры. Разработана и введена в опытную эксплуатацию автоматизированная система управления пограничной перегрузочной станцией. На реконструкцию станции Забайкальская в 2016 г. израсходовано свыше 156 млн р., а в 2017 г. было предусмотрено выделение – 400 млн р. Большое значение будет иметь также принятое решение о комплексной реконструкции южного направления Забайкальской магистрали Карымская – Забайкальск. Одной из основных причин, которая подтолкнула Российские железные дороги приступить к реконструкции этого участка магистрали, является договоренность с КНР об увеличении поставок нефти из России до 10 млн т в 2005 г. и 15 млн т в 2017 г. Более поздние сроки строительства нефтепровода из России в КНР заставляют китайскую сторону увеличивать закупки нефти и соглашаться на ее поставки по железной дороге, хотя это обходится как минимум втрое дороже, чем по трубопроводам.

На пограничном железнодорожном переходе Суйфэньхэ – Гродеково сложилась такая ситуация. Проектная мощность перехода в два раза меньше, чем на станции Маньчжурия, соответственно гораздо более слабой была и остается и ее техническая оснащенность. Так, в конце 90-х гг. в Суйфэньхэ было 18 станционных и всего 6 перегрузочных путей с российской широкой колеей; станция обслуживалась 10 перегрузочными кранами с максимальной грузоподъемностью в 50 т, а площадь грузового двора для международного сообщения составляла 27,3 тыс. кв. м (для сравнения заметим, что на станции Маньчжурия – 1196 тыс. кв. м). Все это и предопределило более низкие показатели перевозок внешнеторговых грузов через этот переход.

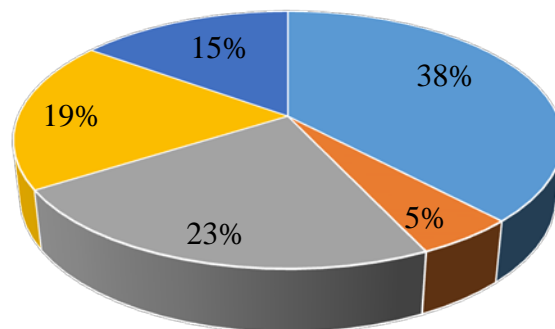
В результате общего роста торговли между странами проблема нехватки пропускной способности погранперехода, стала постояннодействующей, в отдельные годы выливавшейся в образование пробок не железнодорожном транспорте обеих стран. Подобные явления стали характерными особенно после того, как КНР и Россия встали на путь перехода к рыночной экономике и когда китайско-советские экономические связи, ранее базировавшиеся на межправительственных соглашениях и ежегодных протоколах о взаимных поставках товаров, стали регулироваться рынком. Государственные поставки уступили место приграничной торговле, частный сектор стал важным действующим лицом в торговых операциях. Это сопровождалось резким увеличением числа клиентов и краткосрочных контрактов, неправильностью и неполнотой прилагаемых сопроводительных документов, задержками в определении станций назначения и другими подобными «мелочами», которые создавали дополнительные сложности железнодорожным работникам и приводили к задержкам с отправлением грузов. В последние годы, наряду с такими традиционными грузами из России в Китай, как нефтепродукты, лес, другие товары, по монгольской дороге начаты перевозки сырой нефти. На станции Эрлянь был построен высокопроизводительный комплекс, позволяющий менять колесные пары под нефтяными цистернами с меньшей затратой времени. В 2016 г. было перевезено 600 тыс. т нефти, а в 2017 –

1,4 млн т. Большое значение имело и то, что еще в далеком 1995 г. за счет помощи Японии на пограничной станции Дзамын-Удэ был сооружен современный перегрузочный комплекс, повысивший пропускную способность перехода в целом. Прокладка оптико-волоконного коммуникационного кабеля вдоль всей трансмонгольской магистрали на средства льготного кредита Японии также имела большое значение в деле обеспечения роста перевозок внешнеторговых грузов.

В соответствии с программой сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и северо-востока Китайской Народной Республики на период до 2018 г. реализуется инвестиционный проект по созданию пограничного перехода Нижнеленинское – Тунцзян. АО «РЖД» обеспечивает реконструкцию железнодорожной линии Биробиджан – Ленинск на подходах к этому переходу.

Сегодня транспорт, связь и логистическая инфраструктура являются неотъемлемой частью человеческого существования и являются важным условием международного взаимодействия на глобальном, региональном и межстрановом уровнях.

Лидерами мирового рынка ТЛУ являются: США – 23%, Европейские страны – 19%, Китай – 15% объема рынка. На долю российского рынка приходится 3% объема услуг. На рисунке 4 представлена доля стран в железнодорожном грузообороте.



■ Россия ■ Япония ■ США ■ Европейские страны ■ Китай

Источник: [43]

Рисунок 4– Доля стран в железнодорожном грузообороте

На конец 2017 г. общая протяженность действующих железных дорог в Китае составила 77 тыс. км, по этому показателю Китай занял 3-е место в мире. На главных магистралях поезда функционируют на тепловозной и электровозной тяге. Причем электрифицировано лишь 18 115 км, 23 945 км двухколесок. По длине электрифицированных железных дорог первое место в мире занимает Россия (около 40 тыс. км), затем идут ФРГ, Франция, Италия, Польша, Индия, Китай.

Несколько лет назад китайское правительство приняло программу модернизации своих железных дорог. Уже сегодня на границе с Россией, Монголией и Узбекистаном Китай практически завершил строительство современных железнодорожных магистралей. Как только отдельные участки будут объединены в отраслевую транспортную сеть, Китайская железная дорога составит реальную конкуренцию Транссибу (в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки). Результатом такой модернизации уже стала переориентация транзитного грузопотока с Транссиба на Транскитайскую железную дорогу (ТКЖ)

Основной объект грузовых перевозок на железнодорожном транспорте – каменный уголь, составляющий более 40% общего тоннажа. В связи с тем, что подавляющая часть залежей высококачественного угля сосредоточена на севере

страны, а бурно развивающиеся отрасли промышленности на юге, среднее расстояние перевозки угля в настоящее время составляет около 750 км.

Новые железные дороги увеличат приток в Поднебесную товаров и энергоносителей. Китай построит две железнодорожные ветки, которые соединят северо-западный Синьцзян-Уйгурский автономный район страны с Центральной Азией. Как сообщили на этой неделе китайские СМИ, необходимость этого шага связана с растущим товарооборотом с Казахстаном, Узбекистаном и Киргизией. Одновременно новые транспортные маршруты расширяют возможности Пекина по доступу к ресурсам региона, что вызывает недовольство конкурентов на Западе и на Востоке. Строительство Китаем новых железнодорожных путей в Центральную Азию может встревожить США и Индию, которые ведут здесь борьбу за нефтяные ресурсы, отметила вчера индийская газета The Times of India. Кроме того, этот шаг означает, что Пекин всерьез нацелен снизить зависимость от импорта энергоносителей морскими путями (с Ближнего Востока через Малаккский пролив – РБК daily), которые сейчас находятся под контролем США.

Таблица 1– Густота железных дорог отдельных стран мира, км на 1 тыс. км

Страны	км на 1 тыс. км
Германия	117,6
Великобритания	67,5
Украина	35,9
США	23,5
Узбекистан	9,3
Туркмения	7,2
Китай	9,5
Казахстан	5,6
Россия	5,1
Таджикистан	4,1
Киргизия	2,1

Источник:[3]

Низкие позиции Китая в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры, что подтверждают данные Всемирного экономического форума. По состоянию на 2016 г. Китай занял

65 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются.

2 Анализ и оценка международных железнодорожных перевозок грузов в РФ и КНР

2.1 Анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в РФ

На фоне позитивных тенденций в экономике Китая информация о ситуации в транспортной отрасли приобретает особую актуальность. В январе-октябре 2017 г. падение объемов погрузки грузов на сети РЖД составило 0,9% по отношению к аналогичному периоду 2016 г. Основными причинами этого стали, как общая негативная ситуация в экономике страны, обусловленная введением зарубежных санкций в отношении российских компаний, так и продолжавшаяся переориентация грузоотправителей на другие виды транспорта (автомобильный, водный) вследствие их неудовлетворенности тарифными, нормативными и технологическими условиями железнодорожных перевозок. Ежегодный отток грузов с железнодорожного транспорта составлял в последние годы несколько десятков млн т, причем в основном высокодоходных номенклатур. В ноябре 2017 г. количество подвижного состава превышало 1,25 млн вагонов, что близко к максимальной возможной нагрузке на ж/д инфраструктуру. При этом профицит вагонов и дефицит тягового подвижного состава и пропускных возможностей инфраструктуры создают проблему «узких мест» на станциях и перегонах сети, продуцируют низкие эксплуатационные показатели АО «РЖД». Инструмент логистического контроля, призванный разгрузить инфраструктуру, лишь ухудшает качество транспортной услуги для операторов и грузоотправителей. Все это приводит к низкой скорости и нестабильным срокам доставки грузов и порожних вагонов.

В результате снижается доходность оперирования парком. В 2017 г. доходность операторов от предоставления клиентам вагонов не позволяет обслуживать лизинговые платежи по большинству видов подвижного состава. Во втором полугодии 2017 г. доходность полувагонов составила в среднем

400-500 рублей в сутки. Ее снижение наблюдалось и по другим видам подвижного состава так, доходность крытых вагонов упала примерно на 30%, похожая ситуация с цистернами. В связи с падением маржинальности операторского бизнеса сокращаются доходы крупнейших операторов и большинство из них закончат 2017 г. с убытками. При этом в более устойчивом положении находятся компании, обеспеченные долгосрочной грузовой базой [5].

В начале 2017 г. в результате роста конкуренции между операторами, мелкие игроки вытеснялись с рынка, в то время как имеющие стабильную грузовую базу крупные операторы продемонстрировали более высокий уровень устойчивости. При этом в первом полугодии 2017 г. продолжились попытки консолидировать часть парка под управлением АО «РЖД» в форме технологического аутсорсинга. Так, в феврале 2017 г. АО «РЖД» заключило с АО «ФЕК» договор, по которому оператор передает в управление РЖД 114 тыс. полувагонов, а в июне Rail Garant передал 10,6 тыс. полувагонов с грузовой базой в аренду АО «ФЕК» для работы по такой же схеме. В сентябре ЗАО «Нефтетранссервис» объявило об изучении возможности передачи части своих полувагонов в аренду АО «РЖД» напрямую либо АО «ФЕК». В октябре стало известно о том, что АО «ХК Новотранс» ведет переговоры с АО «ФЕК» о передаче в аренду своего парка полувагонов (25 тыс. единиц) вместе с грузовой базой. Также в октябре 2017 г. генеральный директор АО «ПГК» Олег Букин сообщил о том, что компания рассматривает альтернативный вариант управления консолидированным подвижным составом (совместное с перевозчиком адресное управление парком, предусматривающее, что своевременная и ритмичная подача вагонов под погрузку останется в компетенции оператора). Соответствующий договор о запуске технологии управления парком порожних полувагонов может быть заключен компанией с АО «РЖД» до конца 2017 г. Между тем технологический аутсорсинг показал свои как положительные, так и отрицательные стороны [48].

На фоне сокращения спроса и падения цен на новые грузовые вагоны, вагоностроительные компании вынужденно реализовывали продукцию аффилированным с ними операторам, лизинговым и арендным компаниям – такой стратегии в течение 2016 г. придерживались АО «НПК УВЗ», «Еихвинский ВСЗ», «Новокузнецкий ВСЗ» и некоторые украинские производители. В июне 2017 г. «Объединенная вагонная компания» в дополнение собственной лизинговой структуры «RAIL1520» создала железнодорожного оператора «Восток1520», который будет специализироваться на развитии тяжеловесного движения с использованием инновационного подвижного состава. С августа 2017 г. вступил в силу Еехнический регламент Еаможенного союза РФ, Белоруссии и Казахстана, который предполагает продление срока службы вагонов в России лишь при условии их модернизации и сертификации. Новые нормы и условия сертификации еще не разработаны, поэтому операторам приходится ставить старый подвижной состав в отстой. По состоянию на начало ноября 2017 г. на сети АО «РЖД» простаивало порядка 70 тыс. вагонов, к концу 2017 г. их количество, согласно прогнозам, возрастет до 100 тыс. единиц [15].

На железнодорожные перевозки по России приходится почти половина всего грузооборота. Среди их преимуществ особенно следует выделить относительную дешевизну, учитывая количество перевозимого груза, безопасность и возможность преодолевать большие расстояния.

Рассмотрим в таблице 2 представленные данные основных показателей железнодорожного транспорта в Китае.

Таблица 2 – Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, млн человек

Наименование транспорта	Январь-июнь 2016 г.	Январь-июнь 2017 г.	Январь-июнь 2017 г. в % к январю-июню 2016 г.
железнодорожный	514,4	516,3	100,4

Источник: [25]

На основании проведенного анализа видно, что количество пассажиров, использовавших общественный транспорт сократилось [46].

Таблица 3 – Пассажирооборот транспорта общего пользования, миллиардов пассажиро-километров

Наименование транспорта	Январь-июнь 2016 г.	Январь-июнь 2017 г.	Январь-июнь 2017 г., в % к январю-июню 2016 г.
железнодорожный	61,73	57,31	92,8

Источник: [46]

Согласно данным из таблицы 3 видно, что сокращение произошло и по пассажирообороту общественного транспорта на 7,2%.

Среди товаров, перевозимых данным видом транспорта можно выявить следующую динамику: наибольший рост в данной товарной структуре характерен для зерна (объем его перевозок возрос на 45,8%, что соответствует росту его экспорта в целом). При этом, если объем перевалки в морских портах химической продукции, лесных грузов (на 10,4%), промышленного сырья снизился – то при перевозках по железной дороге их грузооборот наоборот вырос. Далее рассмотрим перевозки грузов железнодорожным транспортом по видам данного транспорта. Объемы перевозок как железнодорожным общего пользования так и железнодорожным промышленным резко сократились.

Рассмотрим структуру видов грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, таблица 4.

Таблица 4 – Структура видов грузов по видам транспорта, млн т

Наименование груза	Январь-июнь 2016 г.	Январь-июнь 2017 г.	Январь-июнь 2017 г., в % к январю-июню 2016 г.
Отправлено грузов – всего	605,5	599,5	99,0
из них:			
каменный уголь	152,1	150,7	99,1
кокс	5,8	5,66	97,7
нефть и нефтепродукты	124,8	128,0	102,6
руда железная и марганцевая	54,4	53,9	99,1

Окончание таблицы 4

Наименование груза	Январь-июнь 2016 г.	Январь-июнь 2017 г.	Январь-июнь 2017 г., в % к январю-июню 2016 г.
руда цветная	10,10	9,69	96,0
черные металлы	35,40	35,33	99,8
лом черных металлов	7,60	7,19	94,6
химические и минеральные удобрения	23,30	25,26	108,4
строительные грузы	82,40	69,88	84,8
цемент	16,60	15,57	93,8
лесные грузы	18,00	19,87	110,4
зерно и продукты перемола	5,40	7,87	145,8
комбикорма	0,395	0,464	117,5
импортные грузы	5,42	4,55	83,9

Источник: [5]

На основании анализа таблицы 4 видно, что основными видами грузоперевозок являются материалы – каменный уголь, хотя его перевозки и снизились в 2017 г. на 1,4 млн т, затем идут нефть и нефтепродукты, которые в 2017 г. составили 128 млн т, а далее на третьем месте строительные грузы, черные металлы и лесные грузы [46]. Грузооборот по видам транспорта представлен в таблице 5.

Таблица 5 – Грузооборот по видам транспорта, млрд т км

Наименование транспорта	Январь-июнь 2016 г.	Январь-июнь 2017 г.	Январь-июнь 2017 г., в % к январю-июню 2016 г.
железнодорожный общего пользования	1070,7	1130,9	105,6
промышленный железнодорожный	16,4	17,3	105,6

Источник: [19]

Таким образом, железнодорожный общего пользования наращивает с каждым годом свои обороты, за полг. объем перевозок увеличился на 5,6%.

На основании предоставленных данных таблицы А.1 приложения А, видно, что доля внешней торговли транспортными услугами в 2016 г. была

значительно выше в сравнении с 2016 г., при этом в 2017 г. наблюдается тенденция снижения. Что же касается импорта то тенденция снижения имеет быть, при этом экспорт услуг железнодорожного транспорта превышает импорт, что говорит о том , что услуги больше продают, чем закупают. Рассмотрим основные показатели деятельности железнодорожных компаний, рисунок 5.



Источник: [30]

Рисунок 5– Организации железнодорожного транспорта Китая, получившие прибыль

Далее рассмотрим таблицу 6, в которой представлены организации получившие убыток на 2017 г.

Таблица 6 – Организации Китая, получившие убыток

Наименование деятельности	Организации, получившие убыток		
	кол-во предпр. (ед.)	2017 год	в % к соотв. периоду прошлого года
деятельность магистрального железнодорожного транспорта	22	16696140	166,9
деятельность промышленного железнодорожного транспорта	34	1530346	344,2

Источник [30]

За первое полугодие 2017 г. грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 5,6% и составил 1130,9 тарифных т км.

Это может свидетельствовать о росте торговли этими товарами внутри страны, а также со странами дальнего зарубежья в этом периоде.

Сокращение перевозок угля на 1% (их доля в перевозках железнодорожным транспортом составляет 25%) связано со снижением внутреннего спроса на поставки, что было компенсировано погрузками на экспорт [30].

Таким образом, в целом можно сделать вывод, что увеличились железнодорожные грузоперевозки товаров, преимущественно ориентированных на экспорт, а спад наблюдается в основном, в отношении тех товаров, которые мы ввозим из-за рубежа.

Несмотря на то, что в целом за полугодие удалось добиться роста показателей грузооборота, в течение данного периода неоднократно наблюдалось снижение показателей. С одной стороны на это повлияли внешнеторговые процессы (из-за того, что на железную дорогу приходится почти половина всего грузооборота страны, влияние внешнеэкономических факторов сказывается гораздо сильнее). С другой стороны – проблемы функционирования самой железной дороги, которые заставляют участников ВЭД использовать другие способы транспортировки товаров.

Как известно, основными клиентами таких перевозок являются частные лица, челноки, мелкие фирмы, книгоиздатели и крупные журналы, фармацевтические компании, службы экспресс-доставки, посылторги и рассылочные сети. Основными достоинствами перевозок этого типа являются скорость доставки, приравненная к движению пассажирского поезда, сохранность (в вагоне постоянно находится проводник), возможность транспортировки груза любого веса и объема. Однако сегодня такие перевозки имеют свои недостатки, которые сдерживают рост объемов перевозок. К ним относится, например, отсутствие услуг по накоплению грузов к перевозке по направлениям, что влечет за собой неравномерность отправок. Qinghai-Tibet

Railway Group Co, основываясь на собственном опыте и опыте компаний-операторов, специализирующихся на перевозке грузов в багажных вагонах, готово предоставлять такую услугу на создаваемых терминально-складских комплексах. Это в свою очередь позволит формировать ежедневно багажные составы, следующие строго по расписанию, что обеспечит клиентам своевременную доставку товаров. Решающую роль в формировании логистического бизнеса во всем мире и в нашей стране играют контейнерные перевозки. Они создают очень широкое поле деятельности для перевозчика по следующим направлениям: импорт – получение грузов из портов и со станций погранпереходов (Финляндия, Дальний Восток, Казахстан и Северо-Западный регион) на приграничные терминалы с дальнейшим перераспределением и формированием грузов внутри страны по опорным терминалам транспортно-логистической сети: Москва – Нижний, Новгород – Калуга – Екатеринбург – Новосибирск – Красноярск – Владивосток.

Экспортные перевозки. Решение вопроса оптимизации перевозок находится в прямой взаимосвязи с наличием возможности перерабатывать грузы по современным технологиям в пунктах назначения/отправления, что, конечно, невозможно без развитой складской инфраструктуры. Как нам видится, реализовать ее поможет взаимовыгодное сотрудничество между Qinghai-Tibet Railway Group Co и ведущими игроками рынка складской недвижимости Китая.

В транспортной системе Китая железнодорожные перевозки занимают лидирующее положение среди потребителей. Их главным конкурентным преимуществом становится надежность и качество услуг при сравнительно низкой цене. На железной дороге не бывает пробок, а снег и порывистый ветер не становятся преградой для движения железнодорожных составов. Кроме того, существуют такие регионы, где доставка возможна только по железнодорожным маршрутам. Значение грузоперевозок очевидно в условиях экономической нестабильности, когда даже самые успешные промышленники задумываются об экономии и снижении издержек.

Сегодня, чтобы узнать цену на отправку груза из пункта «А» в пункт «Б», необходимо приложить минимум усилий. Потребителю не обязательно идти в компанию и просить рассчитать стоимость отправки грузов. Достаточно зайти на сайт, где выложен прайс на все услуги. Для удобства клиентов многие фирмы предлагают использовать виртуальный калькулятор.

Так, кликнув мышью в поисковике и попав на первый попавшийся сайт, мы провели несложный математический расчет. Груз весом в т.у в одну сторону из Новокузнецка в Москву будет доставлен в вагонах за шесть дней и будет стоить 4800 р. Расчет приблизительный, так как сегодня транспортные операторы вправе корректировать и устанавливать собственные цены на ж/д перевозки грузов [46].

Сегодня по ж/д магистралям можно перевозить практически любой вид груза от мелкой тары до высокогабаритных и тяжеловесных материалов. Для этого существуют различные способы перевозок (рефрижераторные, при которых соблюдается определенный температурный режим; вагонные, контейнерные; цистерные, хопперные и другие). Цена перевозки зависит от веса груза и расстояния его отправки. Поэтому по желанию клиента сегодня железнодорожным способом может быть отправлен как килограммовый груз, так и весом в несколько т.

В промышленной отрасли железнодорожными перевозками пользуются, как правило, поставщики сырья. В вагонах перевозят уголь, руду, мазут, известняк, бензин, стальные заготовки, удобрения и другие промышленные продукты. Железная дорога является оптимальным способом перевозки негабаритных, тяжелых и опасных грузов.

Многие предприятия пользуются железнодорожным транспортом при доставке товаров малых объемов. Контейнерная перевозка обеспечивает сохранность товаров, снижая риск пропажи, а точное расписание на железной дороге весьма удобно для планирования. К тому же существуют такие объекты, подъезд к которым возможен только по железнодорожным путям.

Современная экономическая реальность сурова по отношению ко всем участникам рынка.

По мнению аналитиков производства, кризис строительного сектора, где сосредоточен основной спрос на грузоперевозки, прямым образом влияет на годовые показатели погрузки в сети железных дорог. До конца 2017 г. резкого подъема в данной отрасли ожидать не стоит. Прогнозируется падение ж/д перевозок до конца г. на 1,5%, а по самым мрачным прогнозам – на 2,4%.

По сообщениям «РЖД», в 2018 г. объемы железнодорожных грузоперевозок в Китае достигли более 900 млн т, что на 3% меньше по отношению к прошлому г. Перевозка зарубежных грузов железнодорожными маршрутами упала на 1,5%. Еще более стремительно падает экспорт – с начала года на 2,8% (300 млн т). Однако наиболее пессимистичные настроения наблюдаются в сфере транзитных грузоперевозок. По итогам прошедших месяцев их объем составил около 24 млн т, что на 5,7% меньше, чем в 2017 г. [46].

Грузовые железнодорожные перевозки через порты также оказались снижены на 3%, составив 219,5 млн т. В целом рынок железнодорожных перевозок в Китае входит в период стагнации. Негативное воздействие на него оказывают внешние факторы, связанные с нестабильной экономической ситуацией в мире.

К клубку проблем, которые испытывает железнодорожный транспорт сегодня, добавим конкуренцию. Сегодня потребители требуют оперативности, груз должен быть доставлен «еще вчера». Железная дорога, несмотря на все свои преимущества, проигрывает авиа- и автомобильным перевозкам по скорости доставки.

Для доставки комплектующих для сборки грузовиков на завод необходимо спроектировать транспортно-технологическую схему (ТТС).

В процессе проектирования рассматриваются все возможные варианты ТТС, учитываются уже существующие условия доставки и возможные

ограничения по транспортным, дорожным, природно-климатическим, технологическим и экологическим факторам.

Возможные варианты ТТС различаются по видам транспорта и типам транспортных средств, также способами тарирования и упаковки, укрупнения грузовых единиц (контейнеризация или пакетирование), типам маршрутов, видам складирования и хранения и прочее.

В процессе организации доставки автокомплекующих выбирается наиболее эффективная ТТС. На основе сравнения технико-эксплуатационных и экономических показателей производится отбор конкурентоспособных вариантов ТТС. Часто используемыми показателями отбора являются срок и затраты на доставку одной т.ы груза или укрупненной грузовой единицы.

География размещения автомобильной промышленности в Китае на сегодняшний день представляет собой следующую картину: район Бохайского залива, провинция Чжецзян, Гуандун, Хубэй и западно-центральный регион Китая.

Для доставки груза принят наиболее распространенный способ укрупнения грузовых мест – контейнеризация. С помощью различных способов укладки множество мелких единиц груза объединяют и загружают в контейнер. За счет высоких норм обработки контейнеров сокращается время простоев транспортных средств, что ведет к уменьшению расходов на доставку груза.

Для предприятий близко расположенных к восточному побережью Китая принимается схема интермодальной доставки с применением морского и железнодорожного транспорта: порт Китая – порт Владивосток – г. Комсомольск-на-Амуре.

Использование такого маршрута объясняется следующими факторами:

- большая часть заводов-производителей автокомплекующих в Китае расположены в портовых городах;
- морская контейнерная перевозка обеспечивает сохранность груза;
- хоть и морская перевозка наиболее долгая по срокам доставки, но более экономичная по сравнению с другими вариантами.

Из порта контейнера вывозятся по железной дороге до г. Комсомольска-на-Амуре. Таможенная очистка производится в порту. Приблизительный срок морской доставки контейнеров из портов Китая до Владивостока составляет 7-10 суток (в зависимости от портов отгрузки и контейнерных линий), таможенное оформление груза проводится от 2 до 7 суток.

Для центральных и северных районов расположения предприятий принята схема железнодорожной перевозки: город Китая – г. Суйфеньхэ – пгт. Гродеково – г. Уссурийск – г. Комсомольск-на-Амуре.

При перевозке контейнеров железнодорожным транспортом по выбранной схеме маршрута есть некоторые трудности. Железнодорожная инфраструктура Китая не так повсеместна как в России. Не во всех городах имеются станции и железнодорожные пути. Поэтому возникает необходимость в применении автотранспорта на доставку груза от завода-изготовителя до ближайшей железнодорожной станции. Разница в ширине колеи железных дорог на территории Китая и России ведет к дополнительным сложностям перевозки контейнеров.

В настоящее время применяют три способа перевозки грузов через пограничные переходы между странами, имеющими разную ширину колеи железных дорог:

1) перегрузка. В данном способе контейнеры просто перемещаются с платформы одной колеи на платформы другой колеи;

2) замена колесных пар. В случае перевозки опасных, наливных, негабаритных и других грузов применяется этот способ;

3) применение вагонов с изменяющейся шириной колесных пар. Эта технология пока существует только в опытных образцах. В настоящее время в перевозке контейнеров не применяется.

В принятой схеме производится перегрузка контейнера с одной платформы на другую.

На конечном этапе проектирования ТТС проводится оценка эффективности выбранной схемы.

В состав данной системы входят одноконтурные системы регулирования скорости тиристорных электроприводов главного движения и подачи, структурная схема, описывающая процесс стружкообразования при фрезеровании, а также технологическая обратная связь по мощности резания. Технологическая обратная связь выполнена нелинейной, и до тех пор, пока сигнал $U_{т.с.}$ не станет больше $U_{ср}$, технологическая обратная связь разомкнута и угловые скорости электроприводов главного движения и подачи определяется напряжением задания.

Возможно, начинать следует с системного подхода, реализацией которого может быть, например, полное внедрение Единого сетевого технологического процесса. Однако этот комплексный документ может дать необходимый эффект только при условии внесения изменений в нормативно-правовую базу грузовых перевозок и формирования новых инструментов управления технологией в рыночных условиях. Соответствующие изменения в Устав и закон о железнодорожном транспорте ждут второго чтения в Госдуме. А участники рынка железнодорожных перевозок ожидают нормальных условий для работы. Будем надеяться, что ожидания оправдаются.

2.2 Анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в КНР

Основные показатели работы китайских железных дорог за 2015 г. и планы развития до 2020 г.

На долю железнодорожного транспорта в КНР приходится 7,4% объемов грузов, перевозимых по стране, автомобильного – около 78% и водного – около 14%. Вместе с тем, по отдельным видам грузов железнодорожный транспорт занимает доминирующее положение на рынке транспортных услуг. Так, в настоящее время, железнодорожным транспортом перевозится более 55% угля, руды, стального проката и зерновых.

За 2017 г. объем грузовых перевозок КЖД составил 3,4 млрд т, снизившись по сравнению с 2016 г. на 30,53%. Грузооборот уменьшился до 2402 млрд т-км (упадок 12 %).

В то же время, ситуация с пассажирскими перевозками сложилась диаметрально противоположная. Было перевезено 2,5 млрд человек, что на 11,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажиरोоборот вырос до 1200 млрд пасс-км (увеличение на 3,5 %),

По состоянию на конец 2017 г. эксплуатационная длина КЖД составила более 128 тыс. км (за год введено в эксплуатацию 9531 км), из них более 19 тыс. км (увеличение на 3306 км) – высокоскоростные (более 200 км/ч). Инвестиции в строительство железнодорожной инфраструктуры составили 823,8 млрд юаней (около 125,6 млрд долл. США по курсу на 10 января 2016 г. 1 долл. США равен 6,56 юаней).

Всего в период 2012-2018 гг. было построено более 30 тыс. км железных дорог, эксплуатационная протяженность сети КЖД увеличилась с 91 тыс. км до 121 тыс. км. Общий объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры превысил 520 млрд долл. США. При этом изначально планировалось вложить в капитальное строительство только 460 млрд долл. США. Однако руководство Китая, осознавая важность строительства железнодорожной инфраструктуры в стимулировании внутреннего спроса, в первом полугодии 2018 г. повысило целевые показатели инвестирования в 2018 г. и 2017 г. на общую сумму 58 млрд долл. США.

В проекте плана развития КЖД на период 13-й пятилетки (2016-2020 гг.) объем инвестиций в железнодорожную отрасль запланирован в размере 3,5-3,8 трлн юаней (533-580 млрд долл. США), в том числе в строительство инфраструктуры – около 3 трлн юаней (457 млрд долл. США), будет построено около 30 тыс. км новых железнодорожных путей. В 2016 г. планируется инвестировать около 800 млрд юаней (122 млрд долл. США) [50].

К 2020 г. протяженность действующих железных дорог в КНР составит 150 тыс. км, из них 30 тыс. км – высокоскоростные железные дороги. Объем

инвестиций на модернизацию и закупку подвижного состава составит около 800 млрд юаней (122 млрд долл. США).

Целевой показатель по объемам перевозок к концу 2020 г. – 4 млрд пассажиров и 4,2 млрд т грузов (средний годовой показатель роста соответственно 10% и 4,3%) [50].

План на 13-ю пятилетку будет утвержден в марте 2016 г. на сессии Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей.

Однако с учетом текущего тяжелого финансового положения ГЖД реализация этих планов без поддержки государства будет невозможна.

Так за 3 квартала 2017 г. общие доходы КЖД составили 687,77 млрд юаней, чистый убыток – 9,44 млрд юаней, рост убытков по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 174,11 %.

Доходы от перевозочной деятельности составили 444,77 млрд юаней (убыток на 0,29%), в том числе грузовые перевозки – 174,1 млрд юаней (убыток на 9,09%), пассажирские – 193,1 (увеличение на 15,53%).

Долг КЖД составил 3,94 трлн юаней (600,6 млрд долл. США), что на 41 млрд юаней больше по сравнению с прошлым годом (увеличение на 11,6%). Основная причина роста задолженности – привлечение кредитов и выпуск инфраструктурных облигаций для финансирования строительства новых железных дорог в рамках выполнения плана по развитию железнодорожной сети КНР на период 12 пятилетки.

Вместе с тем, несмотря на рост задолженности, общая стоимость активов КЖД в 3-м квартале 2017 г. выросла до 5,97 трлн юаней. Впервые с момента образования корпорации «КЖД» ее долговая нагрузка снизилась с 66,32% до 66%.

В феврале 2018 г. Госсовет КНР принял решение с 1 августа 2018 г. повысить базовый железнодорожный тариф с 0,1451 до 0,1551 юаня за т/км. При этом железнодорожным предприятиям было дано право в зависимости от рыночной конъюнктуры изменять тариф на перевозку, но не более чем на 10%, при этом снижать его можно без ограничений.

С 10 января 2018 г. на сети КЖД введено новое расписание движения поездов. Будет добавлено в расписание 285,5 пассажирских поездов, из них 281,5 пары высокоскоростные и скоростные поезда. После внесения изменений в расписание на сети будет курсировать 3142 пары поездов, в том числе 1980,5 пар высокоскоростные и скоростные поезда.

Также будет организовано 193 регулярных грузовых поезда, что на 28 поездов больше по сравнению с 2015 г., в том числе международных поездов Китай – Европа – 26 (увеличение на 5), Китай – Азия – 19 (увеличение на 2) [50].

В области международного сотрудничества в 2015 г. КЖД активно продвигали высокоскоростные технологии на международный рынок, в первую очередь в Юго-восточной Азии.

В Китае официально объявили о создании корпорации (30 сентября 2016 г.) «Чжунго Чжунчэ» (CRCC). Она образовалась в результате слияния вагоностроительных корпораций «Наньчэ» (CSR) и «Бэйчэ» (CNR), которые являются крупнейшими в КНР производителями рельсового транспорта. В результате в КНР появится производитель железнодорожного транспорта, не имеющий аналогов в мире. Капитализация объединенной корпорации достигла 803,6 млрд юаней (около 123 млрд долл. США). Основная цель слияния – усиление позиций на международном рынке железнодорожной техники и оборудования.

Китай и Таиланд начали сотрудничество в строительстве железной дороги протяженностью 845 км. Проектная скорость движения поездов – 180 км в час, максимальная – 250 км в час.

В таиландской провинции Патумтани 19 декабря состоялась церемония старта сотрудничества. Новая дорога, включая участки Нонгкай – Корат – Каенг Кхой-Ман – Та-Пхут и Бангкок – Каенг – Кхой, станет первой в Таиланде железнодорожной веткой со стандартной шириной колеи и будет строиться по китайским техническим нормам и с применением китайских технологий и оборудования. Новая дорога будет соединяться с железной

дорогой Китай – Лаос и связывать железнодорожные системы Китая и Таиланда.

Китай и Лаос подписали соглашение о строительстве железной дороги стоимостью в 6,48 млрд долл. США, которая станет частью нового транспортного маршрута в Юго-Восточной Азии.

Крупный транспортный проект Китая и Лаоса соединит Ботен, город на границе с Китаем, и столицу Лаоса – Вьентьян, находящийся на границе с Таиландом. Длина дороги составит 418 км. Дорога станет элементом независимой от американского влияния транспортной инфраструктуры Китая на Индокитайском полуострове [50].

В конце 2015 г. начато строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали в индонезийской провинции Западная Ява. Протяженность маршрута составит 150 км, он свяжет столицу страны Джакарту и четвертый по величине город – Бандунг. Расчетная скорость движения по маршруту составит 350 км в час, строительство планируется завершить через три года, открытие движения по новому маршруту позволит сократить время в пути из Бандунга в Джакарту с трех часов до 40 минут.

Компания «Zhuzhou Electric Locomotive» (дочерняя компания CRCC») 7 июля завершила работу и сдала в эксплуатацию первую партию скоростных поездов «Македония» для экспорта в Европу. Проект скоростных поездов «Македония» стал первым случаем экспорта скоростных поездов из Китая в Европу, а также первой китайской продукцией, соответствующей требованиям европейского стандарта TSI.

Китай и США договорились о реализации первого проекта по строительству железной дороги в США с участием китайских инвестиций. Высокоскоростная железная дорога (370 км) «Западный экспресс» (Xpress West) будет связывать Лас-Вегас штат Невада с Лос-Анджелесом штат Калифорния.

В сентябре 2015 г. американская компания Xpress West подписала с американским филиалом Китайской международной железнодорожной компании соглашение о создании в США совместного предприятия по

строительству и эксплуатации данной высокоскоростной железной дороги. Строительство еще не началось.

В г. Пекине 25 июня 2016 г., в рамках визита Президента Российской Федерации В.В. Путина в Китай, подписано Соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве между ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами».

В развитие этих договоренностей стороны проводят системную работу по целому ряду направлений:

- развитие пограничных железнодорожных переходов между двумя странами в целях увеличения пропускной и провозной способности железных дорог и увеличения объемов международных пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок;

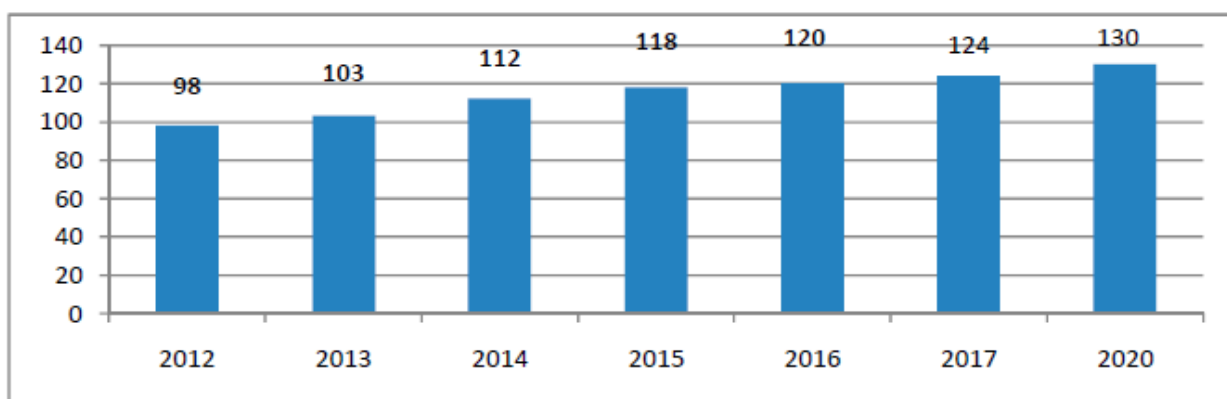
- развитие контейнерных перевозок в международном железнодорожном сообщении, увеличение интенсивности пропуска контейнерных поездов для привлечения дополнительных объемов грузов;

- организация перевозок новых типов грузов, используя каналы электронной торговли в сообщении Китай – Россия и Китай – Европа, в том числе в составе международных пассажирских поездов по маршруту Пекин – Москва и в составе регулярных контейнерных поездов в сообщении Китай – Россия и Китай – Европа;

- развитие железнодорожных транспортных коридоров между Китаем и Европой, проходящих через территорию России и других стран, в целях формирования устойчивого спроса и повышения привлекательности контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа;

- взаимодействие в области научно-технического сотрудничества и инноваций.

Таким образом, планируется увеличение протяженности железных дорог в КНР. На рисунке 6 показан рост до 2020 г.



Источник: [42]

Рисунок 6 – Протяженность железных дорог КНР, тыс. км

Министерство финансов КНР выступает в роли инвестора КЖК – контролирует ситуацию с задолженностью и следит за эмиссией ценных бумаг КЖК. Планом реформирования предусматривал преобразование путем укрупнения 18-ти железнодорожных управлений в 7 региональных корпораций – Пекинскую, Центральную, Тяньцзиньскую, Северо-Восточную, Восточную, Юго-Западную и Северо-Западную. При этом ключевые высокоскоростные магистрали получали особый статус – в случае вхождения в перечисленные корпорации, они должны иметь права независимых агентов.

В ряду реализуемых в железнодорожной отрасли проектов необходимо отметить начатое в 2015 г. строительство подводного железнодорожного туннеля протяженностью 165 км которое будет окончено в 2026 г. Этот крупнейший в мире подводный туннель, по длине превосходящий вместе взятые японский туннель Сейкан и туннель под Ла-Маншем, свяжет расположенные на разных сторонах Бохайского пролива порты Далянь (пров. Ляонин) и Яньтай (пров. Шаньдун), сухопутное расстояние между которыми составляет 1,2 тыс. км. Транспортировка автомобиля паромом занимает 8 часов, а при транспортировке автомобилей под водой на железнодорожных платформах со скоростью более 200 км в час время в пути сократится до 40 минут.

В материковой части Китая действует трехуровневая система управления национальной железнодорожной сетью, которая включает в себя:

- Министерство железных дорог КНР;
- железнодорожные бюро или группы железнодорожных компаний;
- железнодорожные станции и депо.

Единственная в Китае частная железнодорожная линия «Luoding Railway» действует в провинции Гуандун. Статус частной железнодорожной линии с правом осуществления пассажирских перевозок «Luoding Railway» получила после ее продажи в 2006 г. тяньцзинской корпорации «Zhongji Industrial Corporation».

Министерство железных дорог Китайской Народной Республики – МЖД КНР (Ministry of Railways of the People's Republic of China), адрес: 10 Fuxinglu, район Хайдянь, Пекин 100844 , телефон: 86-10-5184-0114, факс: 86-10-6324-2150, веб-сайт: www.china-mor.gov.cn.

МЖД КНР является государственным органом исполнительной власти, который отвечает за пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки, регулирование железнодорожной отрасли, развитие железнодорожной сети и инфраструктуры железнодорожного транспорта в стране. МЖД КНР возглавляется министром, который имеет пять заместителей.

Основными функциями МЖД КНР являются:

- разработка соответствующих правил, положений, законов, политики и стандартов в области управления национальной системой железных дорог;
- реформирование и расширение железнодорожной сети в соответствии с ежегодными национальными планами железнодорожного транспорта и долгосрочными программами развития;
 - выпуск облигаций для финансирования развития железных дорог;
 - управление строительством железных дорог и смежными отраслями;
 - наблюдение за исследованиями и разработками для повышения эффективности и скорости работы железнодорожного транспорта;
 - обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте; принятие к рассмотрению и расследование несчастных случаев;
- организация проектов международного сотрудничества.

В структуре МЖД КНР действуют следующие подразделения, в том числе железнодорожные бюро или группы железнодорожных компаний:

- Общее управление и Управление по политике;
- Департамент политики и права;
- Департамент развития и планирования;
- Департамент по финансовым вопросам, науке, технике и образованию;
- Департамент кадров;
- Департамент труда и здравоохранения;
- Департамент строительства и управления;
- Департамент международного сотрудничества;
- Департамент надзора за безопасностью;
- Департамент транспорта;
- Бюро общественной безопасности;
- Департамент пропаганды;
- Комитет дисциплинарного надзора;
- Комитет молодежной лиги;
- Генеральный профессиональный союз железных дорог;
- Бюро по вопросам отставки должностных лиц

В ведении МЖД КНР находятся 16 региональных железнодорожных бюро (агентств), а также две группы компаний. Существует также ряд местных железнодорожных линий, эксплуатируемых местными государственными компаниями.

Таблица 7 – Шестнадцать региональных железнодорожных бюро (агентств)

ж/д бюро или агентство	сеть ж/д в провинциях
Пекинское ж/д бюро	Шицзячжуан, Тяньцзинь, Тайюань
Ж/д бюро Чэнду	Чэнду, Чунцин, Наньчунь, Гуйян, Лупаньшуй
Группа компаний Гуанчжоу (Guangzhou Railway Group Co.,Ltd.)	Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Мэйчжлу, Хунань, Чанша
Харбинское ж/д бюро	Внутренняя Монголия, Сиань
Ж/д бюро Хох-хото	Внутренняя Монголия
Цзинаньское ж/д бюро	Шаньдун

Окончание таблицы 7

ж/д бюро или агентство	сеть ж/д в провинциях
Куньминьское ж/д бюро	Чэнду, провинция Сычуань, Гуйчжоу, Вьетнам
Ланьчжоуское ж/д бюро	Ганьсу, Нинся
Наньчанское ж/д бюро	Цзянси, Чжэцзян, Хубэй, Хэнань, Аньхой
Наньнинское ж/д бюро	Наньнин, Луйчжоу, восточная часть провинции Гуандун
Цинхай-Тибетская группа компаний (Qinghai-Tibet Railway Group Co., Ltd.)	Цинхай, Тибет, Сычуань
Шанхайское ж/д бюро	Шанхай, Цзянсу, Аньхой, Чжэцзян, Фуцзянь, Хэнань
Шэньянское ж/д бюро	Ляонин, Цилинь, Цзянчжой
Тайюаньское ж/д бюро	Шаньси, Шаньдун, Хэнань
Ж/д бюро Урумчи	Синьцзян, Ганьсу
Уханьское ж/д бюро	Хубэй, Хэнань
Сианьское ж/д бюро	Шэньси, Ганьсу, Сычуань, Чунцин, Нинся, Хубэй
Чжэнчжоуское ж/д бюро	Хубэй, Хэбэй, Шаньси, Шаньдун

Источник: [33]

Собственником подвижного состава китайских железных дорог и железнодорожным перевозчиком является МЖД КНР (Департамент подвижного состава), а также управления железных дорог на местах.

МЖД КНР создало 2 крупные государственные компании (100% акций принадлежит государству) – оператора подвижного состава:

– АО «Китайская железнодорожная корпорация международных мультимодальных перевозок» (China Railway International Multimodal Transport – CRIMT);

– АО «Китайская железнодорожная корпорация контейнерных перевозок» (China Railway Container Transport Center – CRCTC).

Частный бизнес не имеет собственного подвижного состава и арендует его у указанных компаний.

Выраженной специализации операторов китайских железных дорог на видах перевозок нет, однако CRIMT делает акцент на перевозках в вагонах, а CRCTC – на контейнерных перевозках.

2.3 Оценка развития железнодорожного комплекса Китая

Высокую эффективность железнодорожному транспорту КНР обеспечивает самый высокий в мире показатель загруженности. Составляя лишь 7% железнодорожной сети всего мира, она обеспечивает 25% всех железнодорожных перевозок грузов. Как следствие, в КНР самая высокая в мире плотность перевозок. В 2017 г. были достигнуты показатели 45 млн т/км на 1 км железнодорожного пути и 10 млн пасс/км на 1 км пути. Одним из самых высоких в мире являются показатели среднего расстояния пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом – в 2017 г. они составили 458 км и 769 км соответственно.

Сегодня железнодорожный комплекс играет ключевую роль в решении задач интеграции экономического пространства страны и подъема социально-экономического уровня западных регионов Китая до «общества малого благоденствия» («сяокан»). В результате будет в целом решена проблема выравнивания уровня жизни во всей стране, как важнейшего аспекта политической стабильности и территориальной целостности. В обозримой перспективе по большинству оценок будут продолжать расти объемы экспортно-импортных перевозок, что, несомненно, будет способствовать дальнейшему развитию международного железнодорожного транзита. Это значит, что успешное развитие железнодорожного комплекса нужно рассматривать в качестве условия успешного расширения участия КНР в глобальных экономических отношениях.

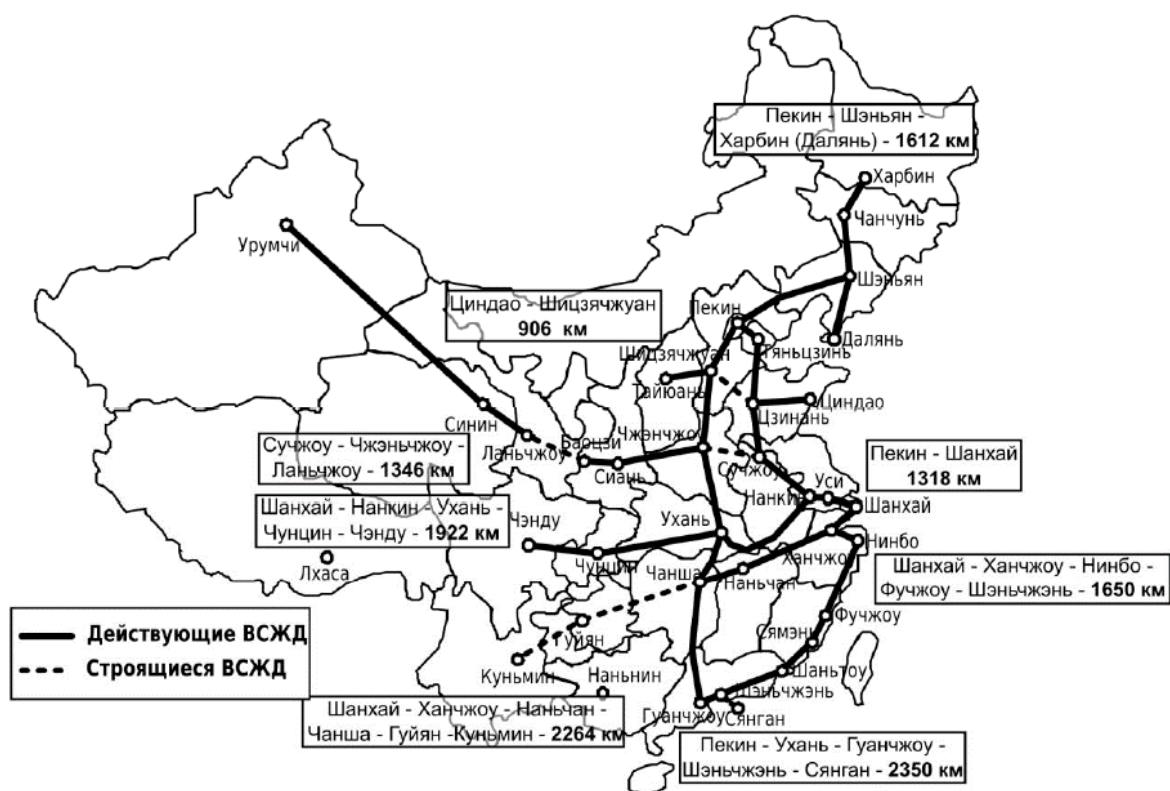
Для разработки проектов строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в Китае была создана специальная методика «альтернативных издержек». В этой методике под альтернативными издержками транспортного комплекса понимаются дополнительные издержки всего общества при увеличении объемов перевозок на одну единицу. Альтернативные издержки включают в себя три производные: возникающие в

процессе эксплуатации производственные издержки, издержки потребления и внешние издержки.

Производственные издержки железных дорог сопоставимы с уровнем автомобильного транспорта и гораздо ниже показателей гражданской авиации. По издержкам потребления ВСМ превосходят авиатранспорт и соответствуют уровню автомобильного транспорта. В части внешних издержек, они у железнодорожного транспорта (включая ВСМ) значительно ниже показателей авиационного и, тем более, автомобильного транспорта.

В начале строились ВСМ со скоростью движения 250 км в час, а с 2008 г. началось строительство дорог, скорость движения по которым достигала 350 км/час. В 2016 г. порядка 60% сети ВСМ эксплуатировалась со скоростью 200-250 км в час, а 40% со скоростью 300-350 км в час. Самый высокий темп развития ВСМ был достигнут в 11-й и 12-й пятилетках. В 2016 г. прирост протяженности ВСМ составил 1,3 тыс. км. А всего в 13-й пятилетке в строительство новых высокоскоростных магистралей Китайская железнодорожная корпорация инвестирует 1 трлн юаней, и сегодня сеть высокоскоростных магистралей КНР.

На рисунке 7 представлены планы расширения сети высокоскоростных магистралей в КНР. Основной объем инвестиций в железнодорожную отрасль приходится на путевое хозяйство, стоимость которого составляет львиную долю основных фондов. Второй особенностью железнодорожной отрасли является продолжительной отдачей инвестиционных вложений – в мировой практике средний срок окупаемости инвестиций превышает 30-50 лет, и, как следствие, железнодорожная отрасль нигде в мире не относится к категории высокоэффективных. Такого результата отрасль смогла добиться повышением качества управления своим развитием, поддержанному большим объемом инвестиций в ее развитие – с конца 90-х гг. в развитие ВСМ было вложено свыше 5 трлн юаней. Это были как бюджетные ассигнования, так и кредиты государственных и коммерческих банков.



Источник: [33]

Рисунок 7 – Планы расширения сети высокоскоростных магистралей в КНР

Начиная с 2013 г. существенную роль в решении проблемы финансовых ресурсов стала играть эмиссия ценных бумаг. Так, в 2015 г. для финансирования 73 проектов Китайская железнодорожная корпорация эмитировала ценных бумаг на сумму 250 млрд юаней. При сохранении этой модели финансирования расширения сети обычных и высокоскоростных достаточно скоро соотношение объема долговых обязательств к стоимости основных фондов Китайской железнодорожной корпорации достигнет 70%, и существенно вырастут выплаты по процентам, которые в 2016 г. составили 12 млрд юаней. В 2014 г. строящая инфраструктуру ВСМ и самая крупная в отрасли компания China Railway Group по показателю «очень высокой степени задолженности и наличию плохих долгов» заняла первое место среди всех китайских компаний, занимающихся железнодорожным строительством. У China Railway Group в 2015 г. показатель соотношения стоимости активов (640 млрд юаней) к общему объему задолженности (550 млрд юаней) составил 84% и продолжил расти в 2016 г. Поэтому для отрасли становится актуальной

модель ГЧП. В планах Китайской железнодорожной корпорации к 2021 г. довести длину сети ВСМ до 30 тыс. км и соединить 80% важных городов страны. В целом по стране жители соседних городов должны иметь возможность тратить на поездку в соседний город не более 2 ч. Высокоскоростные магистрали дадут возможность от Пекина доезжать до большинства административных центров страны за 8 ч (за исключением Хайкоу, Гуанчжоу, Наньнина, Куньмина, Урумчи и Лхасы).

Сегодня высокоскоростные железнодорожные магистрали КНР превратились в новую визитную карточку китайского экспорта и источник поступления доходов от продажи подвижного состава с высокой добавленной стоимостью. В 2016 г. общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составила 41 млрд долл. США. Так КНР оставила далеко позади Японию и Южную Корею по объемам экспорта высокотехнологичной продукции – доля Китая в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции возросла с 9,4% в 2001 г. до 48% в 2016 г., а большую часть этого экспорта составили поставки за рубеж подвижного состава для высокоскоростной железнодорожной магистрали. При этом из общего объема продаж подвижного состава около 20% должно приходиться на экспорт, а в 2025 г. этот показатель должен возрасти до 45%.

Для выполнения заданий плана «Сделано в Китае 2025» руководство Китайской железнодорожной корпорации разработало программу выхода в ближайшие годы китайских высокоскоростных магистралей на рынки РФ, ЕС, США, Индонезии, Сингапура. Транспортный комплекс, как системообразующий субъект национальной экономики, своей деятельностью всегда оказывает влияние на протекающие в экономической и социальной сферах общества процессы, наблюдаемое в форме мультипликативного эффекта. Подобного рода экстернальный эффект может иметь как положительное, так и отрицательное значение – усиливать связанные процессы, или, наоборот, угнетать их. Грандиозные по масштабам инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры уже четверть века создают положительный

мультипликативный эффект, обеспечивающий ускорение развития остальной экономики и прогресс социальной сферы китайского общества.

Наиболее отчетливо и ясно это наблюдается на примере инвестиций в развитие ВСМ – высокоскоростные магистрали сыграли очевидно большую роль в инновационном прорыве, стимулировании других отраслей экономики и увеличения занятости, причем созданием высококвалифицированных рабочих мест. Так, 700 млрд юаней инвестиций в строительство путевого хозяйства обеспечивает спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента. Сооружение 1 км высокоскоростного пути обеспечивает появление 600 новых рабочих мест. А расчеты на основе межотраслевых балансов показывают, что вложение в ВСМ 1 млрд юаней создает больше 25 тыс. новых рабочих мест в самой отрасли и порядка 50 тыс. рабочих мест в смежных отраслях.

В целом расчеты показывают, что в имеющихся в КНР условиях увеличение инвестиций в развитие инфраструктуры ВСМ на 1% обеспечивает рост ВВП на 1,5% и создает 1,8-1,9 млн новых рабочих мест.

Развитие транспортных сетей в Китае заметно активизирует процессы регионального развития. В первую очередь это касается, конечно, развития экономики районов, по территории которых проходят высокоскоростные магистрали. Так магистраль Пекин – Гуанчжоу объединяет пять важнейших экономических зон КНР в общую экономическую территорию, что заметно повышает деловую активность. Например, после введения в эксплуатацию ВСМ рост деловой активности в 28 крупнейших городах этой экономической территории в течение пяти лет обеспечит дополнительный рост ВВП страны на 34%. Лишь один ее участок (Пекин – Чжэнчжоу) к 2030 г. добавит ВВП КНР 275,8 млрд юаней (в среднем 15,3 млрд юаней в год). Поэтому развитию магистральных видов транспорта, прежде всего железнодорожного, рассматривается в КНР в качестве интегратора территории, усиливающего единство экономического пространства страны. На 4-й сессии ВСНП 12-го созыва (март 2016 г.) задача развития региональной транспортной доступности была выделена среди основных задач экономического развития.

Решениями правительства предусматривается в период 13-й пятилетки ускорить инфраструктурное строительство в центральных и западных провинциях КНР, а также в зоне «Экономического пояса р. Янцзы и р. Чжуцзян» и регионе Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй, что позволит успешно реализовать план Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве ЭППП (Экономический пояс Шелкового пути) и МПП XXI в. (Морской Шелковый путь XXI в.). В близких масштабах возросли доходы провинции Цинхай – с 64 млрд юаней в 2005 г. до 241,7 млрд в 2015 г. За эти годы ВСМ – Тибет перевезла более 100 млн пассажиров, что позволило туристической отрасли увеличивать свои доходы на 25% за счет роста туристического потока с 1,8 млн до 29,2 млн соответственно.

В сравнении с 2006 г. доходы туристической отрасли выросли в 15 раз и превысили 28 млрд юаней. В 2015 г. в туристической отрасли ТАР было занято 10% местного населения (свыше 350 тыс. человек). ВСМ фактически организовала экономический бум, результатом которого стал рост объема внешней торговли автономного района до 3,5 млрд долл. США. Такая же картина наблюдается после прихода ВСМ в Синьцзян-Уйгурский автономный район – в 2026 г. его посетило более 50 млн китайских и 1,5 млн зарубежных туристов.

Расположенные в зоне влияния ВСМ Ухань-Гуанчжоу города провинции Хунань – Чанша, Биньчжоу, Хэньян смогли реализовать более 3 тыс. промышленных проектов, составляющих сегодня 40% индустриального потенциала и создать более 50 тыс. новых рабочих мест, а рост объема розничных продаж в этих городах стал значительно превышать средний по провинции. Аналогичное позитивное воздействие оказывается и на рост уровня жизни. Так с прокладкой по территории уезда Саньцзян ВСМ Гуйян-Гуанчжоу значительно возросли доходы жителей. Уезд ежедневно принимает 2 тыс. туристов из провинции Гуандун, Сямэня, Аоомэня, других территорий, что дает местным жителям возможность ежедневно получать доходы от туризма в размере 100-150 юаней.

К 2025 г. от сети путей в виде нынешних «четырёх вертикальных и четырёх горизонтальных линий» будет осуществлен переход к «восьми вертикальным и восьми горизонтальным линиям», что потребует увеличить длину магистралей почти в два раза – до 38 тыс. км. Это еще раз кардинально повысит мобильность населения и еще на 30-40% позволит сократить ему потери времени на поездки. Это так же решит проблему перегрузки транспортных узлов в периоды массовых поездок. В планах Китайской железнодорожной корпорации довести скорость движения всех поездов ВСМ до 400 км в час и еще больше сократить планирует, что в будущем все высокоскоростные поезда в Китае будут передвигаться со скоростью 400 км в час, что позволит еще больше сократить потери времени в поездках на большие расстояния. Развитие ВСМ оказывает очевидное положительное мультипликативное воздействие и на интеграционные процессы. В 2015 г. Китай совместно с Кыргызстаном и Узбекистаном продолжили разработку совместного проекта прокладки железнодорожного маршрута «Кашгар (СУАР) – Торугарт – Арпа – Узген – Ош – Джалал-Абад (Киргизия) – Андижан (Узбекистан)». Строительство китайской части дороги полностью завершено. Так как Китай заинтересован в успешном завершении проекта, руководство страны пошло на предоставление финансовую помощь Кыргызстану и Узбекистану в строительстве их участков железной дороги. О своем желании присоединиться к этому проекту сообщили Казахстан и Иран. По настоянию Китая это направление ЕТЖМ выполняется в европейском стандарте железнодорожной колеи (1435 мм).

Китайское руководство разрабатывает проекты экспансии в окружающие страны высокоскоростных магистралей. Так в конце 2015 г. руководство Китайской железнодорожной корпорации выступило с инициативой строительства ВСМ «СУАР – Восточная Европа». Предполагается, что ВСМ будет иметь протяженность 6 тыс. км и пройдет по маршруту «СУАР (Урумчи, Инин) – Казахстан (Алматы) – Киргизстан (Бишкек) – Узбекистан (Ташкент, Самарканд) – Туркменистан (Ашгабат) – Иран (Тегеран) – Турция – Болгария».

Ориентировочно такой проект потребует инвестиций в размере 150 млрд долл. и магистраль может начать работать в 2030 г. По этой дороге может быть организовано смешанное движение, с тем, чтобы грузовые контейнерные поезда могли развивать скорость 130 км в час, а пассажирские – 300 км в час. По ВСМ может в этом режиме перевозиться до 120 млн т грузов в год.

В настоящее время через сухопутные погранпереходы в рамках двусторонней российско-китайской торговли осуществляется поставка в среднем 34 млн т грузов в год по железной дороге. В том числе, из России в Китай поставляется 30 млн т грузов, а из Китая в Россию – 4 млн т. Кроме того, через сухопутные погранпереходы ежегодно проходят 150-200 тыс. т транзитных грузов.

Основными погранпереходами на российско-китайской границе по объемам экспортно-импортных грузов являются: железнодорожный и автомобильный переход Забайкальск – Маньчжурия (Забайкальский край), железнодорожный и автомобильный переход Погранчный – Суйфэньхэ (Приморский край), железнодорожный переход Хасан – Туманган (Приморский край). На долю этих переходов приходится более 86% сухопутных грузовых перевозок между Россией и Китаем.

Согласно прогнозным оценкам, к 2020 г. объем сухопутных грузоперевозок между Россией и Китаем достигнет 60 млн т.

Существующие на сегодняшний день проектные возможности указанных выше погранпереходов составляют соответственно:

– Забайкальск – Маньчжурия – 35,5 млн т (23 ж/д состава и 625 грузовых автомобилей ежесуточно в обе стороны). Основными товарами российского экспорта через этот погранпереход являются круглый лес и пиломатериалы, железная руда, уголь, химическая продукция. Товары поставляются до станции Маньчжурия в основном в крытых вагонах и полувагонах, где производится их перегрузка в китайские вагоны (по причине различной ширины колеи железнодорожных путей) и дальнейшая транспортировка вглубь КНР. Наибольшее количество поставляемых через данный погранпереход сырьевых

товаров перерабатывается на предприятиях Северо-Восточного Китая (в основном в провинции Хэйлуцзян). Китайские товары поставляются, главным образом, в контейнерах до станции Забайкальск, где производится их перегрузка с китайских платформ на российские и осуществляется транспортировка по территории Российской Федерации. Основными товарами российского импорта из Китая являются промышленное оборудование, автомобили, товары народного потребления, одежда и обувь.

– Пограничный – Суйфэньхэ – 13,5 млн т (32 ж/д состава в сутки в обе стороны). Основными товарами российского экспорта, поставляемыми через этот переход, являются железная руда, лес, уголь. Номенклатура импорта включает товары народного потребления, сельхозпродукцию, одежду, обувь.

– Хасан – Туманган – 17 млн т (28 ж/д составов в сутки в обе стороны). Номенклатура поставляемых из России товаров включает в основном сырье, которое используется на предприятиях провинций Цзилинь и Ляонин. Импорт из Китая представлен товарами народного потребления и сельхозпродукцией.

– Благовещенск – Хэйхэ – 5 тыс. т в день. Объем взаимных перевозок незначителен, товарная номенклатура представлена в основном мелкооптовыми товарами, реализуемыми в приграничных районах.

Важное значение для развития транспортной инфраструктуры имеют совместные российско-китайские проекты по сооружению трансграничных мостовых переходов Нижнеленинское-Тунцзян (железнодорожный переход, Еврейская автономная область – провинция Хэйлуцзян), Благовещенск – Хэйхэ (автопереход, Амурская область – провинция Хэйлуцзян) и Покровка – Логухэ (автопереход, Забайкальский край – провинция Хэйлуцзян). Их строительство предусмотрено «Программой сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики на 2009-2018 гг.

Перспективные направления развития логистической инфраструктуры железнодорожных перевозок определены в региональной транспортной стратегии, разработанной с участием российских специалистов в рамках

Расширенной туманганской инициативы. Документом, в частности, предусмотрено создание 6 региональных транспортных коридоров, три из которых ориентированы на сухопутные транспортные перевозки между Россией и Китаем.

Транспортный коридор «Суйфэньхэ». С российской стороны планируется задействовать международные транспортные коридоры (далее – МТК) «Приморье-1» – от границы с Китаем (погранпереход Пограничный – Суйфэньхэ, ж/д переход, автопереход) до портов Приморского края (Восточный, Находка, Владивосток) и от границы с Китаем (погранпереход Забайкальск – Маньчжурия, ж/д переход, автопереход) до соединения с Транссибом и автомагистралью Владивосток-Москва. С китайской стороны планируется задействовать развитую транспортную инфраструктуру провинции Хэйлуцзян, включая железнодорожные ветки Пекин – Харбин – Суйфэньхэ и Пекин – Харбин – Маньчжурия, а также сеть автодорог государственного и муниципального значения.

Туманганский транспортный коридор. С российской стороны планируется задействовать МТК «Приморье-2» от погранпереходов Краскино – Хунчунь (автопереход) и Хасан – Туманган (ж/д переход) до портов Приморского края (Зарубино и Посъет). С китайской стороны планируется задействовать транспортную инфраструктуру провинции Цзилинь.

«Даляньский» транспортный коридор. С российской стороны от погранперехода Благовещенск – Хэйхэ (автопереход) до соединения с автомагистралью Владивосток – Москва. С китайской стороны – сеть автодорог от г. Хэйхэ до группы китайских портов в районе г. Далянь.

Проект строительства Экономического пояса Шелкового пути (Приложение-2) является для Китая стратегическим – должен обеспечить сопряжение транспортных сетей КНР и стран Центральной Азии для создания евразийского транзитного транспортного коридора. Успех проекта в виде эффективной и надежной железнодорожной инфраструктуры евразийского экономического пространства в первую очередь зависит от ее центрально-

азиатской составляющей. Потому что это в первую очередь инфраструктура транспортного моста между рынками Китая и Евросоюза. И центрально-азиатскому участку этого моста пока не хватает полноценной сети путей, позволяющей в случае возникновения проблем на одном маршруте быстро и без дополнительных затрат переключить грузовой поток на дублирующий маршрут. Второй потенциальной проблемой является угроза политической нестабильности в странах региона – Казахстане, Кыргызстане, Узбекистане, Таджикистане и Туркменистане. Относительно недавние события в Таджикистане и Киргизии свидетельствуют, что нынешние власти центрально-азиатских стран не имеют достаточной опоры в обществе, гарантирующей политическую стабильность даже в краткосрочной перспективе. И пока нет свидетельств наличия у властей рецептов решения этой проблемы.

Важным для КНР является развитие торгово-экономических отношений со странами Центральной Азии с целью способствовать социально-экономическому развитию относительно экономически слабого и нестабильного в политическом отношении пограничного региона СУАР. Страны Центральной Азии являются для Китая достаточно важным рынком сбыта своей продукции и поставщиками энергоресурсов. В этом смысле для Китая Центральная Азия выглядит стратегическим тылом.

Китай так же видит перспективы введения в странах Центральной Азии юаня как региональной расчетной валюты, которая сможет существенно потеснить расчеты в долл. и евро. Поэтому главными задачами проекта Экономического пояса Шелкового пути странах Центральной Азии являются, во-первых, содействие странам ЦА в развитии на их территориях полноценной железнодорожной инфраструктуры, позволяющей при необходимости осуществлять маневр товарными потоками, во-вторых, обеспечение надежной связи железнодорожной инфраструктуры стран Центральной Азии с общей евразийской железнодорожной инфраструктурой, в-третьих, встраивание системы управления железнодорожным сообщением стран Центральной Азии в общую систему управления железнодорожными перевозками, в-четвертых,

осуществление экспорта капитала в создание такой инфраструктуры, как способа увеличить экспорт китайской продукции в страны ЦА, в-пятых, использование экономических связей со странами Центральной Азии для интенсификации процесса ускоренного экономического развития СУАР, в-шестых, получение возможности косвенно влиять на происходящие в них экономические и политические процессы, в-седьмых, налаживание устойчивых добрососедские и экономически выгодных отношений со странами Центральной Азии.

Ключевую роль в решении этих задач решает сотрудничество КНР в первую очередь с Казахстаном, по территории которого проходит большая формируемых в Китае товарных потоков. Не случайно именно в Астане 7 сентября 2013 г. Председатель КНР, выступая в Университете им. Назарбаева, предложил странам Центральной Азии совместно с Китаем реализовать план создания Экономического пояса Шелкового пути. Планом предусматривается «усиление политического взаимодействия, расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей, которые свяжут страны Центральной Азии и Китай, содействие взаимовыгодной торговле, стимулирование взаимных инвестиций, расширение использования национальных валют во внешнеторговых расчетах, создание зон свободной торговли и укрепление взаимопонимания».

Инфраструктурный аспект, безусловно, является системообразующим элементом проекта. Но в целом его успешная реализация существенно усилит экономическое и политическое влияние во всех участвующих в проекте странах Центральной, Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, Закавказья, Восточной Европы, условно разбитых на пять регионов. Это регион уже упомянутых выше стран Центральной Азии, стран Западной Азии (Иран, Ирак, Иордания, Сирия, Саудовская Аравия, Турция), кавказских стран (Азербайджан, Грузия, Армения), восточноевропейских стран (Украина, Беларусь, Молдова) и Россия как часть транспортного коридора всего проекта Экономического пояса Шелкового пути. Китай активно участвует в местных инфраструктурных

проектах, имеющих для стран Центральной Азии стратегическое значение. Так в 2014 г. подписано кредитное соглашение на 70 млн долл. США на строительстве в составе железной дороги Душанбе – Курган-Тюбе участка Вахдат – Яван. Подрядчиком стала «Китайская 19-я корпорация железнодорожного строительства». Этот участок будет представлять собой ветку, которая соединит центральную и южную части железной дороги Таджикистана, что в существенной степени снизит транспортную зависимость страны от Узбекистана.

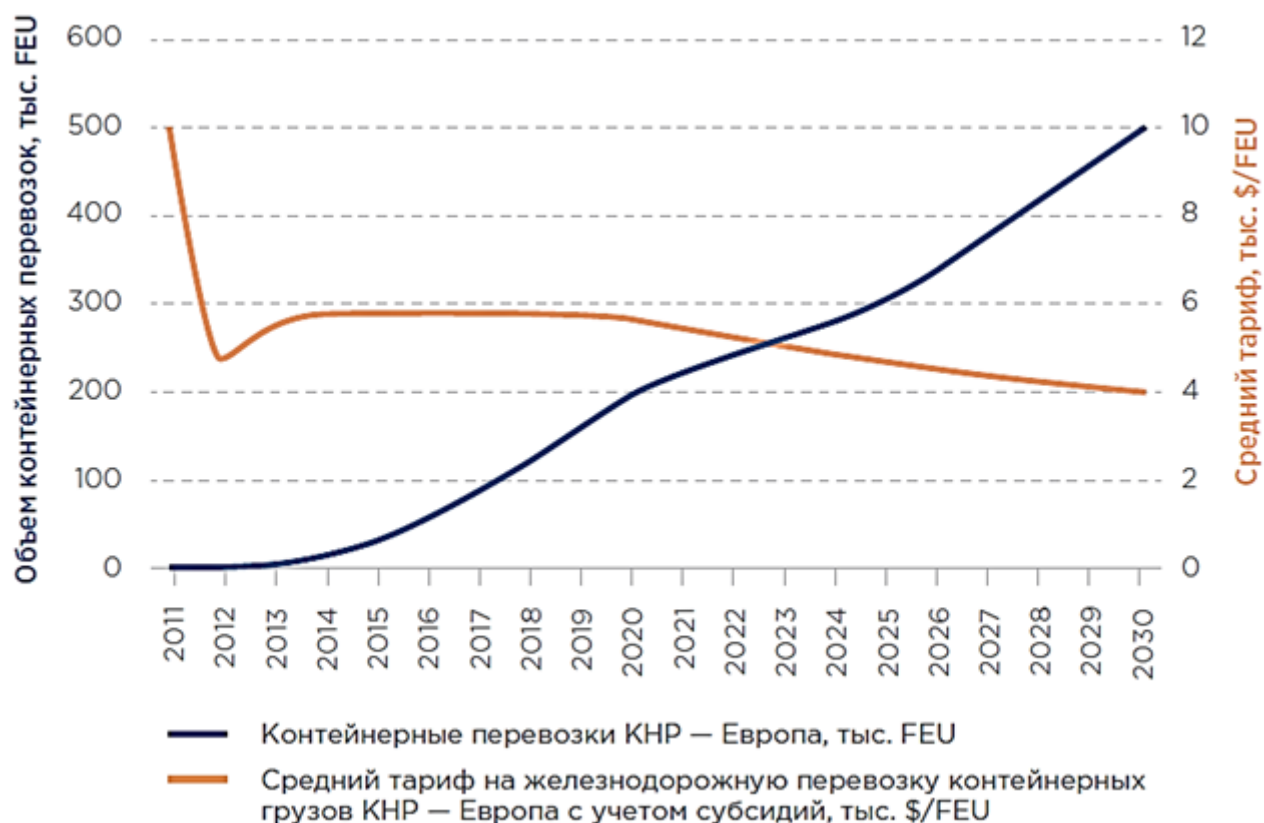
Тормозом в развитии железнодорожной инфраструктуры стран Центральной Азии выступает ее недостаточный уровень развития. Она досталась странам в наследство от общей инфраструктуры СССР и достаточно долго их развитие практически не финансировалось – поддерживалось только их удовлетворительное рабочее состояние. Но появление политических и экономических границ обострило межтерриториальные споры и породило достаточно острую конкуренция между новыми государствами в разных секторах экономики, что существенно затрудняет достижение любых договоренностей между ними.

Самой главной является проблема разорванности сети железных дорог в результате обретения странами ЦА независимости и раздела между ними общей советской сети. Так у Киргизии основная железная дорога проходила на севере от ст. Луговая (территория Казахстана) через Бишкек и Токмак до Рыбачьего (на берегу озера Иссык-Куль). А на юго-западе на территорию страны заходили короткие ветки из Узбекистана: Ахунбабаева – Фергана – Кызылкия, Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгак, Карасу – Ош, Учкурган – Ташкумыр. В Таджикистане железнодорожная сеть оказалась разделенной на три изолированные дороги: на севере Бекабад – Канибадам – Шураб, в центре Сарыасия (Узбекистан) – Пахтаабад – Душанбе – Янги-Базар (Кофарнихон), на юге Курган-Тюбе – Яван. В Узбекистане территорией Туркмении отрезаны от сети страны участки Ургенч – Хива, Тахиаташ – Бейнеу, Келиф – Термез – Кумкурган – Сарыасия с ветками на Амузанг и Хайратон.

Территорией Таджикистана оказалась отрезанной вся железнодорожная сеть Ферганской долины. В сущности, первый этап развития железнодорожной инфраструктуры имел своей целью решение проблем разорванности железнодорожной сети и, учитывая дороговизну строительства новых дорог, упор делался на достижение договоренностей. Только в Туркмении дороги строились с большим размахом, что объясняется преимущественно равнинным характером страны и доходами от экспорта энергоресурсов. Поэтому страна без особых трудностей связала изолированные территорией Узбекистана участки Дашховуз – Тахиаташ – Кернай и Талимарджан – Керкичи – Келиф). Позднее совместно с Казахстаном была построена вдоль побережья Каспия железная дорога, которая напрямую соединила эти страны. Строили новые железные дороги еще две наиболее экономически благополучные страны ЦА – Казахстан и Узбекистан. Казахстан проложил дополнительную железную дорогу в Китай, Узбекистан построил железную дорогу до границы Афганистана и мост через р. Аму-Дарья, что позволило ему соединить свою железнодорожную сеть с афганской.

Поэтому развитие транзита стало главным фактором в деле решения региональных транспортных проблем. А Китай, как самая заинтересованная в транзите страна, выступил в роли инициатора и основного инвестора или кредитора трансграничной транспортной проектов. При этом роль играли также вопросы доступа к энергоресурсам стран Центральной Азии, потребность в безопасных и эффективных внешних коммуникациях. В итоге Китай придает чрезвычайно большое значение созданию современной, безупречно функционирующей транспортно-логистической системы, как эффективного варианта стимулирования взаимной торговли, упрощения процедур торговли и инвестиций, снижения барьеров, максимального использования потенциала участников евразийской транспортной системы. Важную роль в развитии процессов интеграции стран Центральной Азии играет их потребность в региональной стабильности и геополитическом равновесии. Этому безусловно способствует и постепенное включение государств Центральной Азии в

процесс глобализации, из-за которого столкновение интересов и внешних, и внутренних политических сил превращает в угрозу безопасности не только региона, но Европы и Азии в целом. Ситуация на фронте международной борьбы с терроризмом это наглядно иллюстрирует – в рядах боевиков много выходцев из стран ЦА.

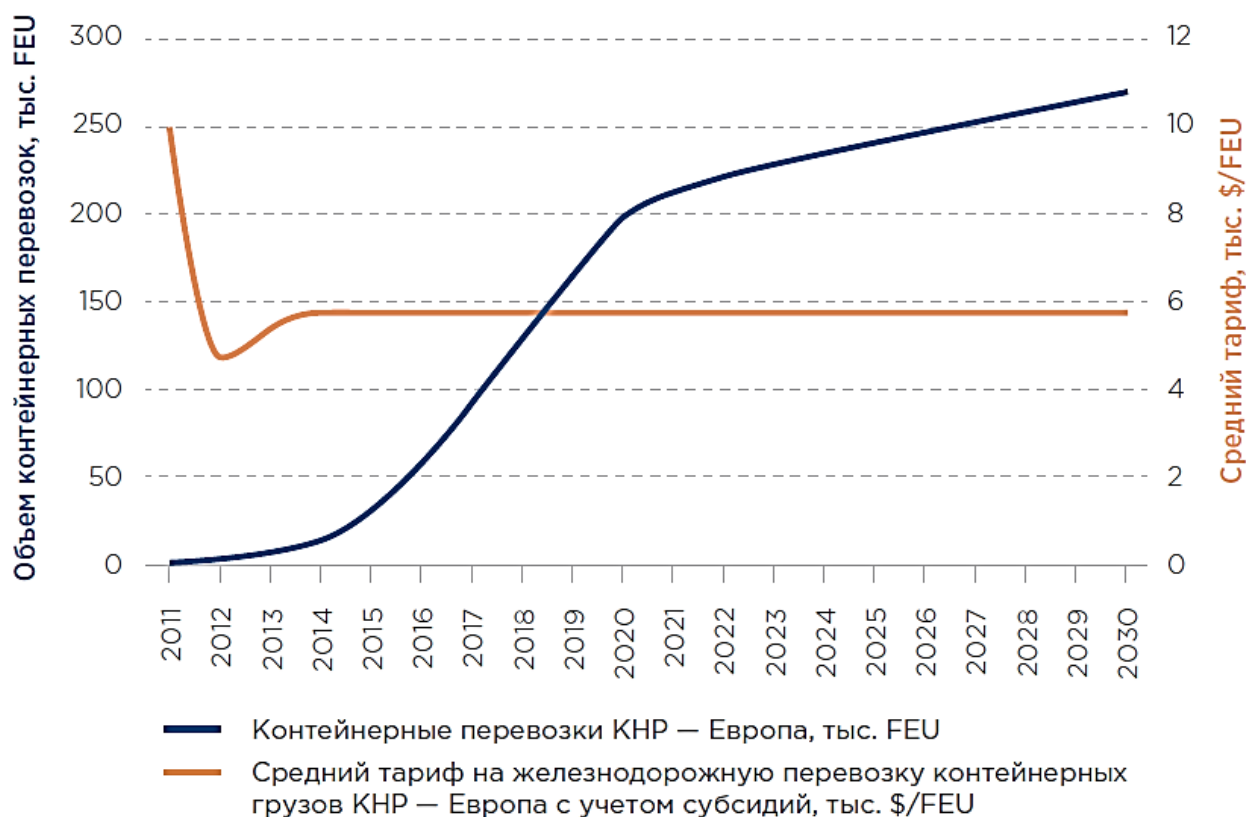


Источник: [46]

Рисунок 8 – Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР - Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий снижения тарифа к 2030 г. до \$4000/FEU

Практически весь объем экспорта ЕАЭС в КНР формируют насыпные и наливные грузы, большая часть импорта из Китая поставляется в контейнерах. Для экспортного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай характерна низкая доля контейнерных грузов: около 1,5-2%. Это обусловлено абсолютным преобладанием в его товарной структуре «неконтейнеризируемых» грузов (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы, минеральные удобрения,

сельскохозяйственное сырье). Доля контейнерных грузов в структуре импорта стран ЕАЭС из Китая за десятилетие значительно выросла: с 35 до 55%. Товарная структура грузопотока из Китая с доминированием контейнеропригодных групп грузов стимулирует дальнейший рост уровня его контейнеризации.



Источник: [46]

Рисунок 9 – Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий поддержания тарифа на уровне \$5500/FEU

Анализ товарной структуры евразийских грузоперевозок с учетом таможенной стоимости товара за единицу массы, потребительских свойств товара и технологических особенностей его фасовки, упаковки, транспортировки и логистики позволил составить перечень грузов, релевантных для переключения их транспортировки с морского на железнодорожный транспорт. В основном это товары народного потребления,

машинотехническая продукция, некоторые цветные металлы (например, никелевая продукция).

Ожидается дальнейший рост железнодорожного контейнерооборота между ЕС и Китаем (с транзитом через ЕАЭС). Для привлечения дополнительного грузопотока между ЕС и КНР странам ЕАЭС необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров. Отмечается заметный рост железнодорожного контейнерного грузопотока из ЕС в Китай: с 1,3 тыс. TEU в 2010 г. до более 50 тыс. TEU в 2016 г. Транзитный контейнерный грузопоток из Китая в ЕС за 2010-2016 гг. вырос с 5,6 тыс. TEU до почти 100 тыс. TEU. По итогам 2017 г. объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС в направлении Китай – Европа – Китай составил около 262 тыс. TEU, что почти в 1,8 раза превышает показатель 2016 г.

Рост контейнеропотока по оси КНР – ЕАЭС – ЕС во многом обеспечен субсидиями железнодорожных перевозок в Китае. Согласно проведенному анализу, имевшее место в 2013-2016 гг. ежегодное удвоение числа контейнерных поездов и объемов контейнерных грузов на маршрутах КНР – ЕАЭС – ЕС во многом было обусловлено субсидированием со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок. Фактическое «обнуление» тарифа на провоз контейнера по территории КНР способствовало оперативному переключению грузопотоков китайских экспортеров с морских маршрутов на железнодорожный транспорт.

По нашим оценкам, в 2017 г. объем субсидий со стороны китайских властей составил около 88 млн юаней. Данная оценка предполагает средний размер субсидирования контейнерных перевозок на уровне 2500 за FEU и совокупное количество субсидируемых контейнеров из центральных провинций КНР на уровне 35 тыс. FEU. В среднем размер субсидии для одного FEU составляет всего 0,3-0,4% от стоимости перевозимого в контейнере груза.

Сохранение и расширение субсидирования перевозок со стороны китайских провинций – ключевой вопрос для перспектив роста контейнеропотока. Рост железнодорожного контейнеропотока между Китаем и

ЕС за 2011-2017 гг. с 7 до 131 тыс. FEU (или с 14 до 262 тыс. TEU) достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа 4800-6000 FEU (с учетом субсидирования в размере около 40%), рисунок 8. Снижение на 30-50% стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китаем и Европой за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока в 19 раз.

Применяемый в настоящее время сквозной тариф (с учетом субсидий) на уровне 5500 FEU сохраняет потенциал для дальнейшего роста контейнеропотока до 200-250 тыс. FEU в 2020 г., то есть в два раза за три года. После этого поддержание тарифа на уровне 5500 FEU уже не будет иметь столь выраженного эффекта, и темпы прироста контейнеропотока резко снизятся, рисунок 9.

Таким образом, немаловажно, что создаваемая за рубежами страны транспортная сеть обеспечивает более динамичное развитие китайских приграничных районов. Существенную роль играют цели усиления политического влияния на региональные процессы и задачи обеспечения национальной безопасности. В сумме это позволит Пекину достичь доминирующего положения во всем азиатском регионе.

Изложенное в главе позволяет утверждать, что евразийская железнодорожная магистраль является самым крупным инфраструктурным проектом на пространстве Евразии из всех, реализовывавшихся на протяжении минимум последних 50-ти лет. И магистраль «Европа-Азия» успешно осуществляется во всех своих составляющих и по всем запланированным направлениям. Успешная реализация проекта делает КНР главным участником развития транспортной инфраструктуры на всем пространстве Евразии. И как она будет выглядеть в обозримом будущем определит результат реализации этого проекта. В свою очередь, проект интеррегиональной железной дороги, связывающую Европу и Азию, демонстрирует, что в своем развитии КНР достигла уровня, на котором ей доступны экономические проекты мирового масштаба и высшего уровня сложности.

3 Проблемы и перспективы интеграции железнодорожного комплекса КНР в мировую транспортную систему

3.1 Выявление проблем железнодорожных перевозок грузов из Китая в страны мира

Серьезной и неразрешимой в обозримой перспективе проблемой, существенно ограничивающей возможности наращивания железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в страны ЕАЭС, является нехватка в этих странах адекватной грузовой базы для загрузки возвратных контейнеров. Объемы грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, в экспорте этих стран в Китай незначительны. Только совокупные потенциальные объемы поставок в Китай всех контейнеропригодных грузов ЕАЭС соответствуют объемам китайских грузов для стран ЕАЭС.

Увеличение контейнеропотока с 200-250 тыс. FEU в 2020 г. до 500 тыс. FEU к 2030 г. возможно при условии дальнейшего снижения сквозного тарифа на 1500 FEU (с 5500 до 4000 FEU).

Недостаточные мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе – один из основных барьеров, препятствующих росту контейнеропотока по оси КНР – ЕАЭС – ЕС. Об этом будет подробно изложено в следующем докладе ЦИИ ЕАБР, посвященном анализу влияния нетарифных барьеров на транзитный потенциал и развитие транспортных коридоров стран – членов ЕАЭС.

При практически неизменном уровне тарифов на железнодорожные контейнерные перевозки по маршрутам Китай – Европа в течение 2012-2016 гг. динамика контейнеропотока совпадает с ростом частоты отправок контейнерных поездов, которые доставляют грузы примерно втрое быстрее, чем при морских перевозках. При появлении у китайских (и европейских) грузоотправителей возможности отправки релевантных для переключения грузов в контейнерных поездах по регулярным маршрутам с высокой скоростью она

полностью используется. Это отражается в стабильной загрузке контейнерных поездов на протяжении всего периода 2012-2016 гг., составляющей около 42 FEU на поезд (что соответствует стандартному числу платформ в контейнерном поезде). При этом обостряется проблема загрузки возвратных контейнеров из Европы в Китай: в 2016 г. загрузка контейнерных поездов на этих маршрутах резко снизилась – до 28 FEU на поезд.

При сбалансированной загрузке контейнеров (в обе стороны контейнеры полностью заполняются оптимальными грузами, порожние контейнеры отсутствуют) дополнительный объем перевозок контейнерных грузов, который может быть привлечен на железнодорожные сети стран ЕАЭС, можно оценить в 1-1,1 млн TEU, а весь грузопоток по оси (с учетом существующего) – в 1,3 млн TEU.

При сохранении сложившегося несбалансированного соотношения контейне-ропотоков Восток – Запад – Восток (2:1) и при дозагрузке в направлении Запад – Восток любыми контейнеропригодными грузами (при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС, активного сотрудничества железнодорожных компаний стран ЕАЭС с компаниями-партнерами в Китае и ЕС, а также с потенциально заинтересованными в использовании железнодорожного транспорта грузоотправителями/грузопо-лучателями) в перспективе агрегированный железнодорожный контейнеро-поток по оси Китай – ЕАЭС – ЕС может составить 2 млн TEU в год.

Основным критерием эффективности транспортного бизнеса является минимизация транспортных издержек грузовладельца, гарантированность сроков доставки и сохранности груза. Причина низкой популярности китайского транзитного маршрута, несмотря на меньшие (в 3-4 раза) сроки доставки, относительно низкую стоимость перевозок – в недостаточной эффективности работы китайского транспорта, особенно в части взаимодействия разных его видов, несовершенной технологии документального сопровождения международных, в том числе контейнерных, перевозок, в

отсутствии единого грузового документа, сквозных тарифных ставок. Действующая в стране система таможенного регулирования чрезмерно усложнена и негибка. Среди таких проблем стоит выделить следующие:

Недостаточная конкурентоспособность перед другими видами транспорта в первом полугодии 2017 г. По информации, получаемой от участников ВЭД, некоторые из них теперь предпочитают перевозить некоторые негабаритные грузы и сырье автомобильным транспортом (т. е. те грузы, которые традиционно перевозятся железной дорогой). И это подтверждается статистикой по автомобильным перевозкам. Среди причин этого выделяют высокие тарифы и недостаточно быструю реакцию China Railway International Multimodal Transport – CRIMT на изменения в бизнесе. Отрицательно на ситуации сказываются и случаи несвоевременной доставки грузов из-за простоя и несоблюдения сроков доставки железной дорогой. Что отрицательно сказывается на издержках и конечной цене товара.

Ещё одной трудной и неоднозначной проблемой China Railway International Multimodal Transport - CRIMT является сокращение выделенного для компании бюджета в 2017 г. на 16 млрд юаней. В результате компания была вынуждена урезать эксплуатационные расходы на 84 млрд юаней в 2017 г. Все это может в конечном итоге привести к снижению качества предоставляемых услуг, безопасности перевозок и ещё большему увеличению тарифов [15].

Наконец, немаловажным является и тот факт, что любые нововведения, которые уже много лет существуют за рубежом, внедряются в Китае медленно и с большими затратами.

На современном этапе развития главной проблемой во многих странах мира становится не столько уровень развития и объемы самого производства, сколько обеспечение доставки выпущенной продукции конкретному потребителю в удобное для него время и в том виде, который ему необходим. Не секрет, что если раньше в нашей стране большинство грузов перевозилось по железной дороге, то в последние годы, когда экономика стала рыночной и

потребовалось резко увеличить скорость поставок, большинство компаний переключилось на автомобильный транспорт.

Тот факт, что способы доставки грузов по Китайским железным дорогам не соответствуют современным рыночным требованиям, определяется не потенциалом владельца инфраструктуры – China Railway International Multimodal Transport – CRIMT, а в большей степени отсутствием нормальных условий по предоставлению грузовладельцу современного комплексного транспортного продукта высокого качества. Прежде всего это связано с дефицитом эффективной системы обслуживания товарных потоков среднего и высокого класса, недостаточной интеграцией информационных и программно-вычислительных комплексов в систему China Railway International Multimodal Transport – CRIMT, отсутствием координации между разными видами транспорта и клиентами при организации мультимодальных и смешанных перевозок. Этот дисбаланс можно устранить, создав сухопутную систему товародвижения на евроазиатском пространстве при активном участии China Railway International Multimodal Transport – CRIMT.

China Railway International Multimodal Transport – CRIMT для реализации задач оптимизации транспортного процесса на всем пути следования груза, повышения конкурентоспособности, укрепления позиций компании в целевых сегментах транспортного рынка в ноябре 2005 г. на основании собственной стратегии развития приняло решение о создании единого консолидирующего центра транспортно-складской логистики и таможенно-брокерского обслуживания. Функции такого центра возложены на Qinghai-Tibet Railway Group Co, имеющее развитую сеть дорожных центров внедрения на сети Китайских железных дорог, что позволит реализовать Концепцию логистической системы China Railway International Multimodal Transport – CRIMT. Концепцией предусматривается взаимодействие конечного клиента – грузовладельца с одной компанией, предлагающей весь набор услуг: транспортных, складских, таможенно-брокерских и, главным образом,

координационных. При этом железные дороги являются ключевым и системообразующим, но все же промежуточным звеном доставки грузов [42].

Создание на базе Qinghai-Tibet Railway Group Co логистических центров, совмещающих складские, перевалочные, таможенные, транспортные и информационные функции, позволит вывести эффективность обработки и доставки грузов на мировой уровень качества, обеспечит тесное взаимодействие China Railway International Multimodal Transport – CRIMT с другими видами транспорта: морским с целью получения значительной части объемов транзитных и импортно-экспортных грузов, автомобильным с целью доставки грузов до конечных потребителей – и позволит отслеживать объемы и структуру грузопотоков. Таким образом, Qinghai-Tibet Railway Group Co будет представлять верхний интеграционный уровень системы обеспечения процесса доставки грузов по принципу «от двери до двери» и «точно в срок».

Все перечисленные мероприятия позволяют организовать полный комплекс транспортно-логистических услуг в сфере железнодорожных перевозок контейнеропригодных и мелкопартионных грузов и создать новый для китайского рынка бренд, предоставить клиенту-грузовладельцу единые, понятные условия доставки грузов. Одновременно будет создаваться собственная сбытовая сеть, которая позволит реализовывать логистические услуги по единым правилам.

В настоящее время утвержден план совместных мероприятий China Railway International Multimodal Transport - CRIMT и Qinghai-Tibet Railway Group Co, согласно которому деятельность Qinghai-Tibet Railway Group Co будет осуществляться по основным четырем направлениям: таможенно-брокерская, терминально-складская, транспортно-логистическая и инвестиционная. Основными функциями Qinghai-Tibet Railway Group Co являются:

– коммерческая эксплуатация и привлечение клиентской базы за счет оптимизации процессной и складской логистических систем;

- разработка и оптимизация транспортно-технологических схем доставки грузов, в том числе по принципу от «двери до двери»;
- формирование, продвижение и предложение комплексных транспортных продуктов;
- развитие собственного ассортимента дополнительных услуг, включая страхование грузов на всем пути следования, предоставление факторинговых услуг (кредитование под залог грузов) и др.;
- предоставление услуг комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания. Примером транспортной деятельности, в которой реализация этого проекта может дать очень хорошие результаты в самое короткое время, может служить перевозка грузов багажными вагонами [42].

3.2 Оценка дополнительных грузопотоков Китая по железнодорожным маршрутам экономического проекта Шелкового пути

Для стран ЕАЭС сопряжение с китайской инициативой ЭПШП также носит актуальный характер. Главное в этом вопросе – решение внутренних проблем транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации экономик и оптимизации регулирования отрасли, таможенного администрирования и т. д. Это приведет к интенсивному наращиванию внутренних межрегиональных грузоперевозок, повысит связанность регионов, улучшит логистическую позицию регионов, не имеющих выхода к морю, – российских Урала и Сибири, а также всей Центральной Азии (Libman, 2016 г.; Караганов и др., 2015 г.; Сыроежкин, 2016; Toops, 2016 г.).

Ряд стран ЕС, связанных с Азией железнодорожными маршрутами, хоть и не массово, но уже начали пользоваться преимуществами трансевразийских транспортных коридоров. Европейские транспортные компании, логисты и потребители транспортных услуг осторожно относятся к новым возможностям трансконтинентального транзита, а в некоторых случаях не обладают

достаточной информацией (в том числе по условиям перевозки, стоимости, срокам доставки грузов и т. п.).

В контексте транспортной тематики ЭПШП – это «история контейнера». Основной потенциал транзитных перевозок в рамках ЭПШП связан с использованием контейнеров. Именно контейнерные грузоперевозки являются фактически единственным способом транспортировки товаров в евразийском транзите.

Контейнер – это сохранность груза, стандартные размеры, сниженные затраты на тару для товара, ускоренные темпы погрузочно-разгрузочных работ, унифицированность транспортной документации и экспедиторских операций. Основной грузопоток по оси Китай – ЕАЭС – ЕС если и пойдет по суше, то именно в 20- и 40-футовых контейнерах [10].

Согласно предположениям, максимально возможные дополнительные контейнерные грузопотоки, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС, оцениваются в размере 2,7 млн FEU (5,4 млн TEU), в том числе по направлению Запад – Восток – 325 тыс. FEU (550 тыс. TEU), по направлению Восток – Запад – 2375 тыс. FEU (4750 тыс. TEU), таблица 8. ЕАЭС в Китай – 50 тыс. FEU (100 тыс. TEU), ЕС в Китай – 150 тыс. FEU (300 тыс. TEU).

Таблица 8 – Зависимость изменения объемов контейнеропотока от стоимости перевозки контейнера по железной дороге

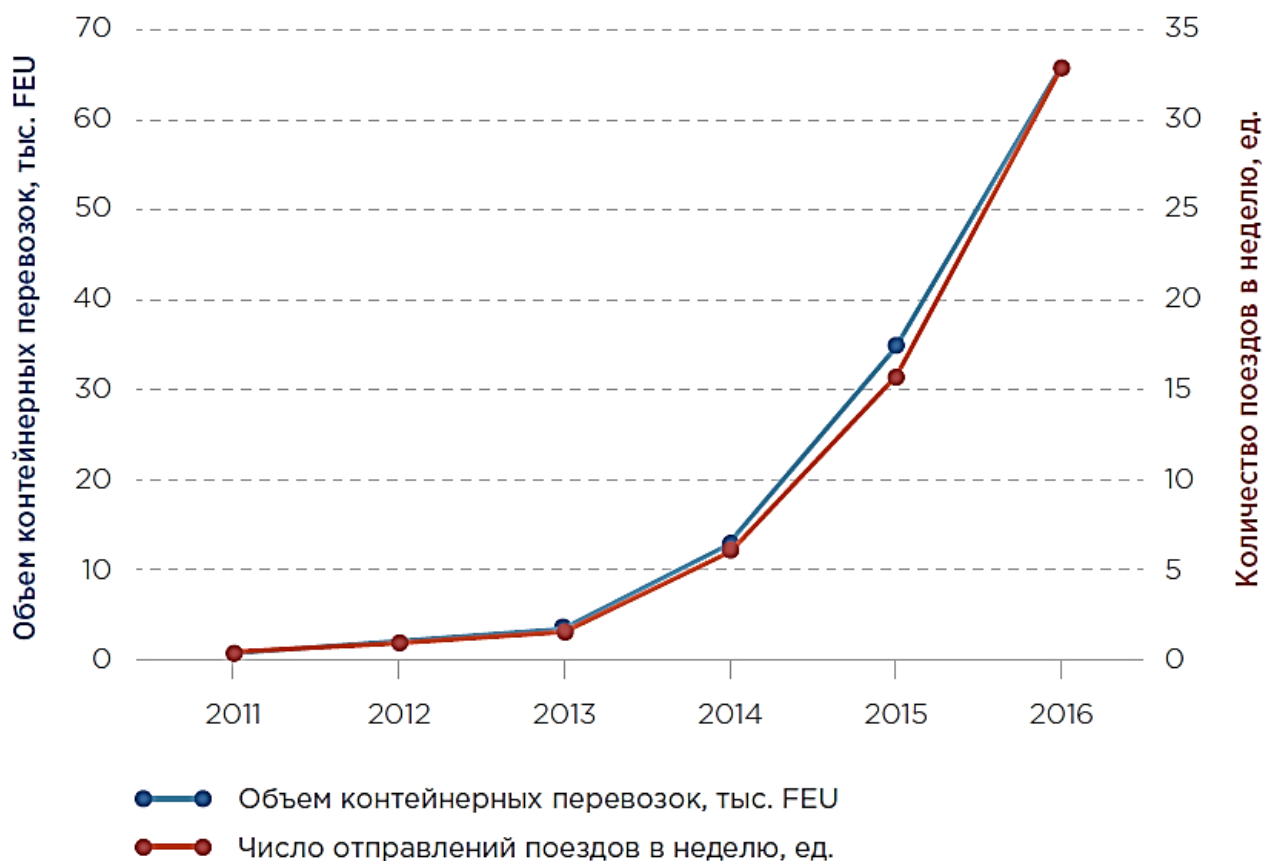
Период	Изменение стоимости провоза контейнера (FEU)	Изменение объемов грузопотока, тыс. FEU
2011-2017 гг.	Снижение на 40% (с 9000 до 5500)	Рост с 7 до 131
2018-2020 гг.	Тариф не меняется (сохранение на уровне 5500)	Рост в 1.5-2 раза (до 200-250)
2021-2030 гг.	Снижение на 30% (с 5500 до 4000)	Рост в 2-2.5 раза (до 500)

Источник: [11]

Таким образом до 2019-2020 гг. взрывной рост контейнеропотока вполне обеспечен. После выхода на плато для дальнейшего роста необходим более низкий тариф. Его могут обеспечить инвестиции (в физическую инфраструктуру, транспортно-логистические центры, тяговую силу, инфраструктуру пограничных переходов, электронные технологии и т. п.) и/или скоординированная на уровне «Большой Евразии» тарифная политика.

Железнодорожные контейнерные перевозки обладают преимуществами (по сравнению с морскими) по следующим показателям: скорость (сроки) перевозки, регулярность (ритмичность) перевозок, надежность (гарантированность доставки точно в срок и сохранности груза), возможность доставить груз транспортным средством в любую точку.

Ближайшие два-три года будут полностью загружаться все «встающие на рельсы» регулярные поезда из Китая. Наши оценки показывают, что эластичность спроса по «удобству» (показатель «удобство» включает работу в короткие сроки, регулярность, точность доставки) в отношении железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой находится на уровне 98%: динамика роста числа еженедельных отправок поездов и объема контейнерных перевозок в 2011-2016 гг. практически совпадают, рисунок 10.



Источник: [11]

Рисунок 10 – Сравнительная динамика частоты отправок контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР – Европа – КНР, 2011-2016 гг.

Это могут быть продовольственные товары (включая рефрижераторные перевозки), фасованные товары химической промышленности и нефтехимии, машинотехническая продукция.

Таблица 9 – Сравнительная динамика частоты отправок контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР – Европа – КНР, 2011-2020 гг.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020*
Объем контейнерных перевозок, тыс. FEU	7	14	10	22	40	74	200-250
Число отправок поездов в неделю, ед.	0,3	1	2	6	16	33	100

Примечание: * прогноз автора

Источник: составлено автором

Согласно расчетам, максимально возможные дополнительные контейнерные грузопотоки, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС, оцениваются в размере 2,7 млн FEU (5,4 млн TEU), в том числе по направлению Запад – Восток – 325 тыс. FEU (550 тыс. TEU), по направлению Восток – Запад – 2375 тыс. FEU (4750 тыс. TEU). ЕАЭС в Китай – 50 тыс. FEU (100 тыс. TEU), ЕС в Китай – 150 тыс. FEU (300 тыс. TEU).

3.3 Направления для интеграции железнодорожного комплекса Китая в мировую транспортную систему и значение для экономики страны

Сухопутные грузоперевозки между ЕАЭС и КНР осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом. По данным российской внешнеторговой статистики, объемы российского экспорта в Китай, обслуживаемого железнодорожным транспортом, по итогам 2016 г. составили около 24 млн т в год, снизившись (в основном из-за сокращения поставок железорудного сырья) с уровня свыше 30 млн т, достигнутого в 2011-2013 гг. Около половины железнодорожных поставок в Китай из России формируют лесоматериалы (круглый лес и пиломатериалы) – в среднем 10-13 млн т в год.

По железной дороге в Китай поставляются также большие объемы минерального и химического сырья (железных руд, серы и др.) – 6-11 млн т в год, минеральных удобрений – около 2 млн т в год, топлива (преимущественно каменного угля) – около 1,8 млн т и целлюлозно-бумажной продукции – 0,9 млн т.

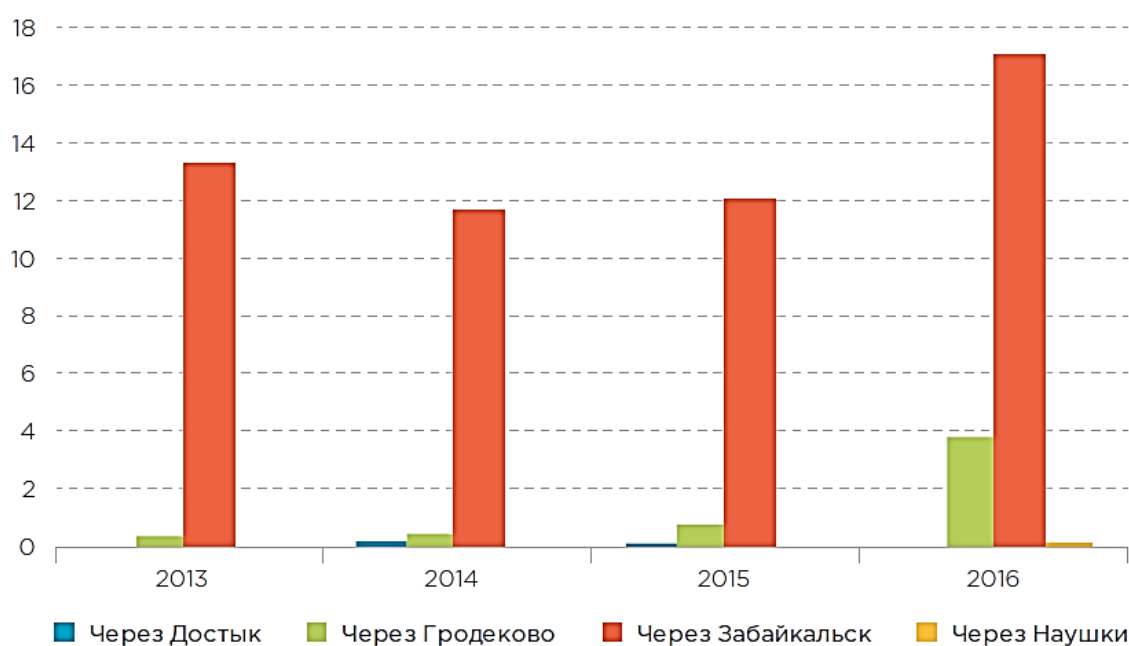
Согласно данным российской внешнеторговой статистики, лишь около 1% объема российского железнодорожного экспорта в Китай поставляется в контейнерах (150-200 тыс. т в год). Статистика ОАО «РЖД», включающая в объемы железнодорожного экспорта мультимодальные поставки экспортных грузов в Китай (железнодорожный/морской или железнодорожный/автомобильный транспорт), а также учитывающая вес самих контейнеров,

показывает более высокий удельный вес контейнерных грузов – на уровне 2-4%.

Анализ статистики ОАО «РЖД» по экспортным железнодорожным контейнерным поставкам из России в Китай, выраженным в TEU (учет ведется с 2010 г.), показывает, что за семь лет их объем вырос в 2,5 раза – с 69 тыс. TEU в 2010 г. до 171 тыс. TEU в 2016 г. При этом через пропускные пункты на границе с Китаем направляется лишь 10-20% этого контейнеропотока (21 тыс. TEU в 2016 г.). Это говорит о том, что основная часть железнодорожных контейнерных грузов поставляется в Китай с перевалкой через морские порты (мультимодальные поставки). Практически все железнодорожные контейнерные поставки в Китай через сухопутную границу проходят через Забайкальск (80-100%, доля снижается) и Гродеково (в 2016 г. доля выросла до 18%), рисунок 11. Через остальные погранпункты, в том числе на границе Китая с Казахстаном, грузопоток в настоящее время практически отсутствует. Что касается товарной структуры этого грузопотока, то до 2015-2016 гг. он практически полностью (на 93-99%) формировался группой «остальные грузы» (согласно классификации грузов в статистике ОАО «РЖД»). Однако в 2016 г. половина поставок уже приходилась на «лесные грузы» и половина – на «остальные грузы».

С точки зрения развития контейнерного железнодорожного экспорта из России в Китай в кратко- и среднесрочной перспективе наиболее потенциально привлекательной позицией является товарная группа 84 ТН ВЭД «Машины и оборудование» (в статистике ОАО «РЖД» относится к группе «остальные грузы»). В настоящее время объемы поставок и удельный вес их незначительны. Вместе с тем имеются резервы по их наращиванию, особенно по мере развития производственной кооперации между российскими и китайскими машиностроительными предприятиями.

Объемы российского импорта из Китая, обслуживаемого железнодорожным транспортом, согласно данным российской внешнеторговой статистики, составляют около 2 млн т в год.



Источник: [43]

Рисунок 11 – Динамика экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай по погранпереходам, 2013-2016 гг., тыс. TEU

Согласно статистике ОАО «РЖД», объем импортных железнодорожных контейнерных поставок из Китая в последние годы находится на уровне 200-250 тыс. TEU в год. Основная часть железнодорожных контейнерных грузов из Китая поставляется с перевалкой через морские порты (мультимодальные поставки). В то же время через пропускные пункты на границе с Китаем направляется примерно четверть совокупного импортного контейнеропотока (55 тыс. TEU в 2016 г.). Практически все импортные железнодорожные контейнерные поставки из Китая (как и в Китай) через сухопутную границу осуществляются через Забайкальск (90-98%) и Достык (в 2016 г. доля выросла до 9%), рисунок 11. Через остальные погранпункты грузопоток в настоящее время минимален. Товарная структура грузопотока на 95% формируется группой «остальные грузы» номенклатуры РЖД, небольшая часть поставок (около 1 тыс. TEU в год) приходится на «минерально-строительные грузы». Большую часть грузов, за исключением крупногабаритных самоходных и буксируемых машин (например,

горнодобывающей, дорожно-строительной, железнодорожной техники, автобусов и грузовых автомобилей), технически можно перевозить в контейнерах; более того, в форме комплектов для сборки можно перевозить в контейнерах и указанные машины.

Однако с точки зрения экономической эффективности транспортно-логистической деятельности многие дешевые крупнотоннажные грузы в контейнерах перевозить нецелесообразно, и, несмотря на наличие в практике транспортировки таких грузов «контейнеризированных» исключений, подавляющее большинство указанных ниже грузов в контейнерах не перевозится и не станет перевозиться в будущем. В составе указанных товарных групп могут быть представлены отдельные дорогие малотоннажные грузы, которые де-факто перевозятся в контейнерах (например, смазочные масла в упаковках для розничной продажи в составе товарной группы «Топливо»), однако их удельный вес в общих объемах этих внешнеторговых грузов пренебрежимо мал и может не приниматься во внимание. Анализ немногочисленных источников информации показывает, что в настоящее время власти КНР используют децентрализованную систему субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок.

Субсидирование осуществляется только заинтересованными администрациями провинций и городов центрального подчинения и только в отношении трансконтинентальных железнодорожных маршрутов (грузоперевозки в направлении портов не субсидируются). Уровень субсидирования от региона к региону существенно различается. Кроме того, китайские власти не субсидируют контейнерные перевозки из Европы в Китай. Это снижает интерес к использованию железнодорожных контейнерных перевозок в Китай со стороны европейских грузоотправителей.

Субсидирование железнодорожных контейнерных перевозок касается главным образом провинций и городов Центрального Китая (Чунцин, Сычуань, Хубэй, Хэнань), что обусловлено географическим фактором (удаленностью от портов и меньшим расстоянием до Европы по суше). Эти регионы Китая в

настоящее время наиболее динамично развиваются и генерируют новые внешнеторговые контейнеропотоки, обслуживаемые железнодорожным транспортом – быстро увеличивающимся числом контейнерных поездов, маршруты которых начинаются и заканчиваются именно здесь.

Как отмечает Brinza (2017 г.), средний размер субсидий варьирует по регионам и составляет 3500-4000 долл. США на FEU при уровне тарифа на транспортировку контейнера из Китая в Европу около 9000 долл. США с учетом субсидирования он снижается до 5000 долл. США. Аналогичная оценка приводится в Moss в 2017 г.: около 5000 долл. США за транспортировку контейнера по железной дороге из Чэнду в Гамбург. Эти данные коррелируют с систематизированной информацией, приведенной в публикации Besharatietal.

В целом размер региональных субсидий варьирует от 1500 долл. до 7000 долл. за FEU. Получается, что де-факто такое субсидирование позволяет «обнулять» провозную плату по китайской территории. Безусловно, проводимая властями ряда китайских провинций политика субсидирования кардинально меняет экономику международных железнодорожных контейнерных перевозок, искажая соотношение реальной себестоимости перевозок и тарифов. Сравнение динамики железнодорожных контейнерных перевозок по маршрутам Китай – Европа и изменений сквозного тарифа на доставку контейнера с учетом субсидий не является вполне корректным. Однако такое фактическое снижение провозной платы делает железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Европу весьма широкой номенклатуры грузов коммерчески привлекательными и стимулирует грузоотправителей к переключению с морских маршрутов на железную дорогу. При этом существенно возросшая частота (регулярность) отправления контейнерных поездов из Китая в Европу и обратно, на порядок более высокая, чем по морю, уже стала новым «нетарифным» фактором привлечения грузоотправителей. Наряду с этим расширилась и география железнодорожных контейнерных маршрутов, обеспечивающая конкурентные преимущества в адресности поставки по сравнению с морскими маршрутами, которые

практически всегда предполагают мульти-модальные перевозки с перегрузкой на другие виды транспорта для доставки конечному потребителю. переключения грузопотоков с морских маршрутов на имеющий значительные преимущества железнодорожный транспорт:

– 2011 год – начало субсидирования администрацией г. Чунцин местных производителей при осуществлении железнодорожных экспортных контейнерных грузоперевозок в размере 3500-4000 долл./FEU (40-50% сквозного тарифа Чунцин – Дуйсбург). Начало регулярных отправок контейнерных поездов из Чунцина в Дуйсбург с регулярностью 1-2 поезда в месяц в 2011 г., достигшей 16-17 поездов в неделю в 2018 г.

– 2013 год – начало субсидирования администрацией провинции Сычуань (г. Чэнду) тарифов железнодорожных экспортных контейнерных грузоперевозок в размере 3000-3500 FEU (30-40% сквозного тарифа Чэнду – Лодзь). Начало регулярных отправок контейнерных поездов из Чэнду в Лодзь с постоянно увеличивавшейся регулярностью, достигшей 21-22 поезда в неделю в 2018 г. Указанные два наиболее массовых маршрута позволяют оценить пороговый конкурентоспособный уровень сквозного тарифа на маршрутах Китай – Европа по сравнению с мультимодальным вариантом (море – железная дорога по Китаю и Европе).

По расчетам на основе данных, приведенных, сквозной тариф для мультимодальной перевозки (ж/д – море – ж/д) 40-футового контейнера по маршруту Чунцин – Шэньчжэнь – Гамбург – Дуйсбург можно оценить в размере около 3200 долл. США:

- Чунцин - Шэньчжэнь (ж/д, 1500 км) – 900 долл. (0,6/км долл.);
- Шэньчжэнь – Гамбург (море, 18500 км) – 1500 долл. (0,05/км долл.);
- Гамбург – Дуйсбург (ж/д, 400 км долл.) – 800 долл. (2/км долл.).

При этом стоимость перевозки 40-футового контейнера контейнерным поездом по маршруту Чунцин – Дуйсбург без субсидий можно оценить в размере 8000-9000 долл., с учетом субсидий – около 4800 долл. (4000-5500 долл.) за FEU.

Еще один пример. Сквозной тариф для мультимодальной перевозки (ж/д – море – ж/д) 40-футового контейнера по маршруту Чэнду – Шэньчжэнь – Гданьск – Лодзь составляет в среднем около 2900 долл.:

- Чэнду - Шэньчжэнь (ж/д, 1800 км) – 1100 долл. (0,6/км долл.);
- Шэньчжэнь – Гданьск (море, 19100 км) – 1500 долл. (0,05/км долл.);
- Гданьск – Лодзь (ж/д, 300 км) – 300 долл. (1/км долл.)

При этом стоимость перевозки 40-футового контейнера контейнерным поездом по маршруту Чэнду – Лодзь без субсидий можно оценить в размере 8500-10290, с учетом субсидий – около 6000 долл. (5000-7300 долл.) за FEU.

Таким образом, рост железнодорожного контейнеропотока между Китаем и ЕС за 2011-2017 гг. с 7 до 131 тыс. FEU (или с 14 до 262 тыс. TEU) достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа 4800-6000 долл. /FEU (с учетом субсидирования в размере около 40%).

Снижение стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китаем и Европой на 30-50% за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока в 19 раз. Таким образом, можно предположить два сценария развития контейнерных перевозок по оси КНР – ЕАЭС – ЕС.

Первый сценарий – дополнительное снижение тарифа: рост контейнеропотока до 0,5 млн FEU. При таком сценарии зависимость спроса на железнодорожные контейнерные перевозки (по маршруту КНР – Европа) от тарифа будет выражаться следующим образом:

- Сквозной тариф около 9000/FEU («море» (мультимодальный) + 6500/FEU) – контейнеропоток в размере менее 1 тыс. FEU (отсутствие коммерческих контейнерных перевозок до 2013 г.).

- Сквозной тариф около 5500 долл./FEU («море» (мультимодальный) + 2500/FEU) – контейнеропоток в размере 74 тыс. FEU в 2016 г.

- Сквозной тариф около 5500 долл./FEU («море» (мультимодальный) + 2500/FEU) – контейнеропоток в размере 200-250 тыс. FEU в 2020 г.

– Сквозной тариф около 4000 долл./FEU («море» (мультиmodalный) + 1000/FEU) – контейнеропоток в размере 500 долл. тыс. FEU (1000 тыс. TEU) в 2030 г.

Применяемый в настоящее время сквозной тариф (с учетом субсидий) на уровне 5500 FEU уже позволил нарастить контейнеропоток практически с нуля до 74 тыс. FEU в 2016 г. и имеет потенциал для дальнейшего его увеличения до 200-250 тыс. FEU в 2020 г. После этого поддержание тарифа на уровне 5500/FEU уже не будет иметь столь выраженного эффекта, и темпы прироста контейнеропотока будут резко замедляться. Это говорит о том, что увеличение контейнеропотока с 200-250 тыс. долл. FEU в 2020 г. до 0,5 млн долл. FEU к 2030 г. возможно при условии дальнейшего снижения сквозного тарифа на 1500 долл. FEU (с 5500 до 4000 долл. FEU). Второй сценарий может реализовываться как «инерционный»: сохранение после 2020 г. текущего сквозного тарифа (с учетом китайских субсидий) на прежнем уровне – 5500 долл. FEU. При таком сценарии зависимость спроса на железнодорожные контейнерные перевозки (по маршруту КНР – Европа) от тарифа будет выражаться следующим образом:

– Сквозной тариф около \$9000/FEU («море» (мультиmodalный) + \$6500/FEU) – контейнеропоток в размере менее 1 тыс. FEU (отсутствие коммерческих кон-тейнероперевозок до 2013 г.).

– Сквозной тариф около \$5500/FEU («море» (мультиmodalный) + \$2500/FEU) – контейнеропоток в размере 74 тыс. FEU в 2016 г..

– Сквозной тариф около \$5500/FEU («море» (мультиmodalный) + \$2500/FEU) – контейнеропоток в размере 200-250 тыс. FEU в 2020 г. и дальнейшее сокращение темпов прироста грузопотока.

Анализ представленных данных показывает, что каждое новое снижение железнодорожного тарифа, уменьшающее его разницу со стоимостью морской мультиmodalной перевозки, позволяет привлекать на железную дорогу все более широкую номенклатуру грузов, релевантных для переключения, и, соответственно, дополнительных грузоотправителей и объемы перевозок.

Существует порог сквозного железнодорожного тарифа, позволяющий начать экономически эффективные железнодорожные контейнерные перевозки (около 0,6 км, или в среднем 6-7 тыс. для всего маршрута) между Китаем и Европой. Ограниченное снижение сквозного тарифа, например, в 2011 г. на 1000 долл. FEU (с 9000 до 8000 долл. FEU) никак не повлияло бы на формирование контейнеропотока.

Необходимо также отметить, что в настоящий момент отсутствует фактическая информация о реальной степени корреляции между динамикой тарифов и железнодорожного контейнеропотока, поскольку массовые отправки контейнерных поездов из Китая в Европу начались только в 2014 г. и тарифы по субсидируемым маршрутам (размеры субсидий) пока не корректировались.

Таким образом, при сохранении сложившегося несбалансированного соотношения контейнеропотоков Восток – Запад/Запад – Восток (2:1) и при дозагрузке в направлении Запад – Восток любыми контейнеропригодными грузами (при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС, активного сотрудничества железнодорожных компаний стран ЕАЭС с компаниями-партнерами в Китае и ЕС, а также с потенциально заинтересованными в использовании железнодорожного транспорта грузоотправителями/грузополучателями) в перспективе агрегированный железнодорожный контейнеропоток по оси Китай – ЕАЭС – ЕС может составить 2 млн TEU в год.

Заключение

В ходе написания диссертационной работы было получено и обработано большое количество информации о возможностях перевозки грузов железнодорожным транспортом, проанализирована логистическая деятельность КНР, определены основные проблемы предприятия и предложены возможные пути их решения, разработаны мероприятия по повышению качества исполнения многономенклатурного заказа.

Автор проанализировал процесс организации железнодорожных перевозок грузов в КНР на примере China Railway International Multimodal Transport – CRIMT, успешно оперирующей в данной отрасли, и выявил множество общих особенностей, характерных именно для рынков данного региона.

В магистерской работе также подчеркивается тот факт, что в реализации этого проекта Шелкового пути Китай достиг очевидных успехов. К 2018 г. на постоянной основе действует Евроазиатская железнодорожная транспортная магистраль, чьи континентальные транзитные железнодорожные маршруты связывали 39 городов КНР с 37 городами 12 стран Европы, а общее количество рейсов по маршруту Китай-Европа с момента выдвижения инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина 2013 г. превысило 3 тыс. единиц в составе семнадцати железнодорожных маршрутов. Маршруты распределены по трем направлениям – центральному, северному, южному. По всем маршрутам доставляются товары из Китая в большинство крупных городов Евросоюза, в страны Средней Азии, Персидского залива и Ближнего Востока. В обратном направлении в Китай в первую очередь поступает произведенная в Евросоюзе и на азиатских рынках продукция, перевозка которой железнодорожным транспортом остается рентабельной. В последние годы Китай начал продвигать в страны Европы проекты прокладки ВСМ, что позволит китайским логистическим компаниям гораздо масштабнее участвовать в грузовых транзитных перевозках проект (ЭПШП). Китай не обходит вниманием и страны

Юго-Восточной Азии -активно участвует в проектах развития их транспортных систем (проект МШП XXI в.). В первую очередь в части железнодорожной составляющей, что обеспечивает ускорение развития западных провинций и самого Китая.

Исходя из существующих особенностей и проблем, на основе анализа железнодорожных перевозок КНР, автор предложил несколько решений, направленных на снижение затрат и уменьшение рисков при перевозках грузов в Китае:

– контейнерные грузы формируют 20-25% всего объема импорта стран ЕАЭС из Евросоюза, их объем в последние годы сокращается и в настоящее время составляет 4,5-5 млн т в год. Еще быстрее снижаются контейнерные поставки импортных грузов из ЕС, обслуживаемые железнодорожным транспортом, объем которых составляет около 0,5 млн т (25 тыс. FEU 50 тыс. TEU). В структуре железнодорожных контейнерных поставок в ЕАЭС из ЕС примерно 40% занимают машины и оборудование, 25-30% минеральное и химическое сырье (органические кислоты, спирты и т. п.), 15-20% – готовая химическая продукция;

– основной товарной группой, формирующей релевантный для переключения импортный грузопоток из ЕС в ЕАЭС (около 3 млн т, или 150 тыс. FEU/300 тыс. TEU), являются «машины, оборудование, промизделия» -80-85%, еще около 10% приходится на готовые химические товары. Эти грузы в основном и сейчас формируют структуру железнодорожного контейнерного импорта России и других стран ЕАЭС из ЕС;

– возможности по переключению на железнодорожный транспорт грузопотока из ЕС в страны ЕАЭС в настоящее время используется на 15-20%, и при условии максимального использования возможностей транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС железнодорожные контейнерные поставки по этому направлению могут быть увеличены в 5-6 раз;

– в долгосрочной перспективе определенной проблемой может стать дисбаланс в объемах железнодорожных контейнерных поставок между ЕС и

ЕАЭС, поскольку в структуре экспорта стран ЕАЭС в ЕС существенно меньше грузов, релевантных для переключения, чем в европейском экспорте.

Таким образом, учет данных рекомендаций и особенностей организации железнодорожных перевозок Китая поможет компаниям освоить новые ниши перспективного рынка с наименьшими для себя потерями и с большими шансами достижения успеха. Применяя на практике предложенные автором решения существующих проблем, учитывая индивидуальные особенности каждой конкретной страны, при этом используя имеющиеся возможности, компании, стремящиеся закрепиться на данном высококонкурентном рынке, осуществляя железнодорожные перевозки Китая, могут улучшить свои показатели по всем параметрам, в том числе за счет получения большей прибыли, в чем и заключается конечная цель каждой коммерческой организации. Данные рекомендации также будут полезны другим компаниям, заинтересованным в успешном ведении бизнеса на рынке железнодорожных перевозок. Таким образом, проведенное диссертационное исследование выявило характерные для экономической системы Китая особенности развития железнодорожной отрасли и ее отдельных сегментов – ВСМ и трансконтинентальных маршрутов. В первую очередь это касается основных стратегических целей развития транспортного комплекса КНР. как производных от новых ориентиров развития китайской экономики - развитие внутреннего спроса, приоритета высокотехнологических отраслей, экспорта китайского капитала. При этом внимание к развитию транспортного комплекса руководства Китая, участие государства в реализации проектов, системность самих проектов развития отрасли обеспечивают железнодорожной отрасли важную роль в решении социально-политических задач страны.

Список использованных источников

1. Логистика: тренинг и практикум: учебное пособие / Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной и др. М.: Проспект, 2011. – 286 с.
2. Савин, Е. И. Склады. – М. : Юнити, 2013. – 239 с.
3. Аксенов, И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М. : Высшая школа. – 2016
4. Альбеков, А. У. Логистика коммерции / А. У. Альбеков, В. П. Федько, О. А. Митько. – Ростов-н/Д. : Феникс, – 2016
5. Альметова, З. В. Анализ грузопотоков по транспортным маршрутам Китай – Западная Европа через территорию стран евразийского экономического сообщества (ЕАЭС) / О. М. Батищев [и др.] ; под ред. О. М. Батищева // Актуальные проблемы автотранспортного комплекса. – Самара : Изд-во Самарск. гос. технического ун-та, 2016. – С. 63–68.
6. Багаева, Н. Логистика – как основной инструмент экспедирования // Международный экспедитор, – №1(7) – 2014.
7. Барышников, С. О., Алгоритм оптимального планирования работы портовых перегрузочных машин // Морское образование: традиции, реалии и перспективы: материалы научно-практической конференции. – Разухина А.А. /– 2015. – С. 7– 14.
8. Будзинская, Л. В. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов // Вестник транспорта. – 2013. – № 5. – С. 40-44.
9. Владимиров, С. Модель сбалансированной макроэкономической системы //Проблемы теории и практики управления. – 2014. – №5. – С. 126–134.
10. Владимиров, С. А. О сущности и основных направлениях регулирования сбалансированности и эффективности макроэкономических состояний //Журнал экономической теории. – 2010. – №1. – С. 9.

11. Владимиров, С. А. О некоторых причинах несбалансированности экономических систем и направлениях налоговой политики //Налоги-журнал. – 2010. – №2. – С. 34– 42.
12. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: учебное пособие / Д.С. Николаев и др. – М.: Анкил, – 2012.
13. Глобальные, логистические системы: учебное пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.Я. Эльяшевич. - СПб.: Бизнес-пресса, – 2016.
14. Горбунов, А. А. Транспорт-механизм развития региона // Научно-аналитический журнал Обозреватель - Observer. – 2014. – № 7 (294). – С. 78-83.
15. Грузовые перевозки Китай – Европа//Железные дороги мира. – 2017. – № 8. – С.13– 16.
16. Канке, А. А. Логистика транспортных перевозок // Маркетинг. – 2014. – № 1 (134). – С. 97– 107.
17. Ковалев, В. В. Складские операции // Складские технологии. – 2013. – № 2. – С.2.
18. Ковалев, В. П. Транспортно-складское хозяйство: справочное пособие. – Мн.: Вышш. шк., 2010. – 460 с.
19. Ковалев, С. И.. Техника и оборудование // Складские технологии. – 2012. – №5. – С.5– 6.
20. Колобов, А. А., Основы промышленной логистики: учеб. Пособие / Омельченко, И.Н./-. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, – 2016.
21. Королько, И. В. Информационная система транспортных перевозок грузов предприятия // Вестник магистратуры. – 2013. –№ 12-1 (27). –С. 66– 68.
22. Кузменко, Е. В., Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом // Актуальные проблемы авиации и космонавтики./ Полухин И.В./ – 2013. –Т. 2. – № 9. – С. 184-185.
23. Кузнецова, М. Н. Проблемы транспортных перевозок грузов на предприятии // Наука в центральной России. – 2012. – № 1S. – С. 14– 16.

24. Лёвин, Б. А., Геоинформатика транспорта (монография) / Международный журнал экспериментального образования. / Круглов В.М., Матвеев С.И., Коугия В.А., Цветков В.Я./ – 2015. – № 3-2. – С. 223.
25. Лобанов, Н. А. Принципы постановки учета железнодорожных перевозок // Складские технологии. – 2012. – № 12. – С. 13.
26. Логистика в вопросах и ответах: Учебное пособие / М.М. Ардатова. – М.: ТК Велби, издательство проспект, – 2013. – 308 с.
27. Логистика: Учебное пособие/ Под ред. Б.А. Аникина; Т.А. Родкиной и др. – М.: Проспект, 2012. - 310 с.
28. Медведев Д. С., Инвентаризация: шаг за шагом // Складские технологии./ Абрамова О.В./ – 2012. – № 6. – С.19.
29. Миротин, Л., Логистика: обслуживание потребителей: Учебник./ Ташбаев Ы., Касенов А./ – М.: ИНФРА-М, – 2012. – 209 с.
30. Мишарин, А. С. Транспортная стратегия Китая: цели и приоритеты //Иновационный транспорт. – 2015. – № 1 (15). – С. 3–7.
31. Николайчук, В. Е. Логистика. – СПб.: Питер, – 2015.
32. Николайчук, В. Е. Логистический менеджмент. – М.: Дашков и К, 2012. – 979 с.
33. Остапий, О. Н. Проблемы развития международных железнодорожных перевозок грузов и пути их решения / О. Н. Остапий // Правовое поле современной экономики. – 2012. – № 2. – С. 118-123.
34. Панченков, А. Н., Экспертиза экранопланов; Типография «Поволжье» / Драчев П. Т./, Любимов В. И. / – Москва, 2013. – 656 с.
35. Паршина, Р. Н. Логистика транссибирских контейнерных перевозок; ВИНТИ РАН – Москва, – 2013. – 420 с.
36. Пеньшин, Н. В., Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе; Академический Проект / Бычков В. П/ –, 2014. – 192 с.
37. Пошков, А. Т. Пакетирование грузов. – М.: Приор, 2012. – 100 с.

38. Прокофьева, О. С. Особенности проектирования современного складского комплекса // Вестник государственного технического университета. – 2013. – № 8 (79). – С. 126– 130.
39. Протасова, С. А. Актуальные вопросы регулирования железнодорожной логистики // Вопросы структуризации экономики. – 2014. – № 1. – С. 118– 120.
40. Роберт, Э. Эффективное снабжение. Простые и надежные способы снижения издержек и повышения прибыли; Гревцов Паблишер / Рудзки, Дуглас Э. Смок, Кацорке Майкл, Стюарт-мл. Шелли/ – Москва, – 2013. – 304 с.
41. Салихов, З. И. Договор железнодорожной перевозки грузов железнодорожным транспортом // Государствоведение и права человека. – 2017. – № 2 (06). – С. 126– 128.
42. Самуйлов, В. М., Концепция "новый шелковый путь" (Китай, Россия, Германия)//Инновационный транспорт./ Покровская О.Д., Цяо Ц./ – 2017. – № 4 (26). – С. 26– 28.
43. Сиразетдинова, А. Ф. Организация международных железнодорожных перевозок //– 2017. – Т. 2. – № 63. – С. 129– 133.
44. Тыряткина, О. В., Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом // Современные проблемы экономического и социального развития./ Полухин И.В./ – 2012. – № 8. – С. 213– 215.
45. Фразелли Эдвард. Мировые стандарты складской логистики. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 330 с.
46. Черемин, Г. Д. Зарубежный опыт государственной политики в отношении железнодорожного транспорта//Вопросы политологии. – 2018. – № 3 (31). – С. 104– 111.
47. Чудаков, А. Д. Логистика: Учебник. – М.: Издательство РДЛ, 2011. – 207 с.

48. Щукин, В. В. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные перевозки/Транспортное дело России. – 2014. –№ 2. – С. 99–102.

49. Юнисова, О. Ю. Организация приемки продукции // Складские технологии. – 2013. – №6. – С.25.

50. Официальный сайт Всемирного экономического форума. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа:<https://www.weforum.org>

51. Официальный сайт Министерства транспорта РФ. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru>

Приложение А

Таблица А.1 – Объем внешней торговли транспортными услугами Китая (по методологии платежного баланса) в отраслях транспортного комплекса за I квартал 2017 г. , млн долл. США

№ п/п	Виды транспорта	внешнеторговый оборот			в том числе						сальдо		
		I квартал 2016 г.	I квартал 2017 г.	I квартал 2017 г. в % к I кварталу 2016 г.	экспорт			импорт			I квартал 2016 г.	I квартал 2017 г.	I квартал 2017 г. в % к I кварталу 2016 г.
					I квартал 2016 г.	I квартал 2017 г.	I квартал 2017 г. в % к I кварталу 2016 г.	I квартал 2016 г.	I квартал 2017 г.	I квартал 2017 г. в % к I кварталу 2016 г.			
1.3	железнодорожный транспорт	674	603	89,5	440	399	90,7	234	204	87,2	206	195	94,7
	пассажирские перевозки	161	132	82,0	70	62	88,6	91	70	76,9	-21	-9*	-
	грузовые перевозки	379	313	82,6	284	234	82,4	95	79	83,2	190	155	81,6
	вспомогательные и дополнительные транспортные услуги	134	157	117,2	86	103	119,8	48	54	112,5	37	49	132,4

Источник: [46]

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу магистранта Лю Цзяньцзинчжоу

по образовательной программе подготовки магистров по направлению 38.04.01
«Экономика», «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках
АТР»

на тему: "Роль и значение международных железнодорожных перевозок грузов
для развития экономики Китая"

Руководитель ВКР к.э.н., доцент С.А. Новикова

Дата защиты ВКР «02» июля 2018 г.

Оригинальность текста ВКР составляет 85%.

1. Объем работы: количество страниц 107; таблиц 15; рисунков 7.
2. **Цель диссертационной работы** –определить роль и значение международных железнодорожных перевозок грузов для развития экономики Китая.

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования:

Развитие транспортной системы является одним из важнейших факторов стабильного развития экономики страны. Сегодня, в силу динамичного расширения экономических связей, возникает необходимость в международном сообщении при транспортировке грузов, при этом особая роль принадлежит именно железнодорожному транспорту. В связи с этим, определение значения международных перевозок грузов для экономики Китая, является бесспорно актуальным. Прослеживается практическая значимость работы, которая заключается в сформулированных автором выводах и рекомендациях, которые могут быть использованы трейдинговыми компаниями и компаниями-перевозчиками, стремящимися усилить свои позиции при выходе на высококонкурентный рынок Китая, а также теми экспортерами, которые впервые планируют выход на данный рынок.

4. **Соответствие содержания работы заданию:** Содержание работы в целом соответствует дипломному заданию.

5. Основные достоинства и недостатки ВКР: изучены понятие и виды международных железнодорожных перевозок грузов; сделан анализ организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в РФ; дана оценка организации и планирования международных железнодорожных перевозок грузов в КНР. Заслуживает внимания проведенный автором исследования *анализ процесса организации железнодорожных перевозок грузов в КНР на примере China Railway International Multimodal Transport - CRIMT*, успешно оперирующей в данной отрасли; выявлены проблемы и перспективы международной интеграции транспортной системы Китая. Однако, выявление роли *железнодорожных перевозок грузов для развития экономики Китая носит характер рассуждений, общих замечаний, не подкрепленный экономической статистикой КНР и конкретными финансовыми данными.*

6. Степень самостоятельности и способности дипломника к исследовательской работе:

В процессе написания дипломной работы магистрант показал высокую степень ответственности и работоспособности; работа по достижению задач была постоянной и динамичной; студент способен к аналитическому мышлению и исследовательской работе.

7. Оценка деятельности студента в период выполнения дипломной работы:


За время написания диссертации Лю Цзяньцзинчжоу проявил себя как ответственный магистрант, подходящий к выполнению дипломного задания самостоятельно и творчески.

8. Оформления текстовой части, графического, демонстрационного, иллюстративного, компьютерного и информационного материала в большей части соответствует квалификационным требованиям и может быть допущена к защите.

Заключение: магистрант Лю Цзяньцзинчжоу заслуживает положительной оценки и присвоения квалификации *магистр*.

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент

(должность, уч. звание)



(подпись)

С.А. Новикова

(и.о.ф)

«21» июня 2018 г.

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу магистранта Лю Цзяньцзинчжоу
специальность (направление) 38.04.01 Экономика. логистика и управление
Транспортными перевозками на рынках АТР

группа M1201лут

на тему Роль и значение международных железнодорожных перевозок грузов
для развития экономики Китая

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент каф. мировой экономики
Новикова С.А.

Дата защиты ВКР «02» июля 2018 г.

1 Актуальность ВКР, ее научное, практическое значение и соответствие заданию:

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что в настоящее время в силу динамичного расширения экономических связей возникает необходимость в международном сообщении при транспортировке различных грузов, вследствие чего, постепенно развивается мировой рынок транспортных услуг и Китай занимает на этом рынке ключевую позицию. Сочетание видов транспорта непосредственно зависит от специфики груза, правил и условий его транспортировки, построенного маршрута перевозки и других особенностей играет важную роль в комплексном анализе процесса организации железнодорожных перевозок для экономики Китая, а также в выявлении особенностей организации таких перевозок.

2 Достоинства работы

Знакомства с работой дает основания для вывода, что автор умеет работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, раскрывающий современные формы международных железнодорожных перевозок грузов для развития экономики Китая.

Работа написана профессионально грамотным языком с использованием фактических данных, графического материала и специальной литературы на китайском, русском и английском языках.

Об этом свидетельствуют материалы второй главы, в которой приведен анализ и оценка международных железнодорожных перевозок грузов в РФ и КНР.

Работа представляет в целом качественное исследование новых реалий международных железнодорожных перевозок грузов в КНР для развития экономики Китая.

3 Недостатки и замечания (как по содержанию, так и по оформлению).

Принципиальных недостатков и замечаний по оформлению и содержанию работы нет. Однако в ходе знакомства с работой возникают следующие вопросы.

На наш взгляд, в первой главе работы можно было бы более активно использовать данные за 2016-17 годы.

Возможно, что недостаточно выделена китайская составляющая проблемы интеграции железнодорожной транспортной сети Китая в мировую транспортную систему. Но замечания незначительные и не влекут за собой серьезных недостатков в работе, могут объясняться как субъективный взгляд автора на данную проблему.

4 Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе

5 Общий вывод: автор заслуживает присвоения ему искомой квалификации магистра экономики

Оценка «хорошо»

Рецензент: Магистр наук "Белорусского Государственного Университета Транспорта" , начальник отдела продаж транспортных услуг Дальневосточного филиала ПАО "ТрансКонтейнер"

Рабков Н.Ф.



«21» июня 2018 г.