

УДК656 (339.924)

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПЛЕКСЫ СОВРЕМЕННОГО
КИТАЯ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС –
ОДИН ПУТЬ»: ПЕРСПЕКТИВЫ СОПРЯЖЕНИЯ РОССИЙСКО-
КИТАЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КОММУНИКАЦИИ**

Колесников Андрей Евгеньевич,
магистрант 2-го курса, Зарубежное регионоведение. Исследования стран Азии и
Африки, специализация – Китай
кафедра востоковедения и регионоведения Северной Америки,
Юридический факультет,
ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет»
672039, Забайкальский край, г. Чита, ул. Александро-Заводская, д. 30
E-mail: doogal2008@mail.ru

Аннотация:

Настоящая работа представляет собой комплексный многоаспектный анализ транспортно-логистического комплекса современного Китая. Автором проанализированы вопросы построения и развития транспортной сети КНР по основным направлениям транспорта – автомобильный, авиационный, железнодорожный, водный, трубопроводный, Интернет и телекоммуникации. В статье также рассматривается формирование современной транспортной кооперации и интеграции Китая. Описываются основные участники транспортной отрасли КНР. Определяется роль и значения китайского проекта «Один пояс – один путь» в современной международной транспортно-логистической и российско-китайской интеграции.

Ключевые слова: транспорт; транспортно-логистическая кооперация;; железные дороги; международные транспортные коридоры; «Один пояс–один путь»; российско-китайская транспортная интеграция

**TRANSPORT AND LOGISTIC COMPLEXES OF THE MODERN CHINA IN
THE CONTEXT OF THE “ONE BELT – ONE ROAD” FORMATION:
PROSPECTIVES OF RUSSIAN-CHINESE TRANSPORT
COMMUNICATION CONJUGATION**

Andrey E. Kolesnikov,
2-nd course of magistracy student,
Foreign Regional Studies. Asia and Africa Research (Specialization – China)
Oriental and Northern America regional studies Department
Faculty of Law
Transbaikal State University
672039, Zabaikalsky krai, Chita, Alexandro-Zavodskaya, 30
E-mail: doogal2008@mail.ru

Abstract:

This article focused on comprehensive multidimensional analysis of the transport and logistics complex of the modern China. Author analyzed the issues of construction

and development of the PRC transport network in the main directions of transport – automobile, aviation, railways, marine and pipeline, Internet and telecommunications. In addition, author research the issues of the PRC modern transport cooperation and describes the main actors of the transport sphere, explains the role and sign of the “One Belt – One Road” in the World and Russian-Chinese transport and logistics cooperation and integration.

Keywords: transport; transport and logistics cooperation; railways; international transport corridors; “One Belt – One Road”; Russian-Chinese transport integration

Введение

Транспорт, являясь основой коммуникации между людьми, представляет собой одну из магистральных отраслей развития любой экономической системы. Инфраструктура и транспортно-логистические комплексы, представляя собой неотъемлемый элемент транспортной отрасли, характеризуют доступность и развитость коммуникационной составляющей взаимодействия всех экономических субъектов в системе между собой. Распределительный характер транспортной отрасли несет в себе следующие основные цели и задачи – обеспечение производственными связями промышленность и сельское хозяйство; развитие взаимодействий между людьми; связь народов и населения, как в национальном, так и в международном сообщении; распределение и обеспечение движения и перемещения товаров и услуг, а также многое другое. Фундаментом транспортного взаимодействия является состояние транспортной отрасли, которое подразумевает доступность и обеспеченность инфраструктурой, техникой и технологиями, транспортными средствами; развитость направлений и маршрутов взаимодействия; завершенность цикла обработки и движения товаров и услуг и т.д. Развитие современной мировой транспортной сети позволяет говорить о том, что имеет место нивелирование государственных границ за счет формирования обширного количества и становления новых форм взаимодействия посредством таких инструментов, как телекоммуникации. Одним из передовых государств в развитии транспортной кооперации и трансграничного взаимодействия в транспортной отрасли является Китайская Народная Республика. Китай, являясь успешным примером «экономического чуда» и широкого поступательного государственного развития представляет обширный исследовательский интерес. Более того, следует отметить, что инвестиции в транспортную инфраструктуру стали своеобразным драйвером социально-экономического развития в период наступления глобального финансово-экономического кризиса, разразившегося в 2008 году. В этой связи представляется очевидным научный базис стремления исследовать вопросы становления и развития транспортной отрасли современного китайского государства.

Транспортная система КНР.

Характеристика основных разновидностей транспортной отрасли

Современная транспортная система Китая представляет собой уникальный образец развития маршрутов, направлений и инфраструктуры в мировой транспортной системе. Так, если еще в 1949 году Китай характеризовался как страна со слаборазвитой транспортной сетью, то к 2019 году государство превратилось в одного из лидеров по строительству и развитию транспортной

коммуникации. Транспорт, представляя собой основу международного разделения труда стимулирует формирование и развитие обширных промышленно-производственных связей государства, а также обеспечивает существенную доступность для построения коммуникации между субъектами китайской экономики и стимулирует появление и развитие новых отраслей для экономики государства, таких как рынок страхования и развитие имеющихся, таких как строительство и инжиниринг. Развитие всех видов транспорта приводит к резкому повышению как внутренней, так и внешней деловой и туристической среды населения, а также к поддержанию высоких темпов роста экономики. Транспортная система Китая представлена мультимодальной сетевой структурой, которая обеспечивает основные направления развития промышленно-производственной, сельскохозяйственной, ремесленной и других форм развития экономической системы. Мультимодальный характер обеспечивается за счет формирования и построения единого комплекса функционирования транспортной инфраструктуры государства. Основными разновидностями транспорта, которые повсеместно представлены в китайской транспортной системе являются железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный транспорт.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт представляет собой развитый способ транспортной коммуникации и один из наиболее востребованных видов транспорта для осуществления грузовых и пассажирских перевозок в КНР.

Основополагающим оператором современной железнодорожной системы в государстве является государственная корпорация «Китайские железные дороги» (China Railway), надзор над деятельностью которой осуществляется Министерством железных дорог КНР. На территории государства имеется обширная разветвленная сеть железных дорог, связывающая между собой практически все из имеющихся провинций. Китай является членом Международного союза железных дорог (МСЖД).

Основными характеристиками железнодорожной транспортной сети Китая являются следующие – почти повсеместно двухпутные электрифицированные железнодорожные пути эксплуатационной длиной – более 127 тыс. км, в том числе свыше 27 тыс. км высокоскоростных магистралей, шириной колеи – 1435 мм; густота сети – 6,5 км на 1000 км² (116,5 км на 10000 км²); количество станций – более 5,5 тыс.; развитый локомотивный парк (грузовые и пассажирские локомотивы средних и высоких скоростей – тепловозы DF4, DF8, DF11; магистральные электровозы – 8G («урезанный вариант» советского ВЛ85 – НЭВЗ), SS3, 4, 7, 8K, SS9, HXD1, 2, HXD3 (мощностью 10000 кВт); широкая представленность и обеспеченность государства высокоскоростными магистралями (связывают 28 из 33 провинций КНР). Железнодорожная транспортная сеть представлена в виде 8 основных вертикалей (с севера на юг) и 8 основных горизонталей (с востока на запад). Кроме того имеет место быть сеть ВСМ формата «4+4», а также планами XIII пятилетки поставлено расширение сети до формата «8+8» со скоростями обращения свыше 250 км/ч.

Давая характеристику существующему локомотивному парку можно сказать следующее – современный Китай – это образец государства, способного

накапливать лучшие экземпляры существующей железнодорожной техники, а описывая железные дороги Китая – что они являются самыми современными и сбалансированными по сравнению с любой страной мира. Так, на базе китайских электровозостроительных заводов осуществляется как строительство новых серий локомотивов суммарной мощностью от 7200 до 10000 кВт, которые способны осуществлять провозную способность до 10000 тыс. тонн, так и модернизация уже существующего парка локомотивов. Эксплуатационный парк локомотивов насчитывает более 21,5 тыс. локомотивов, из которых более половины приходится на грузовые и пассажирские электровозы, а оставшаяся часть на тепловозы, паровозы и электропоезда. Кроме того, характерной особенностью управления китайской локомотивостроительной отраслью является установление повсеместной расширенной научно-технологической кооперации – это и приобретение патентов на строительство высокоскоростных локомотивов (к примеру, японского производства Kawasaki), и сотрудничество в области модернизации существующего парка локомотивов франко-германского, советского, китайского производства (к примеру, 8G, 8K, SS всех серий). На сегодняшний день, два государственных концерна Китая – China CNR Corporation и CSR Corporation являются крупнейшими в мире производителями локомотивов и вагонов в мире с суммарным годовым доходом более 1,5 млрд. долл. США.

Железнодорожная транспортная инфраструктура характеризуется следующим образом – количество железнодорожных станций разной классности (от 1-го до 6-го класса) составляет свыше 5,5 тысяч, каждая из которых имеет свое функциональное предназначение и связана с другими видами транспорта в мультимодальную структуру; мосты – более 47,6 тысяч – и тоннели – более 6,5 тысяч – являются отдельными образцами уникальной инженерной мысли, поскольку располагаются в технологически труднодоступных и сложно с технической точки зрения осваиваемых местах. В целях взаимосвязи морского и железнодорожного транспорта осуществляется строительство железнодорожных паромных переправ и терминально-складских перевалочно-перегрузочных комплексов. Самыми известными из них являются паромы Гуандун–Хайнань, Синьи–Чансин и др. Крупнейшим мировым лидером в области строительства железнодорожной транспортной инфраструктуры (железнодорожные пути, объекты сигнализации, централизации и блокировки и т.д.) является Китайская железнодорожная строительная компания (CRCC).

Автомобильный транспорт

Автотранспортный комплекс КНР характеризуется высокой мобильностью и существенной поступательной динамикой развития. На сегодняшний день развита обширная сеть автомагистралей, автомобильных дорог общего и необщего пользования, шоссе, линий и общей протяженностью более 4,5 млн. км, в том числе 60,3 тыс. км скоростных магистралей. Парк автотранспортных средств составляет более 175 млн. автомобилей разной классности и грузоподъемности, из которых свыше 130 млн. являются объектами частной собственности. Кроме того, насчитывается свыше 10 млн. автомобилей, предназначенных для осуществления коммерческой деятельности, из которых около 2 млн. приходится на коммерческие автобусы (городские / междугородные) и

свыше 7,5 млн. – на коммерческие грузовики. Автомобильный транспорт играет ведущую роль в перевозках пассажиров, а также грузов на короткие и средние расстояния.

Воздушный транспорт и авиапромышленный комплекс

Авиация в Китае современности представляет собой разветвленную аэропортовую сеть. По данным на 2019 г., количество действующих аэропортов составляет 234, каждый из которых представляется обширной развитой инфраструктурой, способной обслуживать более 600 млн. пассажиров в год. В Китае насчитывается 980 линий внутренних перевозок, 130 международных линий и 24 линии регионального масштаба. В период с 2005 по 2016 гг. на строительство инфраструктуры авиационного транспорта было направлено более 1,2 трлн. юаней и согласно планам до 2035 года Китаем поставлена амбициозная цель по удвоению количества аэропортовой инфраструктуры и объектов авиапромышленного комплекса. Основные потоки пассажиров проходят через ведущие аэропорты Китая – Шанхай, Пекин и Гуанчжоу. Кроме того, планами XIII пятилетки китайским руководством поставлена цель организации собственного авиапромышленного строительства для импортозамещения продукции и пополнения авиапарка. На сегодняшний же день в структуре авиапарка доминируют самолеты, произведенные западными авиастроителями – европейский «Airbus» и американский «Boeing». Совокупный авиапарк КНР сегодня составляет свыше 3800 единиц техники. Основными авиаперевозчиками на территории Китая являются China Eastern Airlines, Air China, China Southern Airlines, China Northwest Airlines, Xiamen Airlines и China Hainan Airlines.

Водный транспорт – морской и речной

На территории современной КНР сосредоточено свыше 2200 морских портов, способных осуществлять прием и отправку морских судов. К числу наиболее крупных из них относятся Шанхай, Яньтай, Циндао, Циньхуандао, Далянь, Гонконг (Сянган), Бэйхай, Тяньцзинь-Синьган, Гуанчжоу-Хуанпу. Морские порты Китая подразделяются на внутренние и внешние. Внешние характеризуются тем, что способны принимать и обрабатывать иностранные суда, к их числу относятся свыше 150 морских портов. Суммарный грузооборот в портовой деятельности превышает 3000 млн. тонн. Торговый морской судоходный флот представлен в размере более 4 тыс. единиц. Провозные способности морских судов обеспечивают перевозку объемом более 130 млн. контейнеров (TEU).

Давая характеристику речной системе китайского государства можно отметить следующее – протяженность пресноводных (речных, озерных) маршрутов в размере свыше 150 тыс. км; ежегодные перевозки и грузооборот свыше 2 трлн. тонн груза и 7 трлн. пассажиров на километр при внутренней портовой базе в количестве более чем 5100 портов.

Трубопроводный транспорт и энергетика

Трубопроводный транспорт КНР является составным элементом как транспортно-логистической отрасли, так и топливно-энергетического комплекса государства. Трубопроводный транспорт Китая делится на нефтепроводы, газопроводы и продуктопроводы. Основными операторами данной разновидно-

сти транспортировки являются три крупнейших государственных компании - Sinopec, China National Offshore Oil Company и China National Petroleum Company (CNPC). Совокупная протяженность трубопроводной системы составляет – нефтепроводы – 22 тыс. км, газопроводы – 48,2 тыс. км, продуктопроводы – 18 тыс. км. Характерными особенностями является их транскитайский характер, магистральность, обеспечение промышленно-производственного комплекса необходимыми элементами ТЭК.

Устройство и развитие рынка транспортно-логистических услуг Китая

Рынок транспортно-логистических услуг КНР можно охарактеризовать бурным поступательным ростом, демонстрирующим расширение сферы коммуникации между участниками экономической системы, даже не взирая на определенные возникшие негативные обстоятельства на мировой арене – финансово-экономического кризиса, локальных и региональных обострений международных отношений, снижение темпов экономического развития КНР, торговых войн и т.д. Транспортная логистика Китая имеет растущие тенденции аналогичные развитию промышленно-производственной структуры государства, в первую очередь, за счет широкомасштабного развития рынков электронной коммерции и Интернет-экономики. Телекоммуникации позволяют сокращать излишнюю добавленную стоимость при одновременном расширении охвата аудитории по всему миру. Так, одним из ярчайших примеров современной электронной коммерческо-торговой Интернет-площадки является группа Alibaba и их платформа AliExpress, продукция которой направляется в большинство стран мира. Кроме того, важным при развитии транспортно-логистических операций будет отметить наличие благоприятных тенденций в развитии всей транспортной системы, в целом, и их инновационной составляющей, в частности. Так, весь процесс оптимизации основных элементов логистики – маршрутов доставки, терминально-складских операций, хранения, упаковки, погрузочно-разгрузочных и иных операций – во многих направлениях строится в формате стандартизированных операционных карт с повсеместным использованием инновационных технологий и практик – конвейеризация, диджитализация, информатизация и роботизация производственно-технологических процессов.

Важным элементом при построении гармоничной системы транспортно-технологического логистического взаимодействия экономических субъектов является формирование структурированной мультимодальной транспортной сети. На сегодняшний день, в Китае имеет место быть разветвленная сеть в формате «ЖД – авиа – авто – морской» транспорт, который работает комплексно и для которого формируется транспортная инфраструктура (к примеру, железнодорожные паромы, терминалы и погрузочно-перевалочные базы и склады и т.д.). Однако, КНР присущи и определенные сложности в построении систем транспортно-логистических комплексов, которые условно можно охарактеризовать как влияние и зависимость экономической системы от складывающихся внешнеэкономических обстоятельств и конъюнктуры, неравномерное развитие транспортной инфраструктуры, стоимость логистических услуг и нехватка высококвалифицированного персонала для полноценного обеспечения всего спек-

тра услуг. Наиболее крупными игроками рынка логистических услуг Китая и одними из передовых компаний в мировом развитии, входящими в топ-10, являются действующие государственные и частные компании КНР, такие как China Ocean Shipping Group Company (COSCO Group), SINOTRANS Group, Xiamen Xiangyu Group, China Railway Material Company и др.

Роль и значение возрождения Великого Шелкового пути в контексте строительства инициативы «Один пояс – один путь»: перспективы развития российско-китайской транспортной интеграции

Современный Китай широко представлен в системе международных отношений и мировой экономики как один из существенных участников глобального развития. Внешнеполитическая и внешнеэкономическая стратегия Китая, построенные на стремлении к мирному сосуществованию со всеми сопредельными и зарубежными государствами, и находящие свое прямое отражение в формировании концепций «мягкой и мудрой силы Китая» и «мирного возвышения», а также в стремлении к строительству «Сообщества единой судьбы» позволяют уверенно характеризовать государство в качестве одного из лидеров гармоничной системы международных отношений. Важно отметить, что КНР сегодня – это государство, которое широко представлено в мировом и региональном интеграционном процессе. Китай является участником значительного количества различных двусторонних и многосторонних соглашений, затрагивающих практически большинство различных сторон общественного развития. Кроме того, государство включено в значительный список региональных и международных интеграционных объединений и блоков, к числу которых справедливо относить такие системы, как БРИКС, ШОС, АСЕАН + 1 и др. В области транспортного интеграционного сотрудничества между Китаем и многими государствами мира, в первую очередь, с Российской Федерацией имеет место быть заинтересованность в реализации строительства международных транспортных коридоров. Важной предпосылкой для построения транспортно-логистического интеграционного взаимодействия между РФ и КНР является тот факт, что объемы мировой коммерции с явно выраженным каналом продаж «Китай–Россия–Европа». Для этих целей китайской стороной в 2013–2015 гг. была инициирована идея возрождения, строительства и реконструкции маршрутов международных транспортных коридоров, проходящих по территории исторического Великого Шелкового пути с оформлением новых направлений и траекторий. «Один пояс – один путь» - это принципиально новый интеграционный проект, призванный к построению новых и модернизации существующих коридоров, таких как Трансконтинентальный евроазиатский международный транспортный коридор, что для России представляет наибольший интерес. Вместо заключения хотелось бы отметить очевидные преимущества Нового Шелкового пути, а также опыта развития транспортной отрасли Китая для построения российско-китайской транспортно-логистической кооперации и интеграции, а также формирования широкомасштабного сотрудничества, поскольку основополагающим является тот факт, что, во-первых, проект «ОПОП» подразумевает обширную и прозрачную интеграцию, построенную на принципах «мягкой силы», совместных выгод, взаимного обмена опытом и знаниями и, что

максимально важно, формирование серьезной финансовой инфраструктуры обеспечения проектов; во-вторых, опыт Китая представляет глубокий интерес, поскольку имеет очевидные успехи в развитии транспортной отрасли государства; в-третьих, объемы сотрудничества России и Китая на современном этапе представляют собой значительные торгово-экономические (более 100 млрд. долл. США за 2018-2019 гг.) и политические связи (развитая нормативно-правовая база – договоры и соглашения) и могут послужить существенным драйвером и катализатором процессов социально-экономического регионального развития территорий Дальнего Востока и Забайкалья.

Библиографический список

1. Волкова А.С. Транспортная инфраструктура КНР в современных условиях и ее роль в развитии торгово-экономических отношений с РФ // Экономика, педагогика, право. – №1. – 2017. – URL: <http://ecoedulaw.ru/ru/2017/1/14> (дата обращения: 15.02.2020);
2. Роменкова В.А., Каменских И.В. Транспортная система Китая // Успехи современного естествознания. – 2012. – №6. – с.121–123. – URL: <https://natural-sciences.ru/ru/article/view?id=30460> (дата обращения: 15.02.2020);
3. Сазонов С.Л., Сяо Ч. Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально экономического развития Китая // Общество и государство в Китае. – 2017. – с. 425–449. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnyy-kompleks-knr-prevratilsya-v-instrument-uskoreniya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-kitaya> (дата обращения: 16.02.2020);
4. Сазонов С.Л. Авиационный комплекс КНР // Общество и государство в Китае. – 2018. – с. 403–415. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aviatsionnyy-kompleks-knr> (дата обращения 16.02.2020);
5. Сергеева В. Россия – Китай: новый виток логистики // Инф. агенство «РЖД-Партнер.ру» – 25.09.2018. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/watertransport/comments/rossiya-kitay-novyy-vitok-logistiki/> (дата обращения: 16.02.2020);
6. Смекалкина Д. Крупнейшие логистические компании Китая // Инф. изд-во «China Logist». – 17.05.2013. – URL: <https://chinalogist.ru/book/articles/obzory/krupneyshie-logisticheskie-kompanii-kitaya> (дата обращения: 16.02.2020);
7. Цзы У. Железнодорожный транспорт КНР и его роль в социально-экономическом развитии Китая: диссертация кандидата экономических наук. Российская академия наук, Институт Дальнего Востока, Москва, 2018;
8. Эдер Л.В., Филимонова И.В. Особенности развития трубопроводного транспорта Китая // Проблемы Дальнего Востока. – №2. – 2013. – с. 125–136. – URL: <http://www.ipgg.sbras.ru/ru/science/publications/publ-osobennosti-razvitiya-truboprovodnogo-transporta-k-2013-040889> (дата обращения: 16.02.2020);
9. Сяохуэй Ю. Перспективы развития логистики в КНР // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – №3. – 2017. – с. 41–46. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-logistiki-v-knr> (дата обращения: 16.02.2020);