

Колесников А.Е.
Студент (магистрант, 2-й курс)
Зарубежное регионоведение.
Исследования стран Азии и Африки.
Специализация Китай.
Юридический факультет
ФГБОУ ВО «Забайкальский
государственный университет»
doogal2008@mail.ru

**Современный опыт развития транспортной отрасли КНР
в области построения сети высокоскоростных железнодорожных
магистралей**

Аннотация: настоящая научно-практическая статья направлена на изучение вопросов организации железных дорог КНР и включает в себя содержательный анализ и систематизацию сведений относительно построения современной железнодорожной транспортной отрасли в Китае. Особый акцент уделяется рассмотрению динамики развития железнодорожных транспортно-логистических сетей, а также выделение в них высокоскоростных магистралей как перспективного инструмента как для национального и регионального социально-экономического развития, так и в качестве современного пути развития и повышения конкурентоспособности государственной транспортной системы в масштабах интернационального взаимодействия. Отдельным пунктом проанализирован вопрос возможностей и перспектив взаимодействия в контексте современного российско-китайского транспортного сотрудничества в области построения и развития высокоскоростных магистралей.

Ключевые слова: организация железнодорожного транспорта; железнодорожные сети; мировая транспортная сеть; высокоскоростные железнодорожные магистрали; международные транспортные коридоры; транспортная интеграция

The modern experience of Chinese transport development in the context of high-speed railway lines building

Abstract: this scientific and practical work focused on Chinese railways network organization and includes comprehensive analysis and systematization of the modern railways development information. The dynamics of railways transport and logistics networks development and high-speed railways as one of the prospective instrument of the national and regional development processes are an especial issues of this work. One of the main points of this research is analysis of modern Russian-Chinese high-speed transport interaction and transport integration.

Keywords: railways organization; railways networks; international transport network; high-speed railway lines; international transport corridors; transport integration

Введение

Экономическая модернизация, современной китайской экономической системы начавшаяся с 70-х годов XX века, сегодня является одним из фундаментальных приоритетов государственного

развития. Транспортная отрасль представляет собой одну из основных фундаментальных траекторий развития экономической системы китайского государства, поскольку представляет собой коммуникационную составляющую, которая обеспечивает взаимосвязь всех элементов экономической системы и является одним из основополагающих инструментов современного международного разделения труда. Магистральный характер железнодорожного транспорта в государственной программе развития транспортной системы Китая обеспечивается тем, что на сегодня он представляет собой наиболее распространенный вид транспортного сообщения китайского государства, который обеспечивает растущий объем грузо- и пассажиропотока.

Расширение железнодорожного сообщения стало одним из принципиальных приоритетов последнего XIII пятилетнего плана. Так, согласно планам китайского руководства предполагается расширение и развитие железнодорожной сети в направлении западных провинций государства. Кроме того, значительная ставка на формирование международных железнодорожных транспортных коридоров и линий как в контексте реализации китайского глобального инновационного транспортно-логистического проекта «Один пояс – один путь» в качестве расширения интеграции в направлении региона Центральной Азии; так и в перспективе развития интернациональных коммуникаций с Таиландом, Мьянмой, Вьетнамом и другими странами АСЕАН, что позволит существенно увеличить торгово-экономическое и транспортно-логистическое взаимодействие с государствами Юго-Восточной Азии. Отдельное внимание следует уделить развитию и расширению современного российско-китайского транспортно-логистического взаимодействия. Так, в 2015 году между руководством двух крупнейших государств Евразийского региона было достигнуто Соглашение о сопряжении интеграционных инициатив – российской – Евразийского экономического союза и китайской – Экономического пояса Шелкового пути, реализуемого в контексте строительства «Пояса и пути».

Важным направлением государственного развития железнодорожной транспортной отрасли современного Китая является акцент на формировании и строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей как драйвере социально-экономического роста. Так, если в начале 2000-х годов, на территории КНР практически не было подобного роста организации железнодорожного сообщения, а в 2007 году была введена первая высокоскоростная магистраль, то к 2019 году насчитывается около 35 тыс. км эксплуатационной длины ВСМ, которые связывают между собой практически все провинции. Объем инвестиций, направленный в строительство и модернизацию железнодорожной транспортной инфраструктуры и локомотивного парка, по данным на 2019 год, составляет более 850 млрд. юаней (125 млрд. долл. США). Более того, еще в 2015 году китайским руководством была поставлена широкомасштабная цель по трансформации сети железнодорожных коридоров, что находит свое воплощение в плане «8+8», обозначенном в Программе развития комплексной транспортной системы. Согласно плану ожидается построение восьми ВСМ с запада на восток, а также восьми ВСМ с юга на север, что образует собой глобальную сеть

скоростных железных дорог по всему государству. Также, следует заметить, что Китай лидирует в области инноваций при построении данных сетей. Так, ВСМ Пекин-Чжанцзякоу должна стать первой магистралью, на которой будет внедрена система автоматического движения поездов. [11]

В этой связи представляется очевидным актуальность изучения опыта развития КНР в области строительства сетей высокоскоростных железнодорожных магистралей.

1. Организация железнодорожного транспорта в современном Китае

Железнодорожный транспорт КНР это совокупность национальных железных дорог, а также местных железных дорог и железных дорог смешанной собственности.

Организационные вопросы деятельности сети китайских железных дорог. Система железнодорожного транспорта в современном Китае представляется в большинстве своем централизованной структурой, находящейся в ведомстве Государственного управления железных дорог Министерства транспорта Китая (ведомство, которое пришло на смену Министерству железных дорог - МЖД КНР), отвечающим за выработку административной политики в области железнодорожного транспорта. Коммерческая деятельность и функции возложены на созданную в 2013 году «Китайскую генеральную железнодорожную корпорацию» [18] В рейтинге Forbes за 2019 год компания занимает 282 место по среди лучших работодателей, 57 место по уровню продаж услуг и 198 место по уровню глобального развития. [1]

Китай является участником широкого профиля различных транспортных соглашений и организаций. Так, КНР является членом Международного соглашения о железных дорогах (МСЖД), а также является инициатором возрождения маршрутов международных коридоров Великого Шелкового пути - «Один пояс - один путь».

Основным оператором, обслуживающим железные дороги материкового Китая является государственная корпорация «Китайские железные дороги» (China Railways Corp.), в ведомстве которой находятся все 16 железнодорожных бюро и 2 железнодорожные компании. К их числу относятся *бюро*: Пекинское, Харбинское, Шанхайское, Цзинаньское, Куньминское, Ланьчжоуское, Наньчанское, Наньнинское, , Шеньянское, Тайюаньское, Уханьское, Сианьское, Чжэнчжоуское, Чэнду, Урумчи, Хух-Хото, *компания*: Цинхай-Тибетская группа компаний (ГК) и ГК Гуанчжоу. Единственным частным железнодорожным оператором к КНР является линия с правом осуществления пассажирских перевозок «Луодун Рэйлвэй» (Luodong Railway), находящаяся в управлении тяньцзинской корпорации «Zhongji Industrial Corporation» и расположенная в провинции Гуандун. [18]

В целях реализации международного транспортно-логистического и транзитного потенциала Министерством железных дорог до реорганизации были созданы государственные компании АО «Китайская железнодорожная корпорация мультимодальных перевозок» (China Railway International Multimodal Transport), а также АО «Китайская железнодорожная корпорация контейнерных перевозок» (China Railway Container Transport Center).

Основными мультимодальными логистическими операторами китайской транспортной системы являются China Ocean Shipping Group Company (COSCO Group), SINOTRANS Group, China Railway Material Company (CRMC) и др.

К числу крупнейших строительных компаний в области железнодорожного транспорта относятся China Railway Construction Group (CRCC), China Railway Rolling Stock Group (CRRS), China State Construction Engineering Corp. (CSCEC) и др.

В настоящее время сфера железнодорожного транспорта Китая пребывает в состоянии системно-структурных преобразований, что находит свое отражение в существенном уменьшении влияния государства в области контрольно-надзорных функций, а также путем увеличения значения рыночных механизмов при эксплуатации и строительстве железных дорог. Примером тому является разделение Министерства железных дорог на две функциональные структуры – Государственное ведомство Министерства транспорта КНР и государственной корпорации «Китайской генеральной железнодорожной корпорации» (China State Railway Group) в 2013–2015 гг.

Технико-эксплуатационные характеристики сети китайских железных дорог

Китайская железнодорожная сеть представляет собой наиболее сбалансированный образец развития транспортных сетей в современном мире.

По данным на 2019 г., эксплуатационная длина железнодорожных линий составляет свыше 135 тыс. км, из которых электрифицированных – более 45 тыс. км; на долю высокоскоростных железнодорожных магистралей приходится – около 35 тыс. км.

Густота железнодорожной сети: *по территории* – ориентировочно 14,5 км/1000 км²; *по населению* – ориентировочно 0,99 км/10 тыс. человек, из них на долю ВСМ приходится *по территории* – около 3,65 км/1000 км²; *по населению* – около 0,25 км/10 тыс. человек

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. [14]

Локомотивный парк современного Китая есть пример накопления и связывания воедино наилучших образцов имеющейся железнодорожной техники и подвижного состава, К примеру, на базе китайских электровозостроительных заводов осуществляется постройка новых современных локомотивов, суммарной мощностью от 7200 до 10000 кВт, которые способны провозить до 10000 тыс. тонн, а также и обновление и модернизация имеющегося парка. 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. [14]

Доходы отрасли железнодорожного транспортного сообщения Китая (включая пассажирские, грузопассажирские, грузовые и др. перевозки) к концу 2019 года составили около 818 млрд. юаней (примерно 118 млрд. долл. США). [20]

Объемы инвестиций в железнодорожные проекты – более 850 млрд. юаней (около 125 млрд. долл. США).

Пассажирские перевозки.

На территории Китая пассажирские поезда представляют собой следующие разновидности – высокоскоростные (типа G), скоростные (D), скоростные безостановочные (Z), экспрессы (T), скорые (K), низкоскоростные (без префикса-).

По данным отчета компании China State Railway Group за 2019 г., являющегося главным оператором железных дорог Китая, общее количество пассажирских перевозок, осуществленных по железным дорогам государства, составило около 3,6 млрд., из которых на долю ВСМ пришлось 2,3 млрд. [7]

Грузовые перевозки.

Согласно данным за 2019 г., грузооборот железнодорожного транспорта – свыше 2500 млрд. ткм; грузонапряженность железнодорожного транспорта – более 45 млн. ткм/км; производительность локомотивов в грузовом движении – 2,3 тыс. ткм. брутто на 1 локомотив в сутки; среднее время оборота грузового вагона – 4,76 суток.

2. *Общая характеристика, роль и значение высокоскоростных магистралей в структуре системы железнодорожного транспорта КНР*

Современный Китай является мировым лидером по строительству высокоскоростных магистралей. Так, эксплуатационная длина линий ВСМ КНР на сегодняшний день составляет около 35 тыс. км. Для сравнения линии ВСМ ФРГ – 3,0 тыс. км, Франции и Испании – 3,2 тыс. км, Японии – несколько выше 2,7 тыс. км.

Скоростные и высокоскоростные линии КНР составляют железнодорожную сеть, включающую в себя как линии, которые были специально построены для прохождения высокоскоростных железнодорожных составов, так и модернизированные железные дороги. Кроме того, к числу важнейших достижений Китая в области высоких скоростей является открытие коммерческих линий для осуществления движения поездов на магнитной подушке (маглев).

Скоростной режим высокоскоростных железнодорожных магистралей классифицируется в зависимости от максимально допустимых скоростей движения. Так, выделяются линии со скоростями – до 200 км/ч, от 200 до 250 км/ч и свыше 300 км/ч. Кроме того, от г. Шанхай до аэропорта Пудун (ориентировочно 30 км) совместно с немецкой компанией Siemens построена высокоскоростная магистраль поездов на магнитной подушке (маглев) с эксплуатационной скоростью движения около 430 км/ч.

Основным оператором, осуществляющим управленческие и коммерческие функции, а также администрирование высокоскоростных магистралей в системе железнодорожной отрасли КНР является –

государственная корпорация «Китайские железные дороги» (China Railways Corp.) со структурными подразделениями, отвечающими за функционирование всех основных высокоскоростных магистралей.

Маршруты и направления железнодорожной сети высокоскоростных магистралей в Китае, планы развития «4+4» и «8+8»

Карта железнодорожной сети ВСМ Китая представляет собой структурную сетевую систему, которая направлена на развитие и формирование обширной коммуникации между основными центрами промышленно-производственного развития государства, а также позволяет интегрировать отдаленные провинции и неразвитые территории КНР в единый экономический комплекс.

В 2004 году, китайским руководством был поставлен и инициирован в государственную стратегию амбициозный план формирования и развития высокоскоростных железнодорожных магистралей, согласно которого предполагалось строительство 4-х линий ВСМ с запада на восток и 4-х линий с севера на юг до 2020 года.

Ввиду того, что поставленная задача была реализована несколько ранее, в 2016 году план «4+4» был расширен до модели «8+8», согласно которому подразумевается расширение строительства до 8-ми линий меридианально и широтно, что составит разветвленную сеть железных дорог высоких скоростей и уплотненную их модель, а также эксплуатационная длина превысит значение в 40 тыс. км.

Всего на территории Китая на сегодняшний день проходят следующие линии высокоскоростных магистралей: Пекин – Харбин, Пекин – Шанхай, Пекин – Гонконг, Харбин – Гонконг, Шанхай – Ханчжоу – Фучжоу – Шеньчжэнь, Циндао – Тайюань, Сюйчжоу – Ланьчжоу, Шанхай – Ухань – Чэнду, Шанхай – Куньмин, Чэнду – Гуйян – Гуйлинь – Гуанчжоу и др.

Линии характеризуются как пригородные, междугородные и дальнего сообщения.

Транспортная инфраструктура высокоскоростных магистралей

Скоростные и высокоскоростные магистрали современного Китая представляют собой образец инфраструктурного инновационного развития. Специалистами китайской железнодорожной транспортной отрасли принимаются во внимание передовые инновационные решения при строительстве транспортной инфраструктуры. Так, к примеру, при проведении тестовых испытаний экспресса CRH380A на скорости 400 км/ч были достигнуты следующие результаты – коэффициент схода с рельсов – 0,13; степень уменьшения давления колеса оси – 0,6 и максимальное боковое давление – 16; при существующих международных стандартах безопасности движения высокоскоростных поездов – 0,8, 0,8 и 48 соответственно. [22] Это позволяет говорить о том, что современная транспортная инфраструктура ВСМ КНР отличается высокой надежностью и отвечает требованиям безопасности.

Типы и разновидности локомотивов, обслуживающих высокоскоростное сообщение

Современный парк локомотивов высокоскоростного движения является одним из самых развитых в мире, а также характеризуется как один из самых ярких примеров международного сотрудничества и привлечения передового инновационного зарубежного научно-

технического потенциала в области построения моделей и серий локомотивов. Официальное название всех моделей и серий электропоездов, эксплуатируемых на линиях Китая - «Китайская гармония», а за основу их построения берутся различные образцы высокоскоростного магистрального пассажирского железнодорожного транспорта, построенного на базе совместных предприятий и обмена технологиями. Так, к примеру, на ВСМ Китая эксплуатируются электропоезда китайско-германского производства CRH3, CRH380A, B (совместно с компанией Siemens), китайско-шведского производства CRH1 и CRH380D (совместно с компанией «Бомбардье»), китайско-голландского производства CRH5 (совместно с компанией «Альстом») и китайско-японского производства CRH2 (совместно с компанией Nippon Foundation).

Эксплуатационные и тягово-скоростные характеристики варьируются от 200 до 400 км/ч. Поезда могут быть использованы как для пригородного сообщения, так и формироваться на дальние расстояния с количеством вагонов от 3 до 20.

Локомотивостроительный комплекс являет собой отрасль, в которой активно внедряются научно-технологические решения и проводятся НИОКР, позволяющие формировать отрасль высокотехнологичного железнодорожного подвижного состава. Так, в 2013 году подразделением корпорации CNR в г. Чанчуне был разработан прототип гибридного скоростного локомотива, который использует в своей основе питание от двух до трех источников - электродвигатель, дизель-генератор и аккумуляторные батареи. [22]

Финансирование проектов строительства высокоскоростных магистралей

Финансовая сторона вопроса при строительстве высокоскоростных магистралей является одним из принципиальных факторов их формирования и развития.

Китай, представляя собой абсолютного рекордсмена по протяженности линий ВСМ, полагается на основную принципиальную основу существования китайской административно-плановой экономики с обширным значением рыночного фактора при ее развитии. Так, финансирование строительства высокоскоростных магистралей КНР покрывается за счет прямого государственного финансирования. Кроме того, инвестиционные программы включают в свою основу также и эмиссию ценных бумаг главных железнодорожных компаний (облигации, долговые документы и т.д.)

Финансовые инструменты позволяют покрывать растущие объемы инвестиционных программ, при одновременном увеличении долговых обязательств по железнодорожному строительству. Так, общий объем инвестиций в строительство ВСМ за период с 2010 по 2018 гг. составлял 100-125 млрд. долл. США в год при одновременном увеличении задолженности China State Railway Group до значения - более 800 млрд. долл. США. В этой связи, важным стало определение сроков окупаемости проектов и прибыльного их потенциала, о чем было анонсировано государственным управлением КНР при формировании практики государственно-частного партнерства в области строительства ВСМ. Вместе с тем, не взирая на рост долговых обязательств компаний, сооружение ВСМ подтянуло за собой стимулирование экономического роста, технологического трансфера и

создание единого экономического пространства государства, что имеет положительные тенденции к развитию экономической системе как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективах.

3. *Высокоскоростные магистрали как драйвер национального и регионального социально-экономического развития Китая*

Главным достижением формирования системы высокоскоростных магистралей в области макроэкономической эффективности государственного развития является возможность построения тесной кооперации между формирующимися мегалополисами с севера на юг и с запада на восток (Харбин, Пекин, Чжэнчжоу, Ухань, Шанхай, Гуанчжоу, Чэнду-Чунцин-Сиань) современного Китая в единую взаимосвязанную систему, что находит свое отражение в снижении дифференциации и разрывов регионального социально-экономического развития (за счет интеграции и развития коммуникаций с западными, северо-западными и другими провинциями); повышении мобильности и миграционных процессов населения; увеличение доступности рынков в разных регионах китайского государства; формирование единой системы воспроизводственных процессов; снижение временных и стоимостных издержек перевозочных процессов; интеграция национальной транспортной сети в мировую систему; привлечение финансово-инвестиционного потенциала и формирование стабильной системы национальной безопасности государства, а также ряд других эффектов. Являя собой уникальное по своему историческому и инфраструктурному значению строительство, Китай, таким образом, предьявляет мировому сообществу целенаправленный и взвешенный пример решения обширного круга задач, как краткосрочного плана в виде поддержания широкого круга отраслей современной экономической системы КНР (строительство, металлургия, финансы и страхование и др.), а также стимулирования промышленно-производственного потенциала; так и средне- и долгосрочные стратегические задачи, заключающихся в минимизации и устранении дисбалансов национального и регионального социально-экономического развития.

В качестве позитивного влияния в структуре экономического развития Китайской народной республики справедливо отнести строительство линии ВСМ «Ухань – Гуанчжоу», которое показало сначала улучшение пространственной организации территорий, обеспечила рост и развитие провинций Хубэй, Гуандун и других, сопредельных линии ВСМ, а также сформировала доступную транспортную среду, стимулировала развитие строительных и иных отраслей и ускорила процессы интеграции провинциальных рынков в национальную экономическую систему.

4. *Российско-китайское транспортное сотрудничество в области построения и развития высокоскоростных железнодорожных магистралей*

Являясь крупнейшим игроком в области строительства высокоскоростных железнодорожных линий, а также одним из передовых государств в плане развития транспортной системы в целом, Китай стремится транслировать свой опыт на зарубежные государства. Так, современный КНР намерен развивать высокоскоростные

магистралами в 28 странах мира, к числу которых можно отнести и Россию. [10]

Российско-китайское транспортное сотрудничество современного дня можно охарактеризовать как расширяющееся и поступательно-возрастающее. Имеет место быть достижение Соглашений о добрососедстве между государствами, а также расширенное взаимодействие в области транспортного взаимодействия, обмена научно-технологическими достижениями, знаниями и опытом.

Значение Российской Федерации в поле международных интересов Китая в области транспортной интеграции, в том числе, возросло в связи с реализацией, предложенной в 2013 году, китайской инициативой по строительству международной стратегии возрождения маршрутов Великого Шелкового пути. В планах китайского государства, руководителем China Railway Corp. Лу Дунфу, было подчеркнuto о стремлении к приложению всесторонних усилий в области построения и развития транспортного коридора «Китай-Европа», ускорении «выхода за границу» и интенсификации связей с зарубежными государствами в рамках реализации инициативы «Один пояс - один путь». [4] К числу магистральных направлений совместного освоения пространства Евразийского региона является достижение соглашения интересов сторон в области сопряжения инициатив - Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути, договоренность о которой была оформлена сторонами в виде двустороннего соглашения в 2015 году. Кроме того, важным подчеркнуть, что в число маршрутов перспективного Шелкового пути - развитие международных транспортных коридоров в направлении «Китай-Монголия-Россия», построение и развитие маршрутов в направлении «Западный Китай - Европа», а также построение современного Трансконтинентального евразийского моста, что напрямую находит свое значение в тесном сопряжении с интересами российского государства.

Характеризуя межгосударственное сотрудничество по строительству и сопряжению линий высокоскоростных магистралей, между Россией и Китаем также имеет место быть поступательное развитие. Так, в ходе визита российской делегации в КНР президентом ОАО «РЖД» О.В. Белозёровым и генеральным директором «Китайских железных дорог» Шэн Гуанцзу 25 июня 2016 года в присутствии президента Российской Федерации В.В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина было подписано соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве, предусматривающее совместные решения железнодорожных компаний РФ и КНР для формирования высокоскоростного транспортного коридора «Москва - Пекин» и реализации строительства высокоскоростной магистрали «Москва - Казань» как приоритетного проекта этого коридора. Кроме того, участниками Соглашения было высказано намерение о модернизации существующих и перспективных пограничных переходов, расширении международных транспортных коридоров через территорию двух сопредельных государств, а также об оптимизации условий и технологий международных контейнерных перевозок. [15]

Кроме того, важным будет подчеркнуть, стремления Российской Федерации к построению собственных маршрутов высокоскоростных железнодорожных магистралей, в том числе грузопассажирских. Так,

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года озвучены перспективные направления развития железнодорожного транспорта, в котором одно из ключевых мест занимает развитие и построение именно высокоскоростных магистралей. В контексте реализации стратегии предполагается воплощение проектов строительства ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», «Москва – Нижний Новгород» и др. А также уделить внимание инициативам российской стороны относительно строительства Трансевразийской грузопассажирской высокоскоростной магистрали, высказанных 2018 году председателем объединенного ученого совета ОАО «РЖД» – Б.М. Лapidусом и первым заместителем генерального директора ОАО «РЖД» – Мишариным А.С., которая будет осуществлять сообщение, как в области пассажирских перевозок, так и в грузовом направлении. [16].

Заключение

Подводя итог, можно сказать, что современный Китай, являясь образцом «экономического чуда» Восточной Азии являет миру свои не менее интересные для научного и общественного сообщества инфраструктурные проекты, которые невозможно оценить иначе, как нечто выдающееся. Высокоскоростные магистрали КНР это образец действенного механизма развития и устранения макроэкономических дисбалансов регионального и национального развития, а также пример стимулирования роста качественного и количественного поступательного экономического роста. Более того, представляя собой способ коммуникации как в контексте национального, так и в рамках международного развития, ВСМ Китая современности есть инструмент повышения конкурентоспособности на мировой арене и транспортной интеграции в единую мировую транспортную сеть.

Важным будет сделать замечание о том, что международная транспортная интеграция является принципиальным инструментом формирования современной глобальной экономики, а имеющиеся перспективы упрощения, гармонизации, либерализации и модернизации существующих механизмов транспортно-логистического взаимодействия способны сформировать единую глобальную транспортную сеть, основанную на принципах всеобщей коммуникационной доступности. О чем собственно и свидетельствуют современные примеры транспортно-интеграционных объединений сегодняшнего дня.

Говоря о российско-китайской транспортной интеграции, важным будет сделать акцент на формировании системы обмена передовым опытом и инновациями в контексте развития торгово-экономического, политического и финансово-инвестиционного сотрудничества.

Список использованной литературы

1. China Railway Group // Forbes. – 2019. – URL: <https://www.forbes.com/companies/china-railway-group/#2e0e89e83c82> (дата обращения: 26.02.2020);
2. Андреев И. Китай: инфраструктурное будущее // Научно-практический журнал «Инженерная защита». – №2. – май-июнь 2014. – URL: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/kitaj-infrastrukturnoe-budushhee/> (дата обращения: 26.02.2020);
3. Бжуско С.В. Влияние развития железнодорожного транспорта на экономику России и Китая (сопоставительный анализ): автореферат диссертации кандидата экономических наук. Государственный

- университет управления (ГУУ), Москва, 2009. - URL: <https://guu.ru/files/referate/bjusko.pdf> (дата обращения: 26.02.2020);
4. В 2019 год в Китае будет сдана в эксплуатацию ВСМ протяженностью 3200 км // «Международное радио Китая». - 11.02.2019. - URL: <http://russian.cri.cn/economy/weekly/356/20190211/250119.html> (дата обращения: 26.02.2020);
5. 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);
6. ВСМ в Китае // АО «Скоростные магистрали». - URL: <http://www.hsrail.ru/info/vsmm/china/> (дата обращения: 26.02.2020);
7. Выросла протяженность железных дорог КНР // ФГБУ «Редакция «Российской газеты». - 26.12.2019. - URL: <https://rg.ru/2019/12/26/koncu-2019-goda-protiazhennost-zheleznyh-dorog-kitaia-vyrastet.html> (дата обращения: 26.02.2020);
8. Госсовет КНР дал указание на создание Китайской генеральной железнодорожной корпорации // Газета «Жэньминь Жибао». - 15.03.2013. - URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8169091.html> (дата обращения: 26.02.2020);
9. Демченко В. От 0 до 29000 км: Как Китай за 10 лет построил самую большую сеть скоростных железных дорог в мире // Центр транспортных стратегий. - URL: https://cfts.org.ua/articles/ot_0_do_29_000_km_kak_kitay_za_10 лет_postroil_samuyu_bolshuyu_set_skorostnykh_zheleznykh_dorog_v_mire_1500 (дата обращения: 20.02.2020);
10. Железнодорожные амбиции КНР распространились на 28 стран мира, включая Россию // Инф. портал «ChinaLogist». - 12.02.2015. - URL: <https://chinalogist.ru/book/news/za-rubezhom/zheleznodorozhnye-ambicii-knr-rasprostranilis-na-28-stran-mira-vklyuchaya> (дата обращения: 26.02.2020);
11. Китай наращивает инвестиции в железные дороги // Инф. портал «РЖД-Партнер.ру». - 12.04.2019. - URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitay-narashchivaet-investitsii-v-zheleznye-dorogi/> (дата обращения: 26.02.2020);
12. Киселев И.П., Китунин А.А. - Китайская «Гармония»: опыт локализации высоких технологий железнодорожного транспорта // Транспорт Российской Федерации. - 2013. - №2(45). - с. 38-41. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kitayskaya-garmoniya-opyt-lokalizatsii-vysokih-tehnologiy-zheleznodorozhnogo-transporta> (дата обращения: 20.02.2020);
13. Колесников А.Е., Кучинская Т.Н. - Железнодорожный транзитный потенциал Российской Федерации: проблемы, перспективы, возможности от участия в международном интеграционном проекте - инициативе КНР «Один пояс - один путь» // Молодой ученый. - 2019. - №37. - С.120-123. - URL: <https://moluch.ru/archive/275/62375/> (дата обращения: 20.02.2020);
14. Колесников А.Е. Транспортно-логистические комплексы современного Китая в контексте развития инициативы «Один пояс - один путь»: перспективы сопряжения российско-китайской транспортной коммуникации // Развитие экономической науки на

транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем: материалы VII международной науч.-практ.конф. «Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем» . - г. Санкт-Петербург. - 19.12.19 / под ред. д.э.н., проф. Н.А. Журавлевой. - СПб.: ООО «ИНСЭИ - оценка»; кафедра «Экономика транспорта», ПГУПС, 2019;

15. Колесников А.Е., Кучинская Т.Н. - Опыт Китайской Народной Республики в развитии железнодорожной отрасли транспортной системы государства в контексте рассмотрения российско-китайского сотрудничества по реализации проекта «Один пояс - один путь» // Россия и Китай : проблемы стратегического взаимодействия : сб. ст. / науч. ред. Н.А. Абрамова, Т.В. Колпакова, Т.Н. Кучинская - Чита : 2019. - Вып. 22. - с. 251;

16. Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Грузопассажирская высокоскоростная железнодорожная магистраль «Трансевразия»: уникальный мегапроект // Экономика региона. - Т.14. - вып.2. - 2018. - с. 339-352. - URL: (дата обращения: 26.02.2020);

17. Лэй С. Обзор железнодорожного транспорта Китая // Студенческая наука в XXI веке. - №1-2(8). - 2016. - URL: <https://interactive-plus.ru/e-articles/185/Action185-16154.pdf> (дата обращения: 26.02.2020);

18. О некоторых вопросах организации железнодорожного транспорта в Китае // Инф. портал «Торговое представительство Российской Федерации в Китайской Народной Республике». - URL: <http://www.russchinatrade.ru/> (дата обращения: 26.02.2020);

19. Общая протяженность сети железных дорог в Китае увеличится на 4000 км в 2018 году // Газета «Жэньмин Жибао». - URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0103/c31518-9311202.html> (дата обращения: 20.02.2020);

20. По китайским железным дорогам совершено 3,57 млрд. поездок в 2019 году // АО «Издательский дом «Гудок». - 13.01.2020. - URL: <https://www.gudok.ru/news/?ID=1489813> (дата обращения: 26.02.2020);

21. 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);

22. Сазонов С.Д. Скоростные железные дорог КНР // Общество и государство в Китае. - 2015. - с. 609-618. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/skorostnye-zheleznyye-dorogi-knr> (дата обращения: 26.02.2020);

23. 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);

24. 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;

25. Цзяньцзинчжоу Л. Роль и значение международных перевозок грузов для развития экономики Китая: диссертация магистранта. Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, 2018;