

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Дальнего Востока Российской академии наук
Центр социально-экономических исследований Китая

С. А. Сазонов, У Цзы

Железнодорожный
транспорт *КНР*:
императивы
развития

Москва
ИДВ РАН
2019

УДК 656.2:338.47(510)
ББК 39.2(5Кит)+65.37(5Кит)
С14

*Рекомендовано к публикации
Ученым советом ИДВ РАН*

Рецензенты:

д.э.н. А.В. Островский, д.э.н. Э.П. Пивоварова,
к.э.н. В.А. Матвеев, к.п.н. П.Б. Каменнов

*Ответственный редактор
д.и.н. С.Г. Лузянин*

Саонов С.Л., У Цзы

С14 Железнодорожный транспорт КНР: императивы развития : монография / С.Л. Саонов, У Цзы. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 408 с.

ISBN 978-5-8381-0351-2

В монографии проанализированы внутриотраслевые и структурные параметры железнодорожного комплекса Китая, проведен анализ соответствия его инновационного и пространственного развития запросам технологически зависимых от него отраслей экономики и всего народного хозяйства КНР в целом. Основное внимание уделено определению отраслевых приоритетов в отраслевом развитии — ключевых для укрепления и развития китайской экономики, среди которых были выявлены такие факторы, как мультипликативный и экстернальный эффекты, генерируемые в смежных отраслях промышленности, расширение занятости, активизация как внутреннего спроса, так и спроса на внешних рынках на китайскую транспортную продукцию. В монографии обобщены конкретные предложения по формированию конфигурации российско-китайской приграничной железнодорожной интеграции, от возможности присоединения к которой и использования ее синергетического эффекта потенциальную выгоду смогут получить все участники евразийского транзитно-транспортного проекта. Реализация конкретных предложений по развитию железнодорожной сети ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной железнодорожной интеграции, обобщенных в монографии, позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР, заинтересовать и побудить Китай к императивному транзиту грузов из стран АТР в Европу через территорию РФ по российским железнодорожным маршрутам.

Ключевые слова: железнодорожный комплекс КНР, отраслевое развитие, российско-китайское сотрудничество.

**УДК 656.2:338.47(510)
ББК 39.2(5Кит)+65.37(5Кит)**

ISBN 978-5-8381-0351-2

© Саонов С.Л., У Цзы, 2019
© ИДВ РАН, 2019

Оглавление

Введение	5
Глава 1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КНР	11
1.1. Формирование системы железнодорожного сообщения в КНР	11
1.2. Диверсификация источников финансирования развития железнодорожной отрасли	20
1.3. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения	35
1.4. Мультипликативный эффект, создаваемый развитием железнодорожного транспорта Китая	60
Глава 2. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КНР КАК КЛЮЧЕВОГО ФАКТОРА ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯСА И ПУТИ»	80
2.1. Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТЖМ)	80
2.2. Центральная Азия как ключевое железнодорожное звено евразийского транзитного маршрута Экономического пояса Шелкового пути	114
2.3. Железнодорожные проекты КНР в странах Юго-Восточной Азии в рамках реализации плана Морского Шелкового пути XXI в.	126
Глава 3. РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	139
3.1. История развития сотрудничества между Россией и Китаем в области транспорта	139

3.2. Современное состояние российско-китайской железнодорожной интеграции	146
3.3. Основные направления сопряжения инициативы по созданию «пояса и пути» с развитием ЕАЭС в контексте российско-китайского сотрудничества в области развития транзитных железнодорожных перевозок	167
Заключение	216
Примечания	225
Список сокращений и условных обозначений	359
Список литературы	363
Приложения	394
<i>Приложение А.</i> Карта административного деления КНР	394
<i>Приложение Б.</i> Основные экономические районы КНР	395
<i>Приложение В.</i> Российско-китайские железнодорожные КПП	396
<i>Приложение Г.</i> Основные показатели железнодорожного транспорта КНР	397
<i>Приложение Д.</i> Линии ВСМ в Китае	401
<i>Приложение Е.</i> Рост скорости пассажирского движения поездов МЖД КНР	406
<i>Приложение Ж.</i> Многовариантность транзитных грузовых потоков из КНР в страны, прилегающие к маршруту «пояса и пути»	407

Введение

Железнодорожный транспорт Китая является одной из крупнейших базовых отраслей и важнейшей инфраструктурной опорой народного хозяйства КНР, гарантирующей стабильность воспроизводственного процесса. Будучи необходимым условием территориальной целостности КНР, связанности единства ее экономического пространства, железнодорожные коммуникации объединяют все административные единицы провинциального уровня и связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей КНР и ее интеграции в глобальную экономическую систему. В ходе работы железнодорожного транспорта возникают определенные межотраслевые связи, которые занимают значительный удельный вес в системе производственных отношений экономики страны, и во многих своих аспектах они достаточно специфичны — именно поэтому специальный анализ экономических отношений, связанных с функционированием железнодорожного комплекса КНР, сегодня крайне актуален и необходим.

Состояние и развитие железнодорожного комплекса имеет для Китая исключительное значение, поскольку наряду с другими инфраструктурными отраслями страны он обеспечивает базовые условия жизнедеятельности всего общества и служит важнейшим инструментом достижения социальных, политических и внешнеэкономических целей китайского руководства. Историческое развитие железнодорожной отрасли во многом определило экономическое и пространственное развитие Китая, способствовало укреплению его целостности и международного влияния. Сегодня достижения КНР в развитии железнодорожного транспорта особенно актуальны для

густонаселенных или имеющих очень большую площадь территорий страны. И тем более одновременно и густонаселенных, и больших по размерам стран. Китай одна из самых густонаселенных и больших по размеру стран мира. А экономические преимущества железнодорожного транспорта, территориальные и демографические особенности Китая обеспечивают исключительную важность состояния и развития в первую очередь этого вида транспорта. Потому что в комплексе с другими инфраструктурными отраслями страны железнодорожный транспорт обеспечивает базовые условия жизнедеятельности китайского общества. Наконец, железнодорожный комплекс служит для руководства страны макроэкономическим инструментом, обеспечивающим достижение целей экономического и социального развития КНР. В итоге развитие железнодорожного сообщения и связанных с ним отраслей промышленности стало важным драйвером всего экономического развития КНР, способствовало укреплению единства страны и росту ее влияния на мировой арене.

Железнодорожный транспорт на протяжении всего периода после образования КНР был одним из главных экономических драйверов — с него началось развитие межпровинциального транспортного сообщения и, кроме того, он обладает рядом преимуществ, которые в некоторых условиях имеют критическое значение. В первую очередь это касается эффективности — железнодорожный транспорт способен осуществлять грузоперевозки в любых погодных условиях, в любых объемах, на любые расстояния, круглогодично и с достаточно высокой скоростью, что обеспечило превращение железнодорожного комплекса в главный механизм интеграции страны в единое социально-экономическое пространство — он связывает север Китая с его минерально-сырьевыми ресурсами с центральными и южными провинциями страны. Аналогично отдаленные провинции запада Китая связываются с самой развитой частью страны — восточной. В результате устойчивая и рентабельная работа железнодорожного транспорта является системообразующим фактором функционирования экономики Китая как единого целого — вносит ключевой вклад в экономическое развитие, повышает мобильность населения, обеспечивает повышение качества и уровня жизни населения.

Железнодорожный транспорт формирует новый облик китайских агломераций и его потенциал в качестве городского транспорта может быть реализован при создании бесшовной сети, причем интеграция других видов транспорта в городскую железнодорожную сеть (метрополитен, среднескоростная железная дорога на магнитной подушке, монорельсовые дороги) является одним из ключевых факторов при формировании «удобной и доступной» среды городского общественного транспорта в Китае.

По своим масштабам железнодорожная сеть Китая сегодня является не только одной из самых крупных в мире, но и относится к разряду самых эффективных. А по совокупному обороту, грузовому и пассажирскому, железнодорожный транспорт КНР является мировым лидером. Железнодорожный комплекс Китая занимает 1-е место в мире по объему грузоперевозок и 2-е место как по объему пассажирских перевозок, так и по протяженности железнодорожных путей. Высокую эффективность железнодорожному транспорту КНР обеспечивает самый высокий в мире показатель загруженности. Составляя лишь около 10 % железнодорожной сети всего мира, она обеспечивает более 25 % всех железнодорожных перевозок грузов. Как следствие, в КНР наблюдается самая высокая в мире плотность перевозок грузов и пассажиров — в 2018 г. были достигнуты показатели 45 млн т/км на 1 км железнодорожного пути и 10 млн пасс/км на 1 км пути соответственно. Одним из самых высоких в мире являются показатели среднего расстояния пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом — в 2018 г. они составили 460 км и 774 км соответственно¹. Сегодня железнодорожный комплекс играет ключевую роль в решении задач интеграции экономического пространства страны и подъема социально-экономического уровня западных регионов Китая до уровня «общества малого благоденствия» («сяокан»), в результате чего будет в целом решена проблема выравнивания уровня жизни во всей стране, как важнейшего аспекта политической стабильности и территориальной целостности.

В торговых отношениях между странами АТР и Европы как глобальными экономическими полюсами железнодорожное сообщение является очевидным сухопутным мостом — по многим видам това-

ров (например, с малыми габаритами и большой добавленной стоимостью) железнодорожный транспорт является альтернативой морским перевозкам, но не менее важны и региональные задачи. В первую очередь, это задача развития хозяйственных связей Китая с соседними российскими регионами — сибирскими и дальневосточными, и сопоставимой по важности задачей является расширение хозяйственных связей с европейской частью России, государствами Центральной Азии, Ближнего Востока и странами СНГ.

Особое место в составе железнодорожного комплекса КНР играют высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) и последние 20 лет они выступают драйвером развития не только железнодорожного комплекса, но и всей экономики страны. ВСМ переводят существенную часть пассажирских перевозок на самый передовой уровень, который пока недоступен даже многим промышленно-развитым странам — в результате развитие ВСМ внесло заметный вклад и в социально-экономический прогресс китайского общества. Важной особенностью процесса развития железнодорожного комплекса КНР является его нацеленность на еще более масштабные цели, а именно на реализацию планов строительства Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), что на китайском языке звучит как «Сычоу чжилу цзинцзи дай». В рамках этого проекта успешно решается задача развития железнодорожного комплекса страны до глобальных масштабов — продления железнодорожных маршрутов в страны Среднего и Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Евросоюза.

Границы рассмотрения генезиса развития железнодорожного транспорта КНР в монографии охватывают наиболее динамичный в эволюционном отношении период развития железнодорожного транспорта КНР — начало XXI в., непосредственно связанный с проведением модернизации отрасли на основе инновационного прорыва. Вместе с тем, исходя из необходимости соблюдения диалектического принципа исторического подхода к изучаемой проблематике и с целью более полного раскрытия основной темы было бы целесообразно обратиться к ретроспективному анализу развития железнодорожного комплекса в период после образования КНР. Это позволило всесторонне проанализировать эволюцию путей ее реше-

ния на разных этапах развития народного хозяйства Китая, а в силу тесной зависимости от уровня промышленного производства и масштабов внешней торговли объем грузовых перевозок служит одним из наиболее достоверных, объективных индикаторов состояния китайской и мировой экономик, что очень наглядно проявилось в ходе глобального экономического кризиса. Падение объемов перевозки грузов железнодорожным транспортом КНР в 2008—2009 гг. вследствие сокращения мировой торговли свидетельствовало, что мировой финансовый кризис не обошел китайскую экономику, хотя статистика промышленного производства за этот период показывала рост. Таким образом, показатели работы железнодорожного транспорта оказались очень чутким «макроэкономическим барометром». Также точно рост объемов перевозок грузов в период 2015—2019 гг. явно свидетельствовал в пользу выбранного руководством страны курса на эффективное стимулирование экономического роста за счет расширения внутреннего спроса, в насыщении которого товарами непосредственно участвовал железнодорожный комплекс Китая. Изменение показателя грузооборота железнодорожного комплекса КНР можно использовать не только для оперативного, но и долгосрочного анализа макроэкономической ситуации в Китае и мире. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в Китае изменило оценки категорий дисциплины «экономика транспорта». Так, например, некоторые российские и западные ученые, специализирующиеся в области экономики транспорта, при характеристике особенностей рынка транспортных перевозок отмечают, что «пространственная разьединенность полигонов реализации этих услуг, их невзаимозаменяемость ограничивают внутриотраслевую конкуренцию». Действительно, классическая наука определяет, что эффективность работы разных видов пассажирского транспорта в наибольшей степени проявляется при транспортировке людей на определенные расстояния. И в КНР до последнего времени специалисты в области транспорта утверждали, что наиболее экономичное перемещение пассажиров на расстояние до 200 км осуществляется автомобильным транспортом, в пределах 200—500 км — автомобильным и железнодорожным, от 500 до 1000 км — железными дорогами, свыше 1 тыс. — авиацией. Формирование к 2019 г. крупней-

шей в мире китайской сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (29 тыс. км), составившей более 75 % протяженности мировых скоростных железных дорог, нарушило монопольное господство авиационного транспорта КНР на рынке внутренних пассажирских транспортных перевозок на расстояние свыше 1 тыс. км. По мере расширения сети ВСМ скоростные поезда начинают успешно конкурировать с традиционными региональными авиакомпаниями и занимают значительный сегмент объемов их пассажирских перевозок.

В современных условиях решение задач модернизации народного хозяйства России выдвигается в число самых приоритетных направлений экономической науки, среди которых одной из важнейших является эффективное и устойчивое развитие железнодорожного комплекса — ключевой жизнеобеспечивающей системы для всех отраслей и субъектов экономики РФ. Изучение опыта реформы железнодорожного комплекса КНР, проводимой с акцентом на структурные преобразования и привлечение дополнительных внебюджетных инвестиционных источников, позволяет сформировать теоретико-концептуальные основы и практические рекомендации для формирования политики инновационного развития российской железнодорожной отрасли.

Глава 1

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КНР

1.1. Формирование системы железнодорожного сообщения в КНР

Железнодорожный комплекс КНР является одной из важнейших отраслей народного хозяйства, выполняя функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности других отраслей экономики и населения в перевозках, но является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития провинций, автономных районов и Китая в целом. Развитие железнодорожной инфраструктуры оказывает мультипликативное влияние на комплексное развитие административных единиц провинциального уровня Китая и укрепляет связанность территории страны, усиливает территориальное разделение труда и повышает его производительность, смягчает проблемы несовершенной конкуренции. Сокращение затрат и времени перемещения между различными регионами страны способствует возникновению агломерационного эффекта, представляющего собой экономическую выгоду от территориальной концентрации производства, которая в свою очередь синтезирует ускоренное распространение современных технологий и инноваций.

В представленной монографии осуществлен анализ причин, обусловивших возникновение транспортной проблемы и ее обострения к концу 1980-х годов, выявлены основные направления реформы железнодорожной отрасли с конца 1990-х годов и определены источники ее финансирования, нацеленные на коренную модернизацию и инновационное развитие комплекса. Отмечается, что к началу 13-й пятилетки по большинству показателей железнодорожный комплекс КНР превратился в мирового лидера, а транспортная проблема страны была в значительной мере сглажена. С полным правом можно утверждать, что начало XXI в. прошло под знаком триумфального возрождения железнодорожного комплекса КНР, а создание инновационных транспортных продуктов, формирование современной высокотехнологичной железнодорожной сети способствовало созданию успешно развивающейся и конкурентоспособной экономики, с которой сегодня вынуждены считаться все страны мира. Являясь генератором экономического развития страны, железнодорожный комплекс способствует достижению основных целей, поставленных руководством Китая: построить к 2020 г. общество «среднего достатка», а к 2030 г. общество «всеобщей зажиточности».

Смещение в начале XXI в. вектора интеграционных процессов в сторону Азии и образование двух крупных экономических полюсов развития АТР и Европы стали активизировать расширение международной торговли между ними, способствуя формированию новых маршрутов транзитных грузопотоков. Глобальное лидерство китайского морского флота и стремительно развивающаяся континентальная железнодорожная сеть определяют особое положение КНР в качестве ключевого «абсорбирующего звена» евразийских транзитных потоков. Россия не может находиться в стороне от мировых экономических и геополитических изменений, а ее стратегические интересы связаны с увеличением экспортного потенциала, в том числе от осуществления транзитных железнодорожных перевозок в направлении АТР—Европа по своим коммуникациям. Сегодня первостепенное значение имеют отношения между РФ и КНР в области приграничной и региональной железнодорожной интеграции, которая при благоприятных условиях могла бы оказать помощь в насыщении российской транзитной транспортной сети частью экспорт-

ного потенциала стран АТР, перевозимого сегодня морским флотом КНР. Модернизация железнодорожного комплекса РФ является целью большинства отраслевых, региональных и федеральных целевых программ и должна опираться на теоретические исследования, выявляющие китайский опыт диверсификации инвестиционных источников отраслевого развития. Выявление механизмов инновационного прорыва в области развития железнодорожного комплекса КНР позволяет обосновывать и формировать практические рекомендации для модернизации российской железнодорожной отрасли, что делает выбор темы монографии актуальным.

Строительство социализма в КНР предусматривало создание многоотраслевой индустрии, способной обеспечить экономическую независимость Китая. Для решения этой задачи руководство страны кардинально изменило распределение объемов инвестиций между промышленностью и транспортом — курс на ускоренное развитие промышленности привел к постепенному снижению объема капиталовложений в железнодорожный транспорт. В результате сформировался заметный разрыв в темпах развития железнодорожной инфраструктуры и ведущими промышленными отраслями народного хозяйства, что привело к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в структуре основных производственных фондов. Так с 1952 г. общая доля транспорта в основных производственных фондах снизилась с 28 % до 16 % к середине 1980-х годов², что привело к критическому разрыву между ростом основных производственных фондов железнодорожного транспорта и ростом грузооборота. Основные фонды железнодорожного транспорта в период с 1952 по 1990 гг. выросли в 14 раз, а грузооборот за этот период увеличился в 30 раз³. Безусловно, это продуцировало слишком высокую нагрузку на основные производственные фонды железнодорожного транспорта — очевидно было нарушение оптимального распределения инвестиций в основные фонды между производством и железнодорожным транспортом. В результате в народнохозяйственном комплексе сформировались опасные диспропорции между потребностями в грузоперевозках и техническими возможностями железнодорожного транспорта вследствие недостаточного финансирования.

Основным показателем, характеризующим эффективность работы отрасли, является соотношение между объемами и темпами роста продукции транспорта (по грузообороту) и ростом валового продукта промышленности. В Китае доля валовой продукции промышленности (ВПП) в валовом внутреннем продукте (ВВП) увеличилась с 25,2 % в 1949 г. до 59,8 % в 1990 г. Учитывая, что между этими двумя показателями существует тесная корреляционная связь, можно сделать вывод о несбалансированности одной из важнейших народнохозяйственных пропорций. Коэффициент эластичности грузооборота промышленной продукции, рассчитанный на основе ежегодных темпов прироста ВПП и грузооборота транспортного комплекса КНР, за этот период составлял 0,8. То есть за этот период на каждую 1 т прироста промышленной продукции мощности транспорта в среднем возрастали только на 0,8—0,9 т, что приводило к чрезмерной напряженности работы транспортной сети и постепенному исчерпанию резервов перевозочных мощностей транспортного комплекса КНР⁴. К началу 1990-х годов резервы роста объемов железнодорожных перевозок были полностью исчерпаны, и задача ускоренного развития железнодорожного комплекса перешла в разряд неотложных. На развитие большинства отраслей экономики развитие железнодорожного комплекса оказывает прямое влияние — отставание развития транспорта тормозит развитие использующих его услуги отраслей. В этом смысле железнодорожный комплекс является системообразующим фактором — оказывает прямое влияние на темп развития производительных сил страны и, как следствие, на динамику роста уровня жизни населения — именно поэтому отношение руководства страны к развитию железнодорожного комплекса кардинально изменилось. Его развитие стало рассматриваться в качестве важнейшего фактора социально-экономического развития страны, а сам железнодорожный комплекс стал считаться ключевой жизнеобеспечивающей системой экономики Китая. Невысокая эффективность планирования, имевшая следствием формирование диспропорций как внутри отрасли, так и на межотраслевом уровне, достаточно долго была главным недостатком управления развитием железнодорожного комплекса КНР. Развитие железнодорожного транспорта было, в общем, адекватно потребностям народного

хозяйства страны только в период 1-го десятилетия строительства плановой экономики — в этот период ежегодный прирост валового продукта промышленности (18,0 %) отставал от прироста объема перевозки грузов (20,6 %). Но затем ситуация изменилась на противоположную — в 3-й пятилетке прирост объема перевозок грузов железнодорожным транспортом на 2,5 % стал отставать от прироста ВПП. Этот разрыв продолжил увеличиваться в следующих пятилетках — в 4-й пятилетке он достиг 3,0 %, в 5-й — 5,1 %, в 6-й — 3,1 %, в 7-й — 4,4 %, в 8-й — 4,3 % и в 9-й 3,3 %⁵ — таким образом, на протяжении 7 пятилеток материально-техническая база потребителей услуг железнодорожного транспорта КНР развивалась быстрее его производственных мощностей. В результате уже в 60-х годах рост грузонапряженности на некоторых направлениях стал заметно опережать рост технических возможностей отрасли и, как следствие, сбалансированность соотношения этих показателей нарушилась. Это привело к тому, что масштабы грузоперевозок начали устойчиво превышать оптимальные показатели, а пропускная способность некоторых направлений была полностью исчерпана. Негативное влияние оказывала и нерациональная политика территориального распределения капиталовложений в развитие отрасли. В ее основе лежали военно-стратегические мотивы — создание транспортного обеспечения «линий обороны». Начиная со 2-й половины 1960-х годов до 1978 г. в приоритетном порядке финансировалось (до 90 % ассигнований) строительство железнодорожных путей во внутренних районах страны — к западу от железной дороги Пекин—Гуанчжоу. На эти пути в итоге пришлось порядка 85 % вновь построенных магистралей. В результате расположенные к западу от магистрали Пекин—Гуанчжоу железнодорожные пути имели избыточный резерв пропускной способности. Тогда как к востоку от дороги Пекин—Гуанчжоу и на северо-востоке железнодорожное сообщение работало с перенапряжением. Получалось, что на 50 % дорожной сети приходилось более 80 % всех перевозимых грузов⁶. Свой вклад в напряженность ситуации в железнодорожном комплексе вносил и демографический фактор — к востоку от магистрали Пекин—Гуанчжоу находились крупнейшие города страны и проживало 75 % населения КНР. Описанные диспропорции в развитии железнодорожного комплекса

привели к тому, что в 1980-х годах перевозившие 60 % пассажиров поезда были перегружены на 70—80 %, к тому же, рост численности городского населения постоянно усиливал перебои в функционировании железнодорожного комплекса⁷. Следующим негативным фактором стало нарастание объемов неэффективных для народного хозяйства Китая короткопробежных перевозок грузов по железным дорогам. Зарубежный опыт свидетельствовал, что на расстояние до 100 км перевозки грузов наиболее выгодно и экономически целесообразно осуществлять автомобильным транспортом, однако в КНР в середине 1980-х годов на расстояние до 50 км приходилось 18 % всего объема перевезенных по железным дорогам грузов, на расстояние до 100 км составляло более 25 %. В этом смысле не самым лучшим с точки зрения эффективности результатом был и прирост средней дальности транспортировки грузов автомобильным транспортом с 10 км в 1949 г. до 80 км в 2000 г.⁸ Причиной этих перекосов использования транспорта являлась несовершенная система тарифов — как внутри каждого вида транспорта, так и межвидовая. На расстояние до 100 км соотношение автомобильных и железнодорожных тарифов составляло 3:1, а при транспортировке грузов на расстояние до 200 км это соотношение возросло до 10:1⁹. Такая ситуация с тарифами ориентировала предприятия на использование для перевозки грузов на расстояния до 200 км существенно более выгодного железнодорожного транспорта¹⁰. Как следствие, наращивание объемов неэффективных для народного хозяйства страны короткопробежных перевозок грузов железнодорожным транспортом привело к непропорциональному увеличению в общем объеме грузооборота транспорта КНР удельного веса железных дорог.

Действовавшие в стране единые железнодорожные тарифы не учитывали разную себестоимость перевозок на разных маршрутах, которая различалась существенно из-за разного технического уровня разных железных дорог, разной загруженности и разных природно-климатических условий и, как следствие, в крайних значениях себестоимость различалась в 3 раза. Если же накладывался фактор низкой производительности подвижного состава на коротких перевозках, иногда в несколько раз ниже технической обоснованной, то часть железнодорожного комплекса работала в плано-убыточном

режиме. Неудовлетворительной была и ситуация с важным для материальной отрасли производства показателем фондоотдачи как характеристики загруженности имеющихся основных фондов — развитие железнодорожной сети до 1970-х годов, ориентированное в первую очередь на военно-стратегические замыслы, привело к переизбытку дорог в приграничных районах — не только слабо развитых в промышленном плане, но и малообжитых. И малая нагрузка на эту часть железнодорожного комплекса не позволяла достигать удовлетворительного показателя фондоотдачи — на ее величину оказывало негативное влияние и доминирование однопутных железных дорог, составлявших до 80 % все протяженности сети¹¹. Угнетающе действовал на показатель фондоотдачи постоянный рост стоимости и сроков строительства железнодорожных путей. С начала 1950-х годов до начала 1990-х средняя стоимость строительства 1 км дороги возросла с 0,4 до 2,3 млн юаней, а сроки строительства удлинились в 2,5—3 раза, и в результате рассчитанная по перевозкам грузов фондоотдача снизилась за рассматриваемый период примерно на 10 %¹². Анализ отраслевой структуры экономики свидетельствует, что до середины 1990-х годов развитие железнодорожного комплекса руководство страны не относило к разряду приоритетных направлений социально-экономического развития, развитие транспортного комплекса не имело адекватного интеллектуального обеспечения, о чем свидетельствует недостаточно эффективная система планирования и управления железнодорожным транспортом. Ситуация усугублялась несовершенной тарифной политикой, игнорировавшей важнейшие технико-экономические показатели работы транспортного комплекса, и как следствие, в его развитии явно наблюдались элементы хаотичности. Нагрузку на железнодорожную сеть повышали и экстернальные факторы — неравномерность размещения производительных сил страны и высокая степень материалоемкости китайской продукции и, по оценкам китайских ученых, снижение этих показателей до вполне доступных значений могло в 1990-е годы снизить нагрузку на железнодорожный комплекс на 20 %¹³. Перечисленные проблемы и недостатки существенно снижали эффективность экономической деятельности всей страны — это касалось потерь материальных и трудовых ресурсов, что не позволяло достичь высоких

темпов социально-экономического развития китайского общества. А к началу 90-х годов ущерб от неэффективности работы транспорта пошел на десятки миллиардов юаней. Неудовлетворительное состояние транспортного комплекса стало главной проблемой всего процесса социально-экономического развития.

В основе китайской школы научных исследований развития транспортной составляющей народнохозяйственного комплекса страны лежат разработки советской транспортной науки, модернизированные достижениями западных ученых и творчески развитые китайскими учеными-транспортниками в соответствии с идеями построения «социализма с китайской спецификой»¹⁴. Последнее дало возможность определять оптимальное соотношение между частным и общественным благом в экономической деятельности, достижение которого обеспечивается использованием гибкой комбинации директивных и рыночных механизмов регулирования процессов экономического развития¹⁵. Убыточность большинства высокоскоростных железнодорожных магистралей компенсируется возросшей (благодаря разгрузке обычных дорог от части пассажирских перевозок) прибылью обычных грузовых железнодорожных перевозок. В рамках начавшегося в 1986 г. первого этапа реформы управления китайской экономикой было принято решение о переводе отношений железнодорожной отрасли с государством на контрактную основу — срок контракта составлял 5 лет, то есть был привязан к пятилеткам как циклам экономического развития страны, и при этом установленные в контракте обязательства сторон не должны были меняться. Вторым принципиально важным решением стали отмена с 1990 г. более 50 % плановых показателей работы дорог и кардинальное повышение самостоятельности отрасли во внутрихозяйственной деятельности¹⁶. Достаточно быстро стало повышаться качество планирования и управления социально-экономическим развитием, как следствие, процесс развития железнодорожного комплекса стал непрерывно ускоряться — после 2000 г. 5 раз повышалась скорость движения на обычных железных дорогах и в максимальном варианте достигла 250 км/ч, и параллельно росла протяженность железнодорожной сети, позволявшая обеспечивать ускоренное движение — к 2005 г. она составила около 18 тыс. км¹⁷.

Это дало возможность существенно увеличить объемы перевозок пассажиров и грузов, снизило напряженность работы железнодорожного транспорта и сделало рентабельным функционирование Министерства железных дорог КНР (МЖД КНР)¹⁸.

Ускоренное развитие железнодорожного комплекса привело к формированию большой финансовой задолженности МЖД КНР. Эта ситуация стимулировала поиск дополнительных источников финансирования развития отрасли и разработку программы реформирования железнодорожной монополии к условиям современного уровня развития китайской экономики. Руководство Министерства железных дорог КНР делало несколько попыток заняться решением проблемы монополии — отделить инфраструктуру отрасли от перевозок и управления использованием подвижного состава. Однако разработанные в 1986, 2000 и 2005 гг. проекты реформирования не получили одобрения руководства страны. Накопленная МЖД КНР задолженность, вынудили корпорацию приступить к реформе отрасли, как единственному варианту получения доступа к дополнительным источникам финансирования развития железнодорожного комплекса. XVIII съезд КПК и 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва (ноябрь 2013 г.) констатировал, что государственные предприятия «остаются низкоэффективными и получают чрезмерные государственные преференции»¹⁹. Исполняя решения форумов, руководство экономического блока правительства приступило к реформированию государственных корпораций, целью которой была ликвидация их монопольного положения на рынке и формирование конкурентных условий их работы. В части железнодорожного комплекса была разработана программа реструктуризации Министерства железных дорог КНР, которая должны была обеспечить отделение функций государственного управления от функций хозяйственной деятельности и выделение из структуры министерства видов деятельности, способных осуществляться в конкурентных условиях. В результате МЖД КНР разделялось на Государственное управление железных дорог КНР (ГУЖД КНР) как административную организацию и на Китайскую железнодорожную корпорацию (КЖК/China Railway Corp.) как коммерческую структуру. В ведение ГУЖД КНР был передан контроль за соблюдением технологических стандартов, вопро-

сы контроля безопасности движения, оценки качества инфраструктурного строительства. В результате контроль над деятельностью КЖК согласно существующим правовым актам совместно осуществляют ГУЖД КНР и Министерство транспорта КНР²⁰. Китайская железнодорожная корпорация управляет оперативной деятельностью железнодорожного комплекса и разрабатывает тарифную политику отрасли. Правительство на три года сохранило государственное финансирование строительства железнодорожной инфраструктуры и участвует в привлечении инвестиций в отрасль. В собственности КЖК были переданы активы (4,56 трлн юаней) и вся коммерческая задолженность МЖД КНР, чей уставной капитал составил более 1 трлн юаней. Министерство финансов КНР выступает в роли инвестора КЖК — контролирует ситуацию с задолженностью и следит за эмиссией ценных бумаг КЖК. Планом реформирования предусматривалось преобразование путем укрупнения 18 железнодорожных управлений в 7 региональных корпораций — Пекинскую, Центральную, Тяньцзиньскую, Северо-Восточную, Восточную, Юго-Западную и Северо-Западную, и при этом ключевые высокоскоростные магистрали получали особый статус — в случае вхождения в перечисленные корпорации, они должны были иметь права независимых агентов²¹.

1.2. Диверсификация источников финансирования развития железнодорожной отрасли

Требования повышения эффективности использования государственных инвестиций с точки зрения конечных результатов хозяйствования привело к пониманию необходимости пересмотра сложившейся финансовой политики. Железнодорожный комплекс был одной из отраслей, для которых эта проблема стала остро актуальной — как из-за масштабов привлекаемых государственных инвестиций, так и с точки зрения обеспечиваемого ими мультипликативного эффекта в сопредельных отраслях экономики Китая. Будучи важнейшей инфраструктурной системой, железнодорожный комплекс связывал самое большое количество хозяйствующих

субъектов страны и его ускоренное развитие требовало постоянного увеличения капиталовложений, в первую очередь в расширение сетевой инфраструктуры и в целом в увеличение объема основных фондов.

После 2000 г. повышение объема бюджетных инвестиций в развитие транспортного комплекса КНР стало одной из самых важных задач руководства страны. Всего за 2001—20016 гг. объем капиталовложений в развитие транспортного комплекса превысил объем инвестиций, сделанных за период 1949—2000 гг. С учетом всех источников, объем ежегодных капиталовложений и финансирования стал превышать 5 % ВВП страны. В начале XXI в. приоритетное направление в развитие основных фондов транспортной отрасли стало придаваться развитию железнодорожного транспорта, особенно в годы 10—13-й пятилеток (2000—2020 гг.), когда из общих государственных расходов на модернизацию транспортного комплекса КНР на развитие железнодорожной отрасли стало выделяться более 25 % инвестиций²². В 2013 г. в развитие отрасли было инвестировано 663,8 млрд юаней на выполнение 49 проектов развития железнодорожной инфраструктуры. В 2013 г. около 75 % общего объема инвестиций было направлено на строительство железных дорог в центральных и западных провинциях КНР. В эксплуатацию было введено 5586 км новых железных дорог, из которых 1,8 тыс. км составили линии ВСМ, а строительство высокоскоростных магистралей позволило смягчить напряженность с грузовыми перевозками на наиболее загруженных магистралах в КНР. В 2014 г. объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры был увеличен до 809 млрд юаней (вместо запланированных ранее 680 млрд юаней), что позволило увеличить количество новых инфраструктурных проектов с 48 до 64. Из общего объема инвестиций 78 % были направлены на расширение железнодорожной инфраструктуры в Центральном и Западном Китае. Всего в эксплуатацию было введено 8427 км новых железнодорожных путей (5491 км — ВСМ), из них около 86 % были проложены в Центральном и Западном Китае. В июле 2014 г. Госсовет КНР принял решение увеличить объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта в период 2011—2015 гг. с 2,8 трлн до 3,47 трлн юаней, а всего за 2011—2015 гг. совокупный объем инве-

стиций в основные фонды капиталовложений составил 3,58 трлн юаней и эти средства позволили построить 30,5 тыс. км железных дорог, включая прокладку 4,5 тыс. км линий ВСМ. Железнодорожное строительство в КНР шло нарастающими темпами — в 2015 г. объем капиталовложений в строительство сети железных дорог составил 823,8 млрд юаней, в эксплуатацию было введено 9531 км новых железнодорожных линий (вместо 8 тыс. км ранее запланированных), из которых 3306 км составили ВСМ²³. В 2016 г. объем капиталовложений в 45 проектов составил 801,3 млрд юаней, что позволило ввести в эксплуатацию 3,2 тыс. км новых железнодорожных линий²⁴, а железными дорогами КЖК было перевезено 2,77 млрд пассажиров²⁵.

В период с 2013 и до начала 2018 гг. Китай инвестировал 3,9 трлн юаней в новое железнодорожное строительство, за это время было построено более 29,4 тыс. км новых железных дорог (из них 15,7 тыс. км — ВСМ). Только в 2017 г. общий объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры составил 801,5 млрд юаней (123 млрд долл.), было построено 3038 км новых дорог, электрифицировано 4,42 тыс. км железных дорог, проложено 2,76 тыс. км вторых путей. В конце 2017 г. общая протяженность железных дорог КНР составила 127 тыс. км (из них 51,2 тыс. км в западной части КНР), включая 25 тыс. км высокоскоростных магистралей²⁶ (из них 30 % приспособлены для движения со скоростью 350 км/ч²⁷), что составило 66,3 % протяженности высокоскоростных железных дорог мира²⁸, а около 70 % железнодорожных билетов в Китае были реализованы через Интернет. В 2017 г. общая протяженность действующих в Китае электрифицированных железных дорог составила 68,2 % общесетевой протяженности и превысила 57 тыс. км (по этому показателю КНР заняла 1-е место в мире), а 56,5 % общей протяженности сети имела вторые пути²⁹. В 2017 г. КЖК ввела в ежедневную эксплуатацию дополнительно 550 пар пассажирских поездов и в Китае ежедневно выходили на линию 5,2 тыс. пар пассажирских составов, из которых 2,9 тыс. пар являлись высокоскоростными. Около 70 % сети ВСМ эксплуатировалось со скоростью 200—300 км/ч, остальная часть — со скоростью 350 км/ч (такие линии, как Пекин—Тяньцзинь, Пекин—Шанхай, Шанхай—Нинбо)³⁰. Количество скоростных грузовых железнодо-

рожных линий, где поезда развивают скорость до 120–140 км/ч, увеличилось с 270 в 2016 г. до 288 в 2017 г.³¹ В 2017 г. объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом КНР составил 3,04 млрд человек, из которых 1,71 млрд пассажиров воспользовались услугами высокоскоростных железных дорог. Железнодорожным комплексом было перевезено 2,89 млрд т грузов, а доходы отрасли составили 915,7 млрд юаней³². В 2018 г. общий объем инвестиций в основные фонды транспортного комплекса КНР по сравнению с 2017 г. вырос на 5,9 % и составил 3,2 трлн юаней (около 478,9 млрд долл.)³³, причем общий объем инвестиций в железнодорожное строительство составил 802,8 млрд юаней (около 117 млрд долл.). Из них капиталовложения в прокладку железнодорожного полотна составили 760,3 млрд юаней и были введены в действие 4,683 тыс. км новых железных дорог³⁴. Общие доходы железнодорожной отрасли в 2018 г. выросли на 10,9 % по сравнению с 2017 г. и достигли 772 млрд юаней. В 2019 г. КЖК намерена ввести в эксплуатацию 6,8 тыс. км железных дорог, а железнодорожным транспортом в этом году будет перевезено 3,54 млрд чел. и 3,37 млрд т грузов³⁵. В период 13-го пятилетнего плана (2016–2020 гг.) общий объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры превысит 3,5 трлн юаней (593 млрд долл.)³⁶.



Рис. 1. Структура капиталовложений в развитие железнодорожной отрасли КНР. *Источник: Китунин А.А. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения КНР (XX–XXI вв.). СПб., 2019. С. 19.*

Технологическая политика Китая в течение долгого времени осуществлялась в рамках стратегии «догоняющего развития», которая применительно к развитию железнодорожного машиностроения базировалась на масштабном поступлении в страну ПИИ, которые использовались для создания СП с ведущими мировыми производителями подвижного состава и приобретения передовых технологий. На начальной стадии сотрудничества в отрасли начинали распространяться импульсы инноваций, формируя новые сочетания технологических разработок, встраиваемые в производство подвижного состава, а инновации, вносимые в копируемые зарубежные образцы, значительно расширяли технологические параметры продукции. Решающее значение в инновационном развитии железнодорожного транспорта Китая сыграли инвестиции МЖД КНР в развитие НИОКР³⁷, которые в период 2005—2015 гг. составляли 2,6 % от суммы доходов министерства, увеличиваясь ежегодно примерно на 28,5 %³⁸. Сегодня китайские компании успешно конкурируют с западными производителями на стремительно развивающемся мировом рынке ВСМ. Работа по созданию с начала XXI в. крупнейшей в мире сети ВСМ обошлась МЖД КНР и КЖК в астрономическую сумму — более 10 трлн юаней³⁹, а подавляющая часть инвестиций была сформирована за счет займов и кредитов со стороны государственных и коммерческих банков⁴⁰. Ускоренное строительство ВСМ также финансировалось МЖД КНР путем постоянной эмиссии новых акций, а министерство рассматривало этот способ инвестирования в качестве финансового источника, который «достался им подобно бесплатному обеду»⁴¹. Например, с 2015 по 2017 гг. Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) разрешил Китайской железнодорожной корпорации (КЖК — с 2013 г. правопреемница МЖД КНР) осуществить эмиссию ценных бумаг на общую сумму в 800 млрд юаней для финансирования более 150 проектов железнодорожного строительства, что продуцировало создание значительной задолженности естественного железнодорожного монополиста Китая⁴². В итоге соотношение объема долговых обязательств и стоимости основных фондов КЖК в 2017 г. составляло 65,1 % и в ближайшем будущем может возрасти до 70 % в том случае, если КЖК будет в дальнейшем полагаться только на государствен-

ные банковские займы и эмиссию своих ценных бумаг при продолжении экспансии расширения сети обычных и высокоскоростных железных дорог⁴³. Только в 2017 г. объем выплат КЖК по банковским процентам превысил 13 млрд юаней⁴⁴, а крупнейшая компания КНР China Railway Group, занимающаяся строительством высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры, поднялась на 1-е место среди 36 компаний, занимающихся железнодорожным строительством, по показателю «чрезмерной задолженности и наличию плохих долгов»⁴⁵. Соотношение стоимости активов компании (626,6 млрд юаней/103,5 млрд долл.) к общему объему задолженности (531,6 млрд юаней/87,8 млрд долл.) в 2017 г. составило 85,66 %⁴⁶ и возросло по сравнению с 2016 г., когда это соотношение составляло 84,12 %⁴⁷. Для решения проблемы чрезмерной задолженности и привлечения новейших технологий руководство страны одобрило программу диверсификации источников капиталовложений, в которой в первую очередь была поставлена цель привлечения прямых иностранных инвестиций с приоритетом создания совместных предприятий (СП) с иностранными партнерами, занимающими лидирующие позиции в области конструкторского и технологического развития ВСМ. Для китайских промышленных предприятий железнодорожного комплекса в первую очередь было важно получить доступ к зарубежным технологиям производства подвижного состава, систем управления движением и прокладки высокотехнологичного железнодорожного полотна для ВСМ. Эти задачи на первом этапе решались путем встраивания китайских предприятий в иностранные технологические цепочки. На этом уровне кооперации продукция производилась под товарным знаком зарубежного партнера, а благодаря низким издержкам на совместных предприятиях имелась возможность проводить конструкторские и технологические изменения, улучшающие потребительские свойства продукции. Развитие таким способом абсорбирующего потенциала китайских предприятий в итоге привело к созданию рынка собственной продукции под китайским брендом, и были внедрены меры стимулирования производства технологически сложного продукта — например, при закупке импортного оборудования и лицензий стали предоставляться налоговые и кредитные льготы. По достижении достаточной степени

зрелости технологической базы и компетенции персонала началась новая стадия развития китайской промышленности, при которой все большую роль стали играть собственные инновации, которые стимулировали производство транспортной продукции с высокой добавленной стоимостью и под китайскими марками. Китайское правительство также активно поощряет привлечение предприятиями транспортной отрасли внешнего финансирования за счет размещения акций на фондовых биржах — изменения в налоговой политике, принятые правительством КНР в период 2007—2018 гг., стимулировали именно этот специфический способ привлечения капитала. Новая налоговая политика привела к росту спроса на акции транспортных компаний, повышению их стоимости при проведении первичного размещения акций и ценных бумаг (ИРО) и понижению стоимости привлекаемого капитала. Поскольку рост ВВП Китая в 4-м квартале 2018 г. составил 6,4 %, что стало самым низким показателем с 2009 г., то по мнению Госсовета КНР сокращение налогов является приоритетом для мер по оживлению экономической активности в стране. В течение 2018 г. сокращение налогов и административных сборов обсуждалось не менее 27 раз на исполнительных заседаниях Госсовета КНР, а с 1 мая 2018 г. ставка НДС была снижена с 17 % до 16 % для обрабатывающей промышленности и некоторых других отраслей промышленности и с 11 % до 10 % для предприятий транспорта. Это привело к снижению выплат по НДС в этих отраслях промышленности в 2018 г. на 240 млрд юаней (35,4 млрд долл.). По мнению китайских экономистов, снижение налогов способствует росту экономики Китая, стимулируя инновационную модель развития⁴⁸.

Мировой финансовый кризис 2008 г. стал серьезным экзаменом на прочность для экономики КНР. 5 ноября 2008 г. Госсовет КНР принял первый в истории крупномасштабный антикризисный инвестиционный проект в размере 4 трлн юаней (586 млрд долл.), дополняющий запланированные бюджетом ассигнования на развитие народнохозяйственного комплекса и соразмерный с 15 % ВВП КНР⁴⁹. В нем важнейшая роль отводилась транспортному комплексу страны — на его долю пришлось почти половина ассигнований или 1,8 трлн юаней. Из них 600 млрд юаней были адресованы МЖД КНР

для расширения сети. На фоне падения темпов роста экономики, сокращения объема экспорта и роста безработицы строительство железнодорожной инфраструктуры превратилось в важный стимул расширения внутреннего спроса, создавало значительный мультипликативный эффект⁵⁰. Развитие инфраструктуры нуждалось в увеличении числа рабочих мест, стимулировало развитие смежных отраслей экономики. Увеличение объема финансирования способствовало созданию в 2009 г. 4 млн, а в 2010 г. еще 2 млн новых рабочих мест, формированию спроса на 40 млн т стали и 110 млн т цемента, росту объемов производства технического оборудования⁵¹.

Эффективным инструментом привлечения частных инвестиций в железнодорожный комплекс КНР стала модель государственно-частного партнерства (ГЧП) и эта форма сотрудничества частного капитала и государства имманентно «встроилась» в модель «социализма с китайской спецификой» («чжунго тэсэдэ шэхуэй чжуи») ⁵². В рамках ГЧП не только привлекались частные финансы, но бизнес начал прямо участвовать в управлении стратегическими отраслями китайской экономики и в первую очередь инфраструктурными. В рамках ГЧП частному бизнесу передавалась часть важных полномочий, для осуществления которых были важны качества предпринимателей как эффективных руководителей, компетентных менеджеров и активных инноваторов⁵³. Модель ГЧП в Китае появилась в 2010 г. в форме паевых инвестиционных фондов для привлечения частных инвестиций в развитие железных дорог местного значения, поскольку их небольшая протяженность вкупе с высокой загруженностью и государственными гарантиями обеспечивали этим проектам высокую рентабельность, что было привлекательным для частных инвесторов. Успешный опыт такой формы сотрудничества привел к тому, что руководство страны стало рассматривать ГЧП в качестве перспективного направления развития экономических отношений, обеспечивающего сокращение государственных расходов и поддержку строительства и эксплуатации инфраструктурных проектов. С 2013 г. модель ГЧП начала в широких масштабах распространяться в отраслях экономики КНР, в том числе и в железнодорожном комплексе⁵⁴ — например в 2014 г. Госсовет КНР одобрил 80 инфраструктурных проектов в форме ГЧП, в том числе и преду-

смастривающих развитие железнодорожной инфраструктуры. Государственный комитет по контролю и управлению государственной собственностью Госсовета КНР в 2014 г. создал Фонд железнодорожного развития (ФЖР) в качестве открытой для частного капитала и средств местных бюджетов инвестиционной платформы, и Фонду было разрешено «эмитировать ценные бумаги, обеспечивающие достойные проценты частным держателям». Доля государственного участия в формировании финансовых средств Фонда составляла 50 %, доля КЖК — 40 %, а 10 % ФЖР формировалось за счет частных инвесторов и местных правительств⁵⁵. В деле расширения железнодорожной сети КЖК привлекает источники финансирования и путем расширения сотрудничества с Национальным инвестиционным фондом Китая (НИФК)⁵⁶. Отличительная особенность НИФК — возможность получения бюджетного финансирования для инфраструктурного строительства при соблюдении ряда условий, включая соответствие проекта стратегическим отраслевым государственным программам. Правительство КНР регулярно подтверждает свое намерение активизировать использование ГЧП с участием национального и иностранного капитала для развития железнодорожного комплекса, в том числе и как способа улучшить работу излишне монополизированных государственных корпораций. В начале 2019 г. в национальной базе данных Китая было зарегистрировано 8654 проекта, осуществляемых по модели ГЧП, с суммарным объемом инвестиций 13,2 трлн юаней (около 2 трлн долл.), что составляло примерно 14 % ВВП страны⁵⁷. Согласно данным Китайского центра ГЧП при Министерстве финансов КНР, среди этих проектов 4691 вступили в стадию реализации, общий объем инвестиций по ним составлял 7,2 трлн юаней, а количество проектов, находящихся в стадии строительства, равнялось 2237 с суммарным объемом инвестиций в 3,2 трлн юаней. В докладе Центра отмечалось, что в связи с усилением контроля над реализацией проектов по модели ГЧП со стороны правительства в 2018 г. число таких проектов сократилось, а в 2019 г. при регистрации проектов ГЧП приоритет будет уделяться качеству, нежели количеству и скорости, и при этом потенциальные финансовые риски, касающиеся этих проектов, будут находиться под постоянным и пристальным контролем⁵⁸. По объему привлечен-

ных в рамках проектов ГЧП ресурсов транспортный комплекс занимает 1-е место, при этом по модели ГЧП в 2017 г. во всей транспортной отрасли Китая осуществлялось более 800 инфраструктурных проектов с объемом инвестиций около 2 трлн юаней, а за период 2013—2018 гг. общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру КНР по модели ГЧП составил 5,4 трлн юаней⁵⁹.

В 2015 г. Министерство финансов КНР создало Фонд поддержки финансирования региональных проектов строительства железных дорог по модели ГЧП в размере 180 млрд юаней. В том же году Госсовет КНР принял решение о запуске проекта строительства на основе модели ГЧП 11 высокоскоростных шоссе и 2-х железных дорог в 7 провинциях Китая⁶⁰, а правительство КНР продало частным инвесторам железнодорожные финансовые облигации на сумму 250 млрд юаней⁶¹, рассчитывая, что Фонд железнодорожного развития сможет ежегодно привлекать 300—500 млрд юаней частных инвестиций⁶². По решению Госсовета КНР, с мая 2017 г. строительство железных дорог, эксплуатация аэропортов, портов, прокладка и эксплуатация трубопроводов были определены отраслями транспортного комплекса КНР, куда без всяких ограничений стали активно привлекаться иностранные и китайские частные инвесторы, чья доля в создаваемых СП могла достигать до 49 %⁶³. В 2017 г. 11 провинций КНР на основе модели ГЧП приступили к реализации региональных проектов в области развития железнодорожного транспорта общей стоимостью 3,4 трлн юаней (495,2 млрд долл.), причем основными инвесторами стали местные правительства, частные предприятия и местное население⁶⁴. В деле расширения железнодорожной сети КЖК привлекает источники финансирования и путем расширения сотрудничества с НИФК⁶⁵, отличительная особенность которого заключается в возможности получения бюджетного финансирования для развития инфраструктурного строительства при соблюдении ряда условий, включая соответствие проектов стратегическим отраслевым государственным программам. Правительство КНР регулярно подтверждает свое намерение активизировать использование ГЧП с участием национального и иностранного капитала для развития транспортного комплекса страны (в том числе и железнодорожной отрасли) и как

способа улучшить работу излишне монополизированных государственных корпораций⁶⁶.

Сегодня правительство КНР ускоряет разработку положений, стимулирующих участие частного капитала в развитии железнодорожного транспорта Китая. В 2012 г. Госсовет КНР утвердил постановление «Об учреждении зоны финансовой реформы в Вэньчжоу (пров. Чжэцзян)» и наделил местный муниципалитет правом привлекать частные инвестиции для развития железнодорожной инфраструктуры, а первым шагом местных властей стала продажа 50-процентного пакета акций строящейся государственной железной дороги протяженностью 52,22 км стоимостью в 17,6 млрд юаней, который был раскуплен индивидуальными инвесторами и частными компаниями. Покупатели утверждали, что «акции государственной компании более надежны, чем вклады в коммерческих банках, а долгосрочные проценты по кредиту на железнодорожное строительство выглядят более привлекательно по сравнению с аналогичными «финансовыми продуктами» банков»⁶⁷. Местное железнодорожное управление СУАР явилось первым подразделением реорганизованного МЖД КНР, которое в 2015 г. стало активно привлекать частных инвесторов в инфраструктурное строительство, а совместное предприятие для строительства железной дороги в СУАР с уставным капиталом в 50 млн юаней было зарегистрировано в уезде Цапдал Сибэ (СУАР), половина которого была сформирована за счет частных инвестиций⁶⁸. В 2017 г. директор департамента инвестиций Государственного комитета по делам развития и реформ Госсовета КНР У Хун заявил, что правительство КНР ускорит разработку положений, стимулирующих участие частного капитала в развитии железнодорожного транспорта Китая, и в 2017 г. началось строительство железной дороги из г. Чанчуня (пров. Цилинь) в богатый углем г. Баянхуар (АРВМ) стоимостью 16,4 млрд юаней, причем финансирование строительства, запланированное на 4 года, на 90 % было обеспечено за счет частных инвестиций⁶⁹. В 2017 г. в провинции Чжэцзян началось строительство ВСМ Ханьчжоу—Тайчжоу протяженностью 269 км и скоростная железная дорога стала первой ВСМ, строительство которой осуществляется в рамках ГЧП, а общий объем инвестиций в прокладку новой дороги запланирован в

размере 44,9 млрд юаней (6,46 млрд долл.), причем 51 % капиталовложений будет осуществляться за счет частных вкладчиков и средств местного правительства⁷⁰. По сообщениям руководства Китайской железнодорожной корпорации, в период 2017 г. 64 проекта в области строительства железнодорожной инфраструктуры осуществлялись совместно за счет средств корпорации и частного капитала — из более 810 млрд юаней инвестированных в развитие железнодорожной инфраструктуры более 60 млрд юаней составили частные инвестиции и средства местных бюджетов⁷¹. В 2017 г. на основе ГЧП было начато строительство ВСМ Ханчжоу — Вэньчжоу протяженностью 331 км, которая сократит время поездки между городами с 2,5 часов до 1 часа и позволит жителям Пекина быстрее добираться до южной провинции Гуандун⁷². Строительство ВСМ Ханчжоу — Вэньчжоу будет завершено в 2021 г.⁷³ В сентябре 2017 г. консорциум Fosun Group, состоящий из 8 частных компаний, приобрел 51 % акций строящейся ВСМ Ханчжоу—Шаосин—Тайчжоу. Высокоскоростная магистраль протяженностью 269 км и общей стоимостью строительства в 44,9 млрд юаней будет запущена в эксплуатацию через 4 года, консорциум будет обеспечивать управление ВСМ в течение 30 лет, а затем безвозмездно передаст дорогу государству, которое гарантирует установление таких эксплуатационных цен, которые обеспечат приемлемый объем прибыли частным инвесторам⁷⁴. В начале 2019 г. в провинции Чжэцзян на востоке Китая началось полномасштабное строительство ВСМ, которая соединит города Ханчжоу, Шаосин и Тайчжоу. Новая скоростная железная дорога протяженностью 266,9 км обойдется в 44,9 млрд юаней, причем проект строительства реализуется на основе государственно-частного партнерства, а на долю частного капитала придется 51 % от общего объема инвестиций⁷⁵. Проектная скорость движения поездов по ВСМ составит 350 км/ч, причем практически вся дорога (88,9 % ее протяженности) будет состоять из мостов и туннелей — в частности, Дунминский туннель протяженностью 18,226 км станет самым протяженным туннелем скоростных железных дорог на востоке Китая⁷⁶.

Железнодорожный комплекс стал первым из отраслей промышленности КНР привлекать прямые иностранные инвестиции (ПИИ) для улучшения технического состояния инфраструктуры. С конца

90-х годов Азиатский банк развития и Всемирный банк выделили Министерству железных дорог КНР свыше 25 кредитов, а началу 2017 г. общая сумма использованных прямых иностранных инвестиций превысила 45 млрд долл. — средства направлялись на расширение железнодорожной сети и покупку передового технологического оборудования⁷⁷. Если рассматривать динамику роста инвестиций в основные фонды железнодорожного транспорта, то пики объемов пришлись на 2010 и 2014—2018 гг. (842,7 и 809,1, 823,8, 801,3, 801,5, 802,8 млрд юаней соответственно)⁷⁸. Эта инвестиционная экспансия имела цель противодействовать негативным последствиям мирового финансового кризиса (2008—2009 гг.), а на фоне снижения темпов

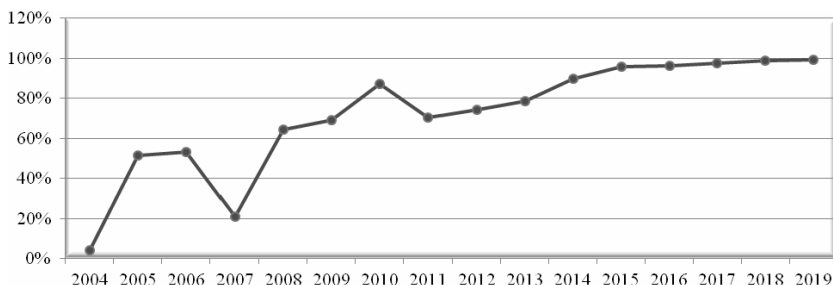


Рис. 2. Темпы роста государственных капиталовложений в развитие железнодорожного комплекса КНР в период 2004—2019 гг., %. *Источник: Сазонов С.Л., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР), Заключьминская Е.О.* Транспорт — важнейший драйвер социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. 2017. № 1. С. 74; China's 2016 fixed-asset investment in transportation tops \$413b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28009443.htm; China plans 2.6 trln yuan of transport investment. URL: http://china.org.cn/business/2017-02/27/content_40369883.htm; Чжунхуа жэньминь гунхэго тэдаобу 2017 нянь тэдао тунци гунбао [Статистический доклад Китайской железнодорожной корпорации за 2017 г.]. URL: <http://wenku.baidu.com/view/583b086c25c52cc58bd6be49.html>; *Chu Daye*. Caution expressed over PPP railways. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1079951.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/12); *Фан Шун, Чжу Вэньшань*. Хуанцинь шици 2018 нянь цюаньго гэшэн цзяотун юньшу гунцзо паньдянь [Инвентаризация золотого период работы транспорта провинций страны в 2017 г.] // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2019. № 1. С. 13; China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>

роста ВВП в 2014 и 2015 гг. выступала способом стимулирования экономического роста⁷⁹.

В период 2016—2020 гг. Китайская железнодорожная корпорация планирует инвестировать 3,5 трлн юаней для строительства еще 30 тыс. км новых железнодорожных линий, а с 2020 по 2030 гг. — 8 трлн юаней. При этом основные объемы инвестиций будут использоваться для развития железнодорожной сети в центральных и западных провинциях⁸⁰.

За почти 70 лет развития по социалистической модели экономики железнодорожный транспорт Китая достиг очень высоких результатов — на железные дороги приходится 50 % пассажирооборота и 70 % грузооборота транспортного комплекса КНР, страна занимает 1-е место в Азии и 2-е после США место в мире по общей протяженности действующих железных дорог⁸¹. Железнодорожный транспорт КНР имеет самую высокую загруженность в мире⁸², занимая 1-е место по объему грузов и пассажиров перевозок, и при этом средняя дальность перевозки грузов в 2017 г. составляла 731 км, а пассажиров — 436 км, что является одним из лучших показателей в

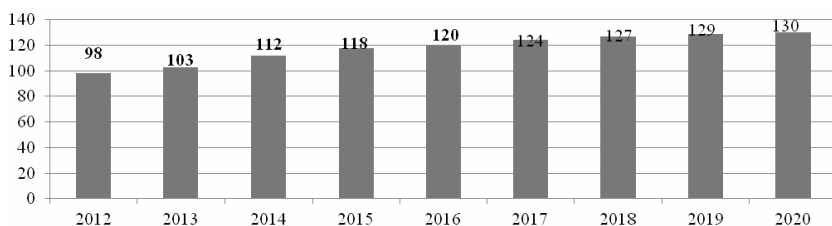


Рис. 3. Протяженность железных дорог КНР (тыс. км). *Источник:* Railroads forecast to top 3 billion trips. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content_27856853.htm; Govt to expand rail network to 150,000 km. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34948878.htm; Чжан Цзинь. Чжунго Тэдао Кэсюе Яньцзююань 2017 Няньду Кэцзи Чэнго Цзяньцзе Краткое введение в научно-технические достижения Китайского научно-исследовательского института железных дорог в 2018 г. // Китайская наука о железных дорогах. 2018 . № 12, С. 11—12; China approves new high-speed railway in western region. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201812/26/t20181226_31121603.shtml; China's high-speed railway length to top 30,000 km in 2019. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/03/WS5c2d7755a310d91214053454.html>

мире⁸³. И хотя в последнее десятилетие доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок постепенно снижается, тем не менее он остается самым важным во всей транспортной отрасли. Во время «праздника Весны» в 2018 г. (Праздник китайского Нового Года по лунному календарю, или «Чуньцзэ», в 2018 г. пришелся на 16 февраля) жители Китая вне зависимости от места работы должны посетить дома родителей, встретить приход праздника и вернуться на места работы. В период с 1 февраля по 12 марта 2018 г. в Китае происходила массовая миграция сотен миллионов людей (на китайском — «Чуньюнь» или «Новогодняя транспортная миграция»), которые по традиции стремились попасть домой к родственникам⁸⁴. В этот период было совершено около 3 млрд поездок между провинциями и автономными районами страны, а основным видом транспорта, обеспечивающим «Чуньюнь-2018» (как и обычно, из года в год) стал автомобильный транспорт. Из 2,98 млрд поездок в этот период автомобильным транспортом было обеспечено 2,48 млрд кратковременных путешествий, железными дорогами — 389 млн поездок, авиационным и речным/морским видами транспорта — 65 млн и 46 млн поездок соответственно⁸⁵. 1 января 2019 г. в Китае официально стартовал 40-дневный особый режим работы общественного транспорта («Чуньюнь»), который сопровождался продолжающимся ростом пассажирооборота по железным дорогам страны (в 2019 г. праздник Весны пришелся на 5 февраля) и за этот период транспортным комплексом КНР было перевезено 2,99 млрд пассажиров (на 0,6 % больше по сравнению с 2018 г.)⁸⁶. Об этом сообщил заместитель председателя ГКРП Лянь Вэйлян на общенациональном селекторном совещании по организации работы транспортной сети и отметил, что в отдельные промежутки времени перевозки железнодорожным транспортом по ряду направлений не в полной мере удовлетворяли спрос⁸⁷. 1 марта 2019 г. в Китае завершился 40-дневный период «чуньюнь», который ознаменован новым рекордом — впервые объем пассажирооборота на железнодорожном транспорте страны превысил 400 млн человек. В период с 21 января по 1 марта 2019 г. пассажиры железнодорожного транспорта совершили 410 млн поездок, что на 25,4 млн поездок или 6,7 % оказалось выше аналогичного показателя 2018 г. При этом 240 млн поездок от обще-

го числа, или 60 % были совершены на высокоскоростных поездах серии CRH, что на 16,2 % больше по сравнению с объемом перевозок в 2018 г. — таким образом, доля перевозок поездами данной серии возросла на 5 процентных пунктов в годовом исчислении⁸⁸.

1.3. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения

По оценкам специалистов, КЖК к началу XXI в. «предыдущие 6 этапов повышения скорости движения поездов исчерпали лимит увеличения пропускной способности железнодорожных магистралей, обострили проблемы обеспечения безопасности движения». На железнодорожный транспорт приходилось 95 % грузовых перевозок, которые осуществлялись по перегруженным товарными и пассажирскими составами дорогам, а в пиковые периоды миграции населения страны ситуация становилась чрезвычайно тяжелой, так как пассажирские и грузовые поезда использовали одни и те же пути. Смешанные сети давали положительный эффект максимальной загрузки, но создавали много проблем в эксплуатации и ремонте сетевого хозяйства. Плюс такие сети давали преимущество пассажирскому транспорту в ущерб грузовому, скорость которого замедлялась из-за необходимости уступать путь. Эти проблемы начали решаться в конце 1990-х годов, когда стартовал проект создания сети ВСМ, как вариант разделения деятельности на пассажирские и грузовые перевозки. Для разработки проектов строительства 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. По сравнению с автомобильным и авиационным транспортом на железнодорожном транспорте КНР альтернативные издержки существенно ниже, чем на автомобильном и воздушном видах транспорта, особенно на вы-

сокоскоростных магистралях. 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, а в части внешних издержек они у железнодорожного транспорта (включая ВСМ) значительно ниже показателей авиационного и, тем более, автомобильного транспорта.

Таблица 1. Эффективность и рентабельность различных видов транспорта КНР по маршруту Пекин — Шанхай

	2005 г.				2010 г.				2012 г.			
	АИ	ПИ	ИП	ВИ	АИ	ПИ	ИП	ВИ	АИ	ПИ	ИП	ВИ
Обычные ж/д	0,306	0,069	0,209	0,028	0,377	0,069	0,28	0,028	0,455	0,069	0,358	0,028
ВСМ	0,314	0,171	0,108	0,035	0,3	0,13	0,135	0,035	0,31	0,101	0,174	0,035
Авто-транспорт	0,577	0,171	0,209	0,197	0,648	0,171	0,28	0,197	0,726	0,171	0,358	0,197
Авиация	0,79	0,583	0,024	0,184	0,789	0,583	0,032	0,184	0,807	0,583	0,041	0,184

Источник: Сазонов С.Л. Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН; Изд-во «Кругъ», 2012. С. 126.

Одним из интегрированных показателей уровня инженерно-технического развития общества вообще и транспортной системы в частности является скорость движения транспорта. И оценка на основе методики альтернативных издержек показателей ВСМ свидетельствует, что в сравнении с автомобильным и авиационным видами транспорта высокоскоростные магистрали в сфере пассажирских перевозок выглядят безусловно предпочтительными⁸⁹.

Первоначально генеральным проектом развития сети ВСМ предусматривалось строительство 3 меридиональных и 1 широтной железнодорожных линий. 1-я линия ВСМ протяженностью 400 км связала города Циньхуандао и Шэньян и пролегла параллельно перегруженной товарными составами главной железнодорожной магистрали, а скорость движения поездов достигла 200 км/ч⁹⁰. В 2006 г. была введена в эксплуатацию линия ВСМ, связавшая Цинхай с Тибетом, протяженность линии составила 1950 км, а скоростной перегон Голмуд—Лхаса стал самым высокогорным в мире⁹¹.

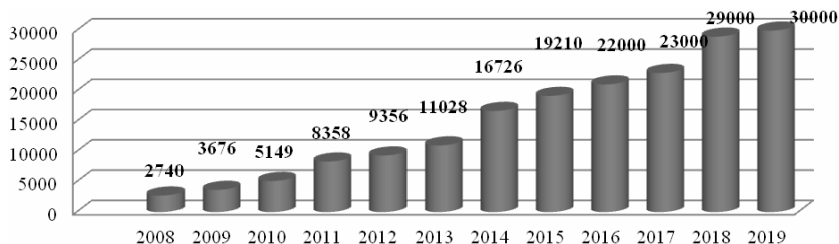


Рис. 4. Эксплуатационная протяженность ВСМ в КНР в 2008—2019 гг., км. *Источник:* Чжунго тунцзи чжайяо 2017. Пекин. 2017. С. 146; Wang Jun. Taking a Fast Track. URL: http://o53xo.mjvhezlwfnfsxoldn5wq.cmlle.ru/Business/201711/t20171113_800109845.html; High-speed railway links major west China cities. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/06/content_50088551.htm; Chu Daye. Caution expressed over PPP railways. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1079951.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/12); China's high-speed railway length to top 30,000 km in 2019. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/2019-01/03/WS5c2d7755a310d91214053454.htm>; China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>; Тянь Ямин, Цуй Вен, Цзинь Ханьбо. Тэлу Фачжань Цзичжи Цзи Чжэнцэ Яньцзю [Исследование механизма развития железных дорог] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2019. № 2. С. 15.

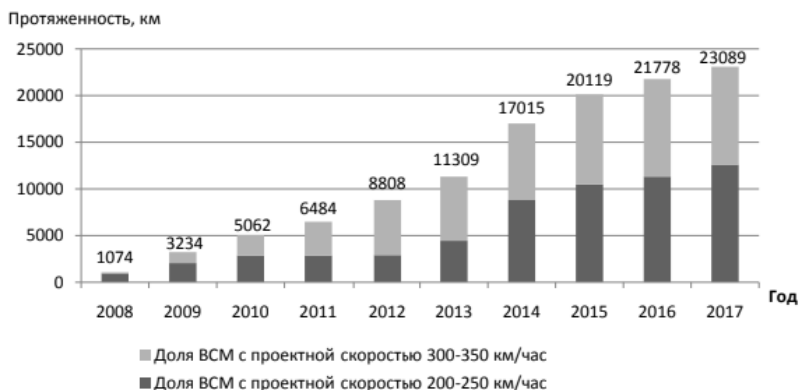


Рис. 5. Соотношение протяженности участков линий ВСМ в КНР с маршрутной скоростью в 200—250 км/ч и 300—350 км/ч. *Источник:* Китунин А.А. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения КНР (XX—XXI вв.). СПб., 2019. С. 20.

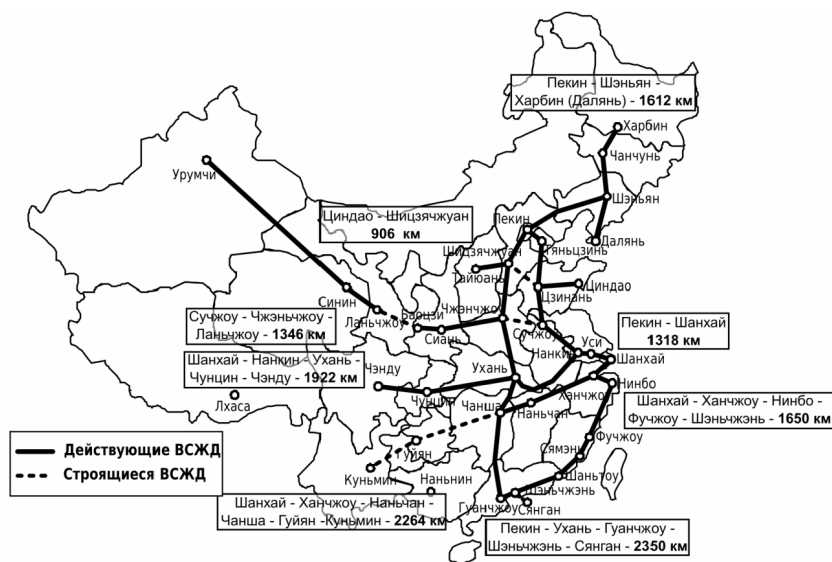


Рис. 6. Планы расширения сети высокоскоростных магистралей в КНР. *Источник:* More high-speed rail lines to be built over next five years. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-11/25/content_37156598.htm, Чжунго цзяотун няньцзынь 2018. Пекин, 2018. С. 226.

В начале строились ВСМ со скоростью движения 250 км/ч, а с 2008 г. началось строительство дорог, скорость движения по которым достигала 350 км/ч и в 2018 г. порядка 60 % сети ВСМ эксплуатировалась со скоростью 200—250 км/ч, а 30 % со скоростью 300—350 км/ч⁹².

Самый высокий темп развития ВСМ был достигнут в 11-й и 12-й пятилетках, а в 13-й пятилетке в строительство новых высокоскоростных магистралей Китайская железнодорожная корпорация инвестирует 1 трлн юаней⁹³. Уже в начале 2019 г. общая протяженность сети высокоскоростных магистралей КНР превысила 30 тыс. км, что составляет более 67 % общемировой протяженности сети скоростных магистралей⁹⁴, что обеспечило Китаю по этому показателю уверенное 1-е место в мире, а в 2020 г. общая протяженность сети ВСМ в КНР превысит 32 тыс. км⁹⁵.

Основной объем инвестиций в железнодорожную отрасль приходится на путевое хозяйство, стоимость которого составляет львиную долю основных фондов. Второй особенностью железнодорожной отрасли является продолжительная отдача 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. В отношении ВСМ китайская экономическая система смогла изменить такую практику — эффективность отрасли была кардинально повышена, и она превратилась в высокодоходный и конкурентоспособный вид деятельности, и отрасль стала существенно более привлекательной для инвестиций и открытой для инноваций⁹⁶. Такого результата отрасль смогла добиться повышением качества управления своим развитием, поддержанного большим объемом инвестиций в ее развитие — с конца 90-х годов в развитие ВСМ было вложено свыше 5 трлн юаней⁹⁷. Это были как бюджетные ассигнования, так и кредиты государственных и коммерческих банков. 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 (зачастую местные правительства и само КЖК привлекают неоправданно значительные объемы кредитов) достаточно скоро соотношение объема долговых обязательств к стоимости основных фондом КЖК достигнет 70 %, и существенно вырастут выплаты по процентам, которые только в 2017 г. составили 15 млрд юаней⁹⁸. В 2017 г. прокладывающая инфраструктуру ВСМ и самая крупная в отрасли компания China Railway Group по показателю «очень высокой степени задолженности и наличию плохих долгов» заняла 1-е место среди всех китайских компаний, занимающихся железнодорожным строительством, в 2017 г. показатель соотношения стоимости активов (640 млрд юаней) к общему объему задолженности (550 млрд юаней) компании China Railway Group составил 84 % и продолжает расти⁹⁹.

Таблица 2. Основные показатели деятельности ВСМ КНР (2008—2017 гг.)

	% от протяженности сети жел. дорог КНР	Объем перевозок пассажиров ВСМ (10 тыс. чел.)	% от объема пассажироперевозок жел. дорогами	Пассажирооборот ВСМ (10 тыс. пасс/км)	% от объема пассажиروборота жел. дорогами
2008	0,8	734	0,5	15,6	0,2
2009	3,2	4651	3,1	162,2	2,1
2010	5,5	13 323	8,0	463,2	5,3
2011	7,1	28 552	15,8	1058,4	11,0
2012	9,6	38 815	20,5	1446,1	14,7
2013	10,7	55 000	29,0	2140,0	20,3
2014	14,7	80 000	33,9	2676,5	23,1
2015	15,8	111 300	45,0	2990,3	25,2
2016	17,7	144 000	52,0	3524,5	28,8
2017	19,5	176 000	55,0	3854,7	31,2

Источник: Чжунго тунцзи няньцзянь 2015. Пекин, 2015. Разд. 18—20 (С. 592); High-speed rail traffic to grow within 20 years. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/20/t20141220_4166808.shtml; Railways witness China's rising power. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-02/04/content_34739384.htm; China's bullet trains make five billion trips. URI: http://www.china.org.cn/business/2016-08/01/content_38999925.htm; High-speed trains race like winners in global markets. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/21/content_27728928.htm; Railroads forecast to top 3 billion trips. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content_27856853.htm; *Jin Dan (Chinadaily.com.cn)*. How high-speed rail network transformed China's social landscape. URI: http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content_27868346.htm; Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин. 2018. С.211; China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>; Тянь Ямин, Цуй Вэн, Цзинь Ханьбо. Тэлу Фачжянь Цзичжи Цзи Чжэнцэ Яньцзю [Исследование механизма развития железных дорог] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2019. № 2. С. 13.

Примечание: С 2006 г. ежегодные темпы роста объемов пассажирских перевозок высокоскоростными железными дорогами КНР составляли в среднем 30 % (China's HSR seen average annual growth of over 30 % in passenger trips. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201707/24/t20170724_14096952.shtml; Station takes a bow as high-speed trains gain steam. URL: <http://en.ce.cn/main/latest/201711/02/t20171102>

_17432633.shtml; Чжао Чэнь, Ши Хуэй, Чжу Цзичжан. Тэлу Хоюнь Шичан Цзинци Чжишу Гоцзянь юй Инюн [Построение и применение индекса рынка железнодорожных перевозок] // Китайские железные дороги. 2018. № 4. С. 39); China's rail freight volume grows by 9.1 % in 2018. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201901/17/WS5c4014dea3106c65c34e5083.html>.

В 2017 г. в области строительства железнодорожной инфраструктуры 82 проекта осуществлялись совместно за счет средств государственного бюджета, Китайской железнодорожной корпорации, частных инвесторов и фондов и местных властей, причем из более 800 млрд юаней инвестиций в развитие железнодорожного транспорта, более 65 млрд юаней пришлось на капиталовложения частных инвесторов и фондов, инвестиций местных бюджетов. Например, строительство ВСМ Ханчжоу—Тайчжоу протяженностью 269 км, осуществлялось на основе ГЧП, причем капиталовложения частных инвесторов и фондов¹⁰⁰, средств местных бюджетов составили 51 % от общего объема инвестиций (44,9 млрд юаней)¹⁰¹. Таким образом, сегодня финансирование развития ВСМ обеспечивается четырьмя каналами инвестиций — государственным, кредитным, эмиссионным и ГЧП. Этот набор каналов финансирования позволяет руководству отрасли проводить гибкую финансовую политику, используя разные комбинации источников инвестиционных ресурсов, а в условиях нестабильности мировой финансовой системы это позволяет снизить риски и выбирать наиболее выгодные для финансирования проекты развития.

По мере развития ВСМ их использование стало расширяться за границы пассажирских перевозок — высокая скорость движения поездов ВСМ сделала рентабельными перевозки дорогостоящих грузов с коротким циклом обращения. До появления ВСМ на рынке срочной доставки железная дорога занимала 5 % объема перевозок, однако развитие высокоскоростной дорожной сети дало возможность ВСМ конкурировать в транспортировке срочных грузов. В 2015 г. компания China Railway Group подписала соглашения о срочной доставке грузов с ведущими китайскими и иностранными компаниями экспресс-доставки — SF Express, China Post, UPS, Pony Express, DHL, TNT Express. При этом у курьерского подразделения

China Railway Express цена транспортировки срочных грузов на расстояние от 500 до 1 тыс. км в сравнении с авиaperевозками стала на 50 % ниже¹⁰². Расширение сети высокоскоростных железнодорожных магистралей привело к конкуренции скоростных поездов с региональными авиационными перевозками пассажиров — ВСМ разрушило монополию региональных авиакомпаний на существенную часть пассажирских перевозок. Введение в эксплуатацию ВСМ на линии Чжэнчжоу—Сиань сократило время в пути между этими городами с 6 до менее 2 часов и с начала 2017 г. авиакомпания China Southern Airlines пошла на сокращение количества ежедневных рейсов между этими городами с 12 до 3 и на 15-процентное уменьшение цены авиабилета. Однако даже эти меры не смогли спасти China Southern Airlines от падения объемов пассажирооборота на 48 % до 400 тыс. человек¹⁰³. В начале 2013 г. вступила в строй ВСМ Шэньчжэнь — Пекин (проходящая через города Гуанчжоу, Чанша, Ухань, Чжэнчжоу и Шицзячжуан) протяженностью 2372 км, которая сокращает время поездки между двумя городами до 8 часов вместо прежних 24—29 часов и в дальнейшем будет продолжена до Сянганя. Билет на высокоскоростную железнодорожную магистраль стоит от 2727 юаней (класс СВ) до 840 юаней (1-й класс) до 540 юаней (2-й класс), тогда как билет на 3-часовой авиационный перелет Пекин—Шэньчжэнь аэробусом А380 авиакомпании China Southern Airlines обходится в 1750 юаней, а стоимость обычного поезда составляет от 257 до 720 юаней. В декабре 2016 г. ведущие китайские авиакомпании объявили о снижении пассажирских тарифов: China Southern Airlines объявила о введении скидок до 73 %, а Air China снизила цены на 57 % на авиационный перелет по маршруту Пекин—Ухань. Это привело к существенному снижению расходов пассажиров на поездки и в недалеком будущем сеть ВСМ Китая будет охватывать практически все районы страны, что окажет прямое и длительное давление на рынок гражданской авиации КНР. Начавшаяся между отраслями острая конкурентная борьба могла нанести большой ущерб обеим отраслям и в этой ситуации их руководство приступило к выработке компромиссов и поиску вариантов сотрудничества. В результате крупные авиакомпании стали заключать с КЖК партнерские соглашения, предусматривающие совмещение услуг обоих

видов перевозчиков и разработку стыковок авиарейсов с поездами высокоскоростных железнодорожных магистралей. Так в 2017 г. авиакомпания Hainan Airlines скоординировала расписание своих полетов с графиком движения поездов ВСМ в провинции Хайнань. Авиакомпаниями разрабатываются и более радикальные меры привлечения пассажиров, вплоть до включения в цену авиабилета стоимости поездки ВСМ от аэропорта до пункта назначения. В итоге у пассажиров появляется больше возможностей оптимизации маршрута по цене и времени за счет комбинации разных видов транспорта¹⁰⁴ — таким образом, развитие ВСМ привело к существенному изменению рынка перевозок не только пассажиров, но и некоторых видов грузов. В итоге это повысило качество работы всего транспортного комплекса КНР и подняло его на самый передовой уровень.

В настоящее время ВСМ входят в число самых передовых отраслей китайской экономики в коммерческом и инновационном плане — в отрасли производится конкурентоспособная на мировом рынке продукция с высоким уровнем добавленной стоимости, а уплачиваемые китайскими предприятиями отрасли налоги составляют заметную часть бюджетных поступлений страны. Специалисты научных центров высокоскоростных железнодорожных магистралей разработали ряд инновационных решений для путевого хозяйства — развитие научно-исследовательских и опытно-конструкторских проектов позволило разработать ряд инновационных решений для производства подвижного состава, а разработками инноваций для ВСМ на регулярной основе занимались 30 университетов, 13 исследовательских центров, более 50 специализированных лабораторий и инженерных центров¹⁰⁵. В 2014 г. был создан научно исследовательский институт с участием ученых и специалистов университета Мичигана (США), а в 2016 г. корпорация CSR открыла в Чжучжоу (пров. Хунань) первый специализирующийся на разработках технологий для ВСМ научно-исследовательский институт. Этот институт также стал заниматься разработкой экономической и промышленной стратегии для корпорации, и в результате CSR получила полноценное интеллектуальное обеспечение, необходимое для успешного развития бизнеса в коммерческом, управленческом, техническом и

технологическом направлениях¹⁰⁶. Принятая руководством страны «Программа развития производства железнодорожного оборудования КНР для высокоскоростного движения» определила приоритетным направлением развития отрасли разработку и производство подвижного состава высокотехнического и технологического уровня. В начале нулевых годов 80 % китайского рынка производства подвижного состава для высокоскоростных железнодорожных магистралей контролировали японские, немецкие и французские компании, а работавшие на этом рынке китайские компании были филиалами мировых лидеров, и с 2004 г. китайские корпорации CNR и CSR начали создавать СП с ведущими иностранными производителями подвижного состава и оборудования для ВСМ. Были созданы СП с компаниями Siemens, Bombardier, Kawasaki, Alstom, которым иностранные партнеры передали ряд технологий, позволивших созданным СП производить продукцию, полностью аналогичную производимой партнерами. В результате китайские компании получили возможность самостоятельно разрабатывать новый подвижной состав для ВСМ, пользуясь услугами инжиниринговых центров в той же мере, в какой ими пользуются западные производители¹⁰⁷. В результате разработанный китайскими инженерами скоростной поезд модели CRH-380A в 2010 г. установил мировой рекорд скорости для высокоскоростных поездов, разогнавшись до 486,1 км/ч, а в 2018 г. экспериментальный поезд корпорации CSR установил новый рекорд скорости — 635 км/ч¹⁰⁸.

Сегодня в Китае ведется разработка беспилотных поездов, способных следовать со скоростью до 350 км/ч — китайские инженеры намерены в 2022 г. запустить в эксплуатацию высокоскоростной поезд с автоматизированной системой управления, который соединит Пекин с г. Чжанцзякоу (пров. Хэбэй), являющимся одним из городов проведения зимних Олимпийских игр 2022 г. В октябре 2018 г. Китай успешно завершил испытания встраиваемой в высокоскоростные составы автоматизированной системы управления, а тестовая проверка была проведена на участке железной дороги, соединяющей Пекин и г. Шеньян (пров. Ляонин) с общим пробегом более 186 тыс. км и проектной скоростью 350 км/ч. С помощью встроенной системы управления поезд сможет автоматически приходить в

движение, курсировать между станциями с учетом расписания движения, совершать остановки, открывать и закрывать двери вагонов, а внедрение подобных составов в железнодорожную сеть Китая значительно повысит эффективность ее работы, а также позволит сократить число задержек и аварий в пути¹⁰⁹. В августе 2017 г. высокоскоростные железные дороги КНР начали эксплуатировать новый пассажирский поезд CR 400AF, который получил имя «Фусин» (Обновление). Он пришел на смену предыдущему поколению скоростных поездов — «Хэсэ» (Гармония). Сегодня Китай обладает правом интеллектуальной собственности на конструкцию поезда «Фусин», а также на ключевые технологии, связанные с изготовлением корпуса, тяговых подстанций, тормозной системы, используемых компьютерных программ. Одновременно эти технологии полностью соответствуют международным стандартам, а из 254 стандартов, применяемых при создании данного поезда, 84 % принадлежат Китаю. В поезде «Фусин» используются новые технологии, благодаря которым срок службы его основных конструкций и узлов достиг 30 лет при максимальном пробеге в 15 млн км. Поезд «Фусин» прошел тестирование на 600 тыс. км пробега, которые показали, что при скорости в 350 км/ч потребление энергии на 100 км пробега сокращается на 10 % по сравнению с потреблением энергии скоростного поезда «Хэсэ»¹¹⁰. В марте 2018 г. китайский производитель высокоскоростного подвижного состава CRRC Tangshan Co¹¹¹ впервые провел испытания нового типа скоростного поезда «Фусин», который способен разогнаться до 350 км/ч и вмещает более 1,1 тыс. пассажиров. Состав длиной 650 м состоит из 16-ти вагонов, что в 2 раза больше длины обычных высокоскоростных поездов «Фусин»¹¹². По заявлению руководства КЖК, китайские инженеры проведут еще ряд тестов и после этого новый поезд получит разрешение на массовое производство¹¹³. По сравнению с с прежней моделью — высокоскоростным поездом «Хэсэ» («Гармония»), срок службы которого составляет 20 лет, поезд «Фусин» может служить 30 лет. Промежуток между двумя рядами мест 2-го класса увеличился до 1040 мм, между сидениями будет установлено гнездо зарядки и разъем для USB, а под багажным отделением будет загораться электронное табло, сообщающее, что место забронировано. Также одним из главных пре-

имущества является полное покрытие Wi-Fi во всех вагонах поезда¹¹⁴. Корпус поезда «Фусин» имеет более гладкую обтекаемую форму с низкой силой сопротивления, что улучшает аэродинамические характеристики состава и обеспечивает экономию энергии. Когда поезд развивает скорость до 350 км/ч, потребление энергии на каждые 100 км пробега снижается на 17 %, а во время проезда по туннелю или при движении встречного поезда система кондиционирования снижает внешнюю волну давления, делая нахождение внутри поезда более комфортным и не вызывает недомогание у пассажиров¹¹⁵. Специально для этих поездов в Китае разработан модуль наблюдения за окружающей обстановкой для высокоскоростных поездов, который способен распознавать объекты, находящиеся на расстоянии от 300 до 1 тыс. м. Кроме того, модуль может рассчитывать расстояния до каждого из объектов и передавать эту информацию автоматизированной системе управления движением поезда, а аналогичные технологии используются в робототехнике и при производстве беспилотных автомобилей¹¹⁶. По сообщению КЖК, 5 января 2019 г. на линии Пекин—Шанхай¹¹⁷ были введены в эксплуатацию новые более длинные сверхскоростные пассажирские экспрессы «Фусин». Длина состава нового поезда равна 439,9 м, он состоит из 17 вагонов, а общая вместимость нового поезда возросла на 7,5 % и позволяет перевозить 1283 пассажира¹¹⁸. 5 января 2019 скоростной поезд «Фусин» со скоростью 160 км в час начал движение на железнодорожной линии Ланьчжоу—Чунцин, сокращая 12-часовую поездку между Ланьчжоу, столицей провинции Ганьсу на северо-западе Китая и юго-западным муниципалитетом Чунцина, до 7 час — железная дорога Ланьчжоу—Чунцин протяженностью 886 км, строительство которой заняло 9 лет, вступила в эксплуатацию 29 сентября 2017 г. и проходит по самой сложной горной местности в Западном Китае¹¹⁹. К концу 2019 г. в Китае по ВСМ будут курсировать 850 скоростных составов под названием «Фусин» — инженеры КЖК будут активизировать исследования и разработку новых типов высокоскоростных поездов «Фусин», способных развивать скорость до 350 км/ч, 250 км/ч, 200 км/ч и 160 км/ч¹²⁰.

В 2002 г. между станцией шанхайского метрополитена и международным аэропортом Пудун была запущена в эксплуатацию линия

скоростных поездов протяженностью 30 км, изготовленная по немецкой технологии Маглев (Maglev)¹²¹. Поезда развивают скорость в 268 км/ч (максимальная 311 км/ч) и преодолевают расстояние до аэропорта в 30 км за 8 мин¹²². В 2016 г. первая среднескоростная железная дорога на магнитной подушке, полностью разработанная в Китае, была введена в эксплуатацию. Она связывает железнодорожный вокзал г. Чанша (пров. Хунань) с аэропортом Хуанхуа. Скорость движения достигает 100 км/ч, а составы преодолевают 18,5 км пути за 10 мин. На новой линии используются поезда, спроектированные и произведенные на заводе корпорации CRRC в Чжучжоу. Состав длиной 48 м состоит из 3 вагонов, в которых могут разместиться 363 пассажира¹²³, а стоимость 1-го километра среднескоростной линии на магнитной подушке отечественного производства составляет около 200 млн юаней (около 30 млн долл.). Сегодня Китай стал одной из немногих стран, владеющих технологией производства среднескоростных поездов на магнитной подушке¹²⁴. В 2018 г. Юго-Западный Университет транспорта продолжал разработку скоростного экспресса по технологии Maglev, который будет способен развивать скорость до 600 км/ч¹²⁵. Специалисты НИИ КЖК утверждают, что поезда, спроектированные по новой технологии, будут введены в эксплуатацию в 2022—2023 гг.¹²⁶ Себестоимость строительства 1 км пути для нового суперэкспресса вследствие снижения металлоемкости будет меньше стоимости прокладки 1 км железнодорожного полотна ВСМ на 10 %.¹²⁷ По сообщениям китайской прессы, в 2016 г. прошли удачные лабораторные испытания «супермаглева», который теоретически будет способен развивать скорость более 1 тыс. км/ч¹²⁸. В ходе испытаний атмосферное давление в вакуумной трубе (из которой откачен воздух¹²⁹) было в 11 раз ниже, чем на открытом воздухе. Радиус испытательной кольцевой линии составлял всего 6 м, максимальная скорость движения поезда достигла 50 км/ч. Ученые уверены, что они добьются успеха при более высоких температурах и более мощных электромагнитных элементах¹³⁰. В 2017 г. начала функционировать полностью разработанная в Китае первая среднескоростная железная дорога на магнитной подушке, а на линии работают китайские поезда, сконструированные и изготовленные на заводе корпорации CRRC в Чжучжоу. В результате Китай вошел в

число нескольких стран, способных проектировать и производить такой вид транспорта¹³¹. В начале 2019 г. крупнейший производитель поездов в Китае CRRC провел испытания нового поколения поездов Маглев с проектной скоростью 160 км/ч, что примерно на 60 % быстрее, чем у нынешней модели, используемой в г. Чанша (пров. Хунань). Инженеры корпорации Zhuzhou Locomotive Co., Ltd. отмечают, что тяговое КПД новой модели на 30 % превышает возможности предыдущих образцов и она способна перевозить на 6 т больше веса по сравнению с предыдущим поколением. Новая модель может перевозить до 500 пассажиров в 3 вагонах и ожидается, что новая модель заложит техническую основу для внедрения среднескоростных железнодорожных систем в будущем. Сегодня корпорация CRRC Zhuzhou Locomotive также разрабатывает более продвинутую модель поезда, использующего технологию Маглев, который будет передвигаться с максимальной скоростью 200 км/ч¹³².

Согласно плану развития пекинского метрополитена на период 13-й пятилетки (принят 24 марта 2017 г.), к 2020 г. протяженность линий столичного метрополитена удвоится и составит около 1 тыс. км (29 линий, состоящих из 3 кольцевых, 4 горизонтальных, 8 вертикальных и 12 радиальных линий, и 556 станций), интервалы между поездами сократятся до 2,5 мин. К 2020 г. каждый из 16 городских районов Пекина будет иметь по крайней мере 1 подземную станцию, а в среднем расстояние между станциями метрополитена сократится до 750 м¹³³. Пекинская подземка, как и шанхайский метрополитен, вполне могут стать самыми протяженными в мире, обогнав старейшее в мире лондонское метро. В начале 2018 г. на пекинской линии метрополитена Яньфан (Яньшань—Фаншань)¹³⁴ начала эксплуатироваться первая линия метрополитена с полностью автоматизированными беспилотными поездами, созданными в КНР. Разработанные в Китае полностью автоматизированные поезда развивают скорость до 80 км/ч, автоматика отправляет составы, открывает и закрывает двери, но в составах по-прежнему находятся машинисты — на случай экстренной ситуации¹³⁵. Позднее подобные составы будут применяться на линиях 3, 12, 17, 19 и на новой линии к столичному аэропорту¹³⁶. Ожидается, что к 2020 г. общая протяженность линий метрополитена, оснащенная полностью автоматиче-

скими поездами без машиниста в Пекине, составит 300 км¹³⁷. В последние годы в Китае ежегодно строится более 300 км линий городского метрополитена¹³⁸. Приоритетное развитие общественного транспорта (прежде всего метрополитена) превратилось в актуальную задачу в Китае в условиях, когда практически для всех крупных городов одной из наиболее острых проблем стали пробки на городских автострадах. Общий объем капиталовложений в строительство новых линий метро в период 12-й пятилетки составил 1,2 трлн юаней (192 млрд долл.). В начале 2018 г. общая протяженность сети метрополитена крупнейших городов Китая составляла 3,5 тыс. км, а к 2020 г. она возрастет до 6,1 тыс. км — на долю подземки в крупнейших городах Китая будет приходиться 55—60 % общего числа поездок на общественном транспорте¹³⁹. 29 января 2019 г. в Пекине проходили тестирование беспилотные поезда метрополитена¹⁴⁰, которые соединят пригород Пекина с международным аэропортом Дасин, открытие которого запланировано на конец 2019 г. Поезда будут развивать скорость в 160 км/ч, что сделает их самыми быстрыми поездами метрополитена в Китае, а после запуска этих поездов в эксплуатацию время в пути между пригородом Каоцяо на юге Пекина и новым аэропортом Дасин (протяженность — 40 км) займет всего 19 минут¹⁴¹. Построенные на той же платформе, что и китайские высокоскоростные поезда, новые поезда метрополитена потребляют меньше электроэнергии и удобнее, чем поезда более старых моделей, а пассажиры во время движения смогут заряжать свои телефоны, используя USB-порт в своих креслах, им будет предоставляться возможность выбирать между обычными вагонами или вагонами бизнес-класса¹⁴². 18 февраля 2019 г. в г. Чэнду (пров. Сычуань) было проведено тестирование поездов метрополитена с наивысшим уровнем автоматизации (Grade-of-Automation 4 (GoA4), состоящих из 8-и вагонов, способных работать автоматически в любое время, включая открытие и закрытие дверей, обнаружение препятствий и обработку аварийных ситуаций. Увеличенная длина позволяет перевозить до 3496 человек за 1 поездку, что больше, чем в современных автоматизированных метро, работающих в Пекине и Шанхае. Тестовая модель поезда предназначена для работы со скоростью 100 км/ч на линии 9 метрополитена Чэнду протяженностью 22 км, соединяю-

шей западную и южную части города. После полного введения линии в эксплуатацию в конце 2020 г. на маршруте будет действовать 25 таких поездов¹⁴³.

С целью развития и расширения сети городского железнодорожного транспорта в Китае¹⁴⁴ в наиболее крупных и перенаселенных городах страны развивается строительство пассажирских надземных монорельсовых железных дорог (высота конструкции — 9 м), использующих технологию системы Siemens H-Bahn. Себестоимость строительства 1 км монорельсовой дороги в 3 раза меньше стоимости прокладки 1 км метрополитена и составляет 150 млн юаней (24,4 млн долл.)¹⁴⁵. Для строительства линии монорельсовой дороги протяженностью 3 км требуется всего 1 неделя, а скорость движения составляет 30—50 км/ч. Эти дороги наиболее эффективны при перевозке пассажиров на расстояние не менее 15 км, а за 1 час они способны перевозить до 15 тыс. человек¹⁴⁶. В 2017 г. в г. Чанша (пров. Хунань) была введена в эксплуатацию первая в Китае и самая протяженная в мире монорельсовая дорога протяженностью 18,55 км и со скоростью передвижения в 100 км/ч, которая соединила городской железнодорожный вокзал с аэропортом Хуанхуа¹⁴⁷. Низкая себестоимость строительства и эксплуатации, экологичность проекта определили решение руководства Китая о строительстве с 2018 г. около 50 подобных линий в основных мегаполисах страны. Монорельсовые дороги будут использоваться для соединения городских центров с аэропортами, промышленными парками и туристическими зонами, расположенными в пригородах. В конце 2017 г. в Чэнду была введена в эксплуатацию линия подвесной железной дороги, где поезда на литиевых батареях способны разгоняться до скорости 60 км/ч, причем в каждом вагоне размещаются 120 человек¹⁴⁸. Высокая эффективность использования монорельсовой железной дороги в Чанша побудили власти г. Чжучжоу на начать строительство подобной линии в 2018 г., которую в дальнейшем планируется протянуть до Чанша и Сянтаня. Таким образом образуется кольцо монорельсовой железной дороги, связывающее агломерацию¹⁴⁹, охватывающую 3 основных города провинции Хунань. Междугородний поезд станет курсировать по маршруту Чанша—Чжучжоу—Сянтань (пров. Хунань) протяженностью 95,5 км. Ско-

рость движения нового пассажирского состава CRH6F будет достигать 160 км/ч, он состоит из 8 вагонов, способных вместить 1470 пассажиров. Новый поезд способен на 20 % сократить расход энергии по сравнению с поездами метрополитена¹⁵⁰. К концу 2020 г. междугороднее монорельсовое сообщение будет внедрено в регионах Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй¹⁵¹, Чэнду—Чунцин, регионе дельты р. Янцзы и р. Чжуцзян, среднего течения р. Янцзы, в провинции Хэнань и на Шаньдунском полуострове¹⁵².

Достаточно долго инновационная политика китайского руководства носила характер стратегии «догоняющего развития» — в части развития железнодорожного комплекса эта политика ориентировалась на максимальное привлечение прямых иностранных инвестиций. Сначала в виде допуска в страну филиалов ведущих мировых производителей подвижного состава и технического оборудования, а затем путем создания с ними совместных предприятий. Оба варианта позволяли КНР получать доступ к передовым технологиям, которые не получалось купить. Кроме того, достаточно широко использовалась практика копирования образцов иностранной техники, для производства которых в стране имелись технологии, обеспечивавшие приемлемый уровень качества продукции. Тем не менее, все-таки основной вклад в инновационное развитие железнодорожного комплекса Китая внесли прямые государственные инвестиции в развитие НИОКР. В период 2005—2018 гг. они составляли около 3 % от объема прибыли доходов Китайской железнодорожной корпорации и ежегодно прирастали на 12 %¹⁵³. Решающее значение в инновационном развитии железнодорожного транспорта Китая сыграли инвестиции МЖД КНР и КЖК в развитие НИОКР, которые в период 2005—2017 гг. составляли 2,8 % от общего объема доходов корпорации (министерства), увеличиваясь ежегодно примерно на 30 %¹⁵⁴ и сегодня китайские компании успешно конкурируют с западными производителями на стремительно развивающемся мировом рынке ВСМ. В итоге менее чем за два десятилетия китайские корпорации совместными усилиями смогли создать собственную производственную базу для изготовления инновационного подвижного состава, чему также способствовало создание развитой системы научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро¹⁵⁵. За время

своего успешного развития отрасль производства подвижного состава для ВСМ в техническом плане не только достигла мирового уровня, но и впервые в мире стала самостоятельной отраслью, которая обрела потенциал, позволяющий ей не только выходить на мировой рынок, но и завоевать на нем лидирующие позиции экспортера подвижного состава для ВСМ. Две ведущие китайские корпорации по производству железнодорожного подвижного состава — CNR и CSR¹⁵⁶, начиная с 2013 г., постоянно занимали 1-е и 2-е место в мире по объему производства скоростных локомотивов и подвижного состава для ВСМ¹⁵⁷, а объем продаж подвижного состава для ВСМ этими компаниями в 2017 г. превосходил объемы продаж главных западных производителей такой продукции (Bombardier, Alstom, Siemens и Kawasaki)¹⁵⁸. В планах китайских корпораций к 2020 г. контролировать не менее 50 % мирового рынка продаж электропоездов и подвижного состава для ВСМ, а для достижения таких результатов CSR и CNR планируют выход на новые рынки Азии, Ближнего и Среднего Востока, Южной Америки и Африки. Активное сотрудничество с западными производителями дало возможность получить необходимые для успешной деятельности на мировом рынке методы и технологии работы, освоить инструментарий продвижения на новые рынки, причем китайские компании предоставляют покупателям гарантийное обслуживание и послепродажный сервис. Но в первую очередь успешному продвижению продукции для ВСМ помогает сочетание трех факторов — низких производственных издержек, современных технологий и государственной поддержки экспортной экспансии. Для вывода на рынки развитых стран производимого CSR и CNR подвижного состава для ВСМ корпорации получают от крупнейших коммерческих банков КНР льготные ставки кредита — например, в 2017 г. Экспортно-импортный банк КНР подписал трехлетнее соглашение с корпорацией CNR о предоставлении ей беспроцентного кредита в размере 30 млрд юаней — собственный потенциал ВСМ как самодостаточной отрасли усиливался финансовыми льготами¹⁵⁹. С целью ликвидации конкуренции, использования преимущества синергетического эффекта, повышения уровня инновационных разработок, облегчения выхода на международные рынки в конце 2014 г. Государственный совет КНР принял решение

об объединении двух ведущих производителей подвижного состава для ВСМ — корпораций CSR и CNR. Решение о создании единой корпорации по производству скоростного подвижного состава вступило в официальную силу в 2017 г., а объединенная корпорация CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) стала крупнейшей в мире компанией по производству подвижного состава для железнодорожного транспорта¹⁶⁰. В 2017 г. корпорация экспортировала подвижной состав в 101 страну мира на сумму 285,2 млрд юаней, а в 2018 г. объем новых экспортных контрактов CRRC вырос на 35 % по сравнению с 2017 г., корпорация вела свой бизнес в 104 странах мира¹⁶¹, а общая стоимость ее зарубежных активов составила 34 млрд юаней (например, заводы в США, Малайзии, Южной Африке, Индии, Турции и т. д.)¹⁶². В 2017 г. объем мирового рынка продаж подвижного состава для железнодорожного транспорта составлял около 200 млрд долл. и на долю корпорация CRRC приходилось более 20 % этого рынка, а объемы продаж превышали совокупные объемы продаж таких гигантов, как Siemens AG, Alstom и Bombardier¹⁶³. В 2018 г. корпорация экспортировала подвижной состав уже в 127 стран мира, а в период 2016—2018 гг. корпорация CRRC основала филиалы в Иране, Пакистане, Алжире, Южной и Северной Америке, которые стали первыми дочерними компаниями за рубежом¹⁶⁴. В перспективе до 2020 г. корпорация планирует дополнительно создать 11 зарубежных региональных подразделений в странах Европы, Северной Америке (Мексика, Колумбия, Чили), ЮВА (Вьетнам, Мьянма, Таиланд) и странах Центрально-азиатского региона, довести объем зарубежных контрактов на производство подвижного состава и комплектующих для железнодорожного транспорта до 16 млрд долл. и контролировать 25 % мирового рынка железнодорожного подвижного состава¹⁶⁵. Китайская корпорация CRRC, крупнейший в мире поставщик оборудования рельсового транспорта, в целях расширения своего бизнеса за рубежом в начале 2019 г. создала подразделение, специализирующееся на финансовом лизинге. Новая дочерняя компания CRRC Financial Leasing Co., Ltd., расположенная в портовой зоне свободной торговли Дунцзян в г. Тяньцзинь, была создана CRRC совместно с Тяньцзиньской трастовой компанией (Tianjin Trust Co., Ltd.), а размер ее уставного капитал составляет 3 млрд юа-

ней (443 млн долл.)¹⁶⁶. Компания будет способствовать развитию глобального бизнеса путем экспорта капитала и технологий для более тесного сотрудничества со странами, примыкающими к маршруту «пояса и пути», а будучи новой крупной платформой финансовых услуг для отрасли производства подвижного состава, компания сосредоточится на продаже на основе финансового лизинга инновационной продукции для железнодорожного транспорта, включая высокоскоростные поезда, высокомошные локомотивы, грузовые поезда и подвижной состав для городского рельсового транспорта¹⁶⁷. Кроме продаж подвижного состава за рубежом на основе финансового лизинга компания будет оказывать технические, рекламные, консультационные и иные коммерческие и посреднические, услуги¹⁶⁸.

Стоимость прокладки 1 км ВСМ в КНР составляет около 30 млн долл.¹⁶⁹, тогда как в развитых странах¹⁷⁰ она доходит до 50 млн долл.¹⁷¹ — иными словами, себестоимость 1 км полотна для ВСМ в КНР и время прокладки полотна практически вдвое меньше¹⁷², чем в других странах¹⁷³. Низкая себестоимость строительства путей для ВСМ позволяет Китаю получать тендеры на прокладку высокоскоростных сетей в условиях острой конкуренции с ведущими западными компаниями, занимающимися строительством высокоскоростных железных дорог. Хотя сегодня во всем мире признают, что в области прокладки полотна для высокоскоростного движения и производстве подвижного состава для ВСМ Китай является мировым лидером, следует отметить, что в области производства устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ — совокупность технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов — для предотвращения столкновений, сходов с рельсов и других аварий) Китай явно уступает ведущим западным производителям СЦБ¹⁷⁴ и вплоть до сегодняшнего дня практически 100 % устройств СЦБ КЖК импортирует из-за границы¹⁷⁵.

Экспортная экспансия отрасли активно поддерживалась руководством страны на международном уровне — посещая с визитами США, страны Европы, Африки и Юго-Восточной Азии в период 2014—2018 гг. Председатель КНР Си Цзиньпин и премьер Государственного совета КНР Ли Кэцян всегда продвигали идеи междуна-

родного сотрудничества в области развития ВСМ — в информационных сообщениях о встречах Си Цзиньпина с иностранными руководителями словосочетание «инфраструктурное строительство» к началу 2019 г. встречается около 400 раз в качестве важнейшего направления двустороннего сотрудничества в области строительства высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры¹⁷⁶. Руководство стран ориентируется на устойчивый рост ВСМ во всем мире в долгосрочной перспективе. По прогнозам специалистов, к 2020 г. в мире будет построено более 50 тыс. км новых ВСМ, что потребует более 1,5 трлн долл. прямых инвестиций¹⁷⁷, в период 2030—2035 гг. мировая сеть ВСМ возрастет еще на 80 тыс. км, что потребует до 2,5 трлн долл. инвестиций¹⁷⁸, а что касается мультипликативного эффекта от реализации этих проектов, то он ожидается на порядок выше¹⁷⁹. И развитие ВСМ Китая до уровня самостоятельной отрасли народного хозяйства дает КНР все шансы стать главным бенефициаром этого процесса, а саму отрасль сделать одной из главных среди экспортных отраслей страны.

Строительство ВСМ началось в Китае в 2003 г., однако наиболее интенсивно оно проходило в период 12-й и 13-й пятилеток и были введены в эксплуатацию следующие линии ВСМ. *Со скоростью в 250 км/ч*: ВСМ Цзинань — Циндао (394 км, 20.12.2008 г.); ВСМ Хэфэй—Ухань (350 км, 01.04.2009 г.); ВСМ Шицзячжуан — Тайюань (212 км, 1.04.2009 г.); ВСМ Хэфэй — Наньцзин (166 км, 18.04.2009 г.); ВСМ Нинбо — Вэньчжоу (268 км, 28.09.2009 г.); ВСМ Вэньчжоу — Фучжоу (302 км, 28.09.2009 г.); ВСМ Фучжоу — Сямэнь (276 км, 26.04.2010 г.); ВСМ Шанхай — Ханчжоу (305 км, 15.03.2010 г.)¹⁸⁰; ВСМ Чжэнчжоу — Ухань (536 км, 27.09.2012 г.)¹⁸¹; ВСМ Наньчан — Чанша (342 км, 16.09.2014 г.)¹⁸²; ВСМ Урумчи — Хами (530, 15.11.2014 г.)¹⁸³. В конце декабря 2013 г. были введены в эксплуатацию 7 новых ВСМ в южном, центральном и западном Китае общей протяженностью 2285 км¹⁸⁴, среди которых: Сиань—Баоцзи, Пекин—Гуйлинь, Чунцин—Личуань, Гуанси—Люйчжоу, Сямэнь—Шэньчжэнь¹⁸⁵. С 2015 г. были введены в эксплуатацию: ВСМ Гуйян—Гуанчжоу (857 км, 01.01.2015 г.) и ВСМ Чэнду—Пекин (526 км, 01.01.2015 г.)¹⁸⁶, ВСМ Хух-Хото—Уланчабу (АРВМ, 323 км, 08.01.2015 г.)¹⁸⁷, ВСМ Ваньчжоу—Чунцин (ветка скоростной магист-

рали Чжэнчжоу—Чунцин, 247 км, 28.11.2016 г.), участок Куньмин—Байсэ (486 км, 28.12.2016 г.) ВСМ Куньмин—Гуанчжоу¹⁸⁸. *Со скоростью до 350 км/ч*: ВСМ Пекин—Тяньцзинь (120 км, 1.08.2008 г.); ВСМ Ухань—Гуанчжоу (1069 км, 26.12.2009 г.); ВСМ Чжэнчжоу—Сиань (485 км, 27.01.2010 г.); ВСМ Пекин—Шанхай (1318 км, 30.06.2011 г.); ВСМ Бэнбу—Хэфэй (132 км, 14.10.2012 г.). В декабре 2012 г. были введены в эксплуатацию 904 км ВСМ Харбин—Далянь¹⁸⁹ и самая протяженная в то время 2298 км ВСМ Пекин—Гуанчжоу, сократившая время в пути между 2-мя крупнейшими городами страны с 22 до 8 часов¹⁹⁰. В июле 2013 г. началось движение поездов на 249 км ВСМ Ханчжоу—Нанкин и 150-км ВСМ Ханчжоу—Нинбо¹⁹¹. В конце 2013 г. вступили в строй ВСМ Тяньцзинь—Цинхуандао (287 км, 8.11.2013 г.)¹⁹² и ВСМ Пекин—Харбин (1249 км, 28.12.2013 г.)¹⁹³. В 2014 г. открылось движение по ВСМ Наньнин—Учжоу (18.04.2014 г.)¹⁹⁴; ВСМ Наньнин—Пекин (25.09.2014 г.)¹⁹⁵; ВСМ Ханчжоу—Наньчан (секция ВСМ Шанхай—Куньмин, 05.12.2014 г.)¹⁹⁶, ВСМ Ханчжоу—Чанша (933 км, 10.12.2014 г.)¹⁹⁷; ВСМ Ханчжоу—Хуайхуа (секция ВСМ Шанхай—Куньмин, 420 км, 14.12.2014 г.)¹⁹⁸; ВСМ Шанхай—Гуанчжоу (10.12.2014 г.)¹⁹⁹; ВСМ Ланьчжоу—Урумчи, СУАР (1776 км, 26.12.2014 г.)²⁰⁰; 1 января 2015 г. вступили в эксплуатацию ВСМ Чунцин—Пекин и самая протяженная в мире ВСМ Пекин—Шэньчжэнь протяженностью 2,4 тыс. км, сократившая время поездки между 2-мя городами до 11 часов²⁰¹. 6 декабря 2015 г. была запущена в строй 257 км ВСМ Наньцзин (Цзянсу)—Аньцин (Аньхой)²⁰², 17 декабря 2015 г. вступила в строй ВСМ Дандун—Далянь (Ляонин) протяженностью 290 км²⁰³, 15 октября 2016 г. начала эксплуатироваться ВСМ Чжэнчжоу—Сучжоу (360 км, 9 станций)²⁰⁴. 28 декабря 2016 г. был введен в эксплуатацию последний недостроенный участок Гуйян—Куньмин (463 км, 10 станций)²⁰⁵ самой протяженной ВСМ в направлении восток—запад²⁰⁶ Шанхай—Куньмин (2252 км)²⁰⁷. 28 декабря 2017 г. была сдана в эксплуатацию высокоскоростная железнодорожная магистраль, соединившая города Шицзячжуан (пров. Хэбэй) и Цзинань (административный центр пров. Шаньдун, протяженность 238 км и скорость 250 км/ч) благодаря чему время в пути между двумя городами сократится до около 2 ч вместо бывших 3 ч 47 мин. Этим событием было ознаменовано

завершение строительства всех 4 ВСМ в направлении восток-запад, включенных в «Программу развития железнодорожной системы КНР на средне- и долгосрочную перспективу»²⁰⁸. Введенная в эксплуатацию 9 июля 2017 г. ВСМ Баоцзи (пров. Шэньси)—Ланьчжоу (пров. Ганьсу, протяженность 401 км и скорость 250 км/ч) сократила время поездки между городами с 20 до 9 ч²⁰⁹, а запущенная в эксплуатацию в августе 2017 г. ВСМ Уланчаб—Хух-Хото (протяженность 125 км и скорость 250 км/ч) сократила время поездки между г. Уланчаб и административным центром АРВМ Хух-Хото с 56 до 39 мин и является частью ВСМ Чжанцзякоу—Хух-Хото. 6 декабря 2017 г. вступила в строй ВСМ Сиань (пров. Шэньси)—Чэнду (административный центр пров. Сычуань). На этой скоростной магистрали протяженностью 658 км (14 остановок) поезда развивают скорость в 250 км/ч, что позволило сократить время поездки между двумя городами до 3 ч 27 мин. Трасса магистрали проходит через горы Циньлин (естественная граница между севером и югом Китая), что потребовало строительства множества мостов и туннелей, а один из них протяженностью 16 км стал самым протяженным в Азии²¹⁰. Также в конце 2017 г. были построены и введены в эксплуатацию ВСМ Чанчунь—Байчэн — протяженность 412 км и скорость 250 км/ч, ВСМ Ланьчжоу—Чунцин — (протяженность 820 км и скорость 250 км/ч) и ВСМ Ухань—Цзюцзян — протяженность 328 км и скорость 250 км/ч. В 2018 г. первой запущенной в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной магистралью стала ВСМ Чунцин—Гуйян — протяженность 347 км и скорость 250 км/ч²¹¹. Согласно данным КЖК, 10 новых железных дорог с суммарной протяженностью 2,5 тыс. км км были введены в эксплуатацию в 2018 г. Одновременно на высокоскоростные линии вышли 553 новых скоростных поезда (новая схема движения поездов была введена в действие 5 января 2019 г.), что, как ожидается, увеличило пропускную способность железнодорожного транспорта в Китае на 9 %. Расширение сети ВСМ позволило сделать более доступными около 20 городов, включая Фусинь и Чаоян (пров. Ляонин), Чэндэ (пров. Хэбэй), Тунляо (АРВМ), Муданьцзян (пров. Хэйлуцзян), Жичжао (пров. Шаньдун), Ляньюньган и Яньчэн (пров. Цзянсу), Ян (пров. Сычуань), Лицзян (пров. Юньнань) и т. д.²¹² 25 декабря 2018 г. была сдана

в эксплуатацию высокоскоростная железная дорога в провинции Хэйлунцзян, связывающая Харбин (административный центр провинции) и г. Муданьцзян. Проектная скорость движения поездов по железнодорожной линии протяженностью 300 км, построенной в регионе, где зимой температура воздуха может опускаться до $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$, составляет 250 км/ч²¹³. Благодаря этому время в пути между Харбином и Муданьцзяном сократится с более 4 ч до 1 ч 28 мин. Строительство этой железнодорожной линии — одного из ключевых проектов в схеме высокоскоростной железнодорожной сети Китая — началось в декабре 2014 г. Железная дорога, на которой действуют 11 станций, соединится с действующей железнодорожной линией между Муданьцзяном и Суйфэньхэ — главным пограничным переходом на границе с РФ²¹⁴. 26 декабря 2018 г. ГКРР одобрил проект строительства высокоскоростной железной дороги в провинции Шэньси с объемом инвестиций в размере 55,16 млрд юаней (7,94 млрд долл.), которая свяжет города Сиань и Яньань. Протяженность железной дороги составит 292 км, на ней будут действовать 11 станций, максимальная скорость движения поездов по ней составит 350 км/ч, а ее пропускная способность — 30 млн пассажиров в год, строительство планируется завершить через четыре с половиной года²¹⁵. 22 февраля 2019 г. строители начали укладывать рельсы для высокоскоростной железной дороги, которая пройдет через 3 китайские провинции — Хэнань, Аньхой и Чжэцзян. Новая ВСМ протяженностью около 795 км свяжет город Шанцю (пров. Хэнань) с г. Ханчжоу (пров. Чжэцзян) через г. Хэфэй (пров. Аньхой). Проектная скорость движения поездов по ней составит 350 км/ч, общий объем инвестиции в ее строительство составит 96,08 млрд юаней, а железнодорожная магистраль будет полностью сдана в эксплуатацию в 2020 г. ВСМ Шанцю—Хэфэй—Ханчжоу станет важной частью высокоскоростной железнодорожной линии Пекин—Цзюлун (Сянган) и будет соединена с рядом других ВСМ страны, в том числе по маршрутам Сюйчжоу (пров. Цзянсу)—Ланьчжоу (пров. Ганьсу) и Пекин—Фучжоу (пров. Фуцзянь)²¹⁶.

За 15 лет реализации плана строительства ВСМ в начале 2019 г. была создана крупнейшая в мире сеть ВСМ (составляющая около 65 % общей протяженности скоростных дорог в мире)²¹⁷ протяжен-

ностью около 29 тыс. км (18 тыс. км — во внутренних регионах КНР²¹⁸)²¹⁹. В начале 2019 г. в Китае в 29 из 31 единицы провинциального уровня функционировали 39 линий ВСМ, которые, соединили все города Китая с населением более 500 тыс. человек, связали между собой 450 городов страны, а также большинство уездов в центральном и восточном Китае²²⁰. Сеть магистралей состоит из 4 линий в направлении «север—восток» и 4 линий в направлении «восток—запад» и доступны более 90 % населения страны²²¹. С 2008 г. ежегодный прирост объема перевозок пассажиров рос в среднем на 30 %. В 2018 г. общее число совершенных пассажирами ВСМ поездок превысило 5 млрд чел., на долю высокоскоростных железных дорог пришлось 59 % всего объема перевозки пассажиров железнодорожным транспортом КНР, а китайские ВСМ отличались высокой пунктуальностью — график отправления соблюдался на 98 %, а прибытия — на 95 %²²².

В период 13-й пятилетки строительство новых магистралей ВСМ обойдется КЖК в 1,5 трлн юаней, будет начато либо закончено строительство новых ВСМ: Пекин—Куньмин, Пекин—Тунчжоу—Ланфан—Баодин—Таншань (развитие зоны Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй)²²³, Пекин—Чжанцзякоу²²⁴, Пекин—Шэньян²²⁵, Пекин—Харбин²²⁶, Пекин—Фучжоу²²⁷, Пекин—Сянган²²⁸, Куньмин—Шанхай, Куньмин—Гуанчжоу, Ляньюнган—Урумчи²²⁹, Шанхай—Нанкин—Хэфэй—Ухань—Чунцин—Чэнду²³⁰, Баотоу—Сиань, Сиань—Чэнду²³¹, Датун—Тайюань—Чжаньцзян²³². А также Чанша—Гуйян—Куньмин (продолжение ВСМ Ханьчжоу—Наньчан—Чанша)²³³; Баоцзи—Ланьчжоу²³⁴ (с уже имеющимся высокоскоростным железнодорожными участками Сучжоу—Чжэнчжоу—Ланьчжоу и Баоцзи—Сиань—Чжэнчжоу)²³⁵; Шэньчжэнь—Сянган²³⁶; Цзинань—Циндао²³⁷, Чжэнчжоу—Цзинань²³⁸, Сямэнь—Чанша, Сямэнь—Чунцин²³⁹, Сямэнь—Гуанчжоу²⁴⁰. В планах Китайской железнодорожной корпорации к 2020 г. довести протяженность 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 ч²⁴¹. Высокоскоростные магистрали дадут возможность от Пекина доезжать до большинства административных центров страны за 8 ч (за исключением Хайкоу, Гу-

анчжоу, 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 2018 г. общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составила 67 млрд долл., также значительную часть экспорта дочерних компаний КЖК составили поставки за рубеж подвижного состава для ВСМ²⁴². В 2015 г. руководство страны утвердило план развития приоритетных отраслей экономики «Сделано в Китае 2025»²⁴³. В части железнодорожного транспорта планом предусмотрено довести к 2020 г. объемы продаж подвижного состава до 650 млрд юаней²⁴⁴, и при этом из общего объема продаж подвижного состава около 20 % должно приходиться на экспорт²⁴⁵, а в 2025 г. этот показатель должен возрасти до 45 %²⁴⁶. Для выполнения заданий плана «Сделано в Китае 2025» руководство КЖК разработало программу выхода в ближайшие годы китайских высокоскоростных магистралей на рынки РФ, ЕС, США, Индонезии, Сингапура, а в 2017 г. было подписано соглашение с Венгрией о строительстве ВСМ от Будапешта до Белграда²⁴⁷.

1.4. Мультипликативный эффект, создаваемый развитием железнодорожного транспорта Китая

Транспортный комплекс как системообразующий субъект национальной экономики своей деятельностью всегда оказывает влияние на протекающие в экономической и социальной сферах общества процессы, наблюдаемые в форме мультипликативного эффекта. 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. Появление ВСМ в Китае явилось не только инновационным прорывом, но и стало играть большую роль в области стимулирования эко-

номики КНР. Экстернальные эффекты от расширения сети высокоскоростного железнодорожного транспорта включают мультипликативные эффекты, генерирующие прирост макроэкономических показателей (роста ВВП и объемов валовой продукции, увеличение бюджетных доходов), который определяется распространением по системе межотраслевых связей первоначального стимула прироста спроса, связанного с увеличением объемов пассажирских и грузовых перевозок или инвестиций в развитие инфраструктурной сети. В свою очередь это сопровождается ростом доходов населения, увеличением прибыли предприятий и сбора налогов, ростом заработной платы, которые, в конечном итоге, перераспределяются и трансформируются в рост конечного спроса государственных и частных предприятий, всего населения Китая. В процессе строительства инфраструктурной сети генерируется дополнительный спрос как на продукцию фондообразующих отраслей, так и на материалы и сырье, необходимые для функционирования транспортной сети. Доходы, полученные в рамках реализации проекта, также стимулируют прирост потребительского спроса и, как следствие, спроса на индуцированные инвестиции. Оценка эффективности капиталовложений в развитие высокоскоростной транспортной инфраструктуры в Китае осуществляется в рамках макроэкономического подхода, то есть, учитывая совокупное влияние на экономику страны. Краткосрочный эффект от инвестиций генерируется в процессе строительства объектов инфраструктуры, а долгосрочные экстернальные эффекты вызывают спрос в смежных отраслях экономики. Экстернальные эффекты прямого действия resultируются в увеличении объемов производства в тех секторах, которые получают инвестиции напрямую для развития инфраструктуры (в основном отрасли строительства, производства стали, цемента и т. п.). Эффекты косвенного действия выражаются в наращивании производства в обеспечивающих секторах (в основном в отраслях производства подвижного состава и другого оборудования, электроники и т. п.). Эффекты дополнительного действия выражаются в увеличении доходов транспортных компаний, росте рабочих мест, усилении связности территорий и экономии времени, конвергенции уровней регионального экономического развития, снижении логистических расходов,

развитии туризма, улучшении экологии и, как следствие, повышении уровня жизни.

Руководство ГКРР отмечает, что инвестиции в развитие основных фондов являются важнейшим драйвером экономики Китая, и поэтому в 2019 г. темпы их роста превысят показатели 2018 г., что позволит Китаю лучше справляться с экономической неопределенностью в 2019 г. Аналитики ГКРР прогнозируют, что общий объем капиталовложений в основные фонды составит 7,3 % (на 1,4 % больше, чем в 2018 г.), а вклад этих инвестиций в прирост ВВП Китая вырастет на 0,5 процентных пункта по сравнению с 2018 г. до 2,64 % процентных пункта — иными словами, около 40 % экономического роста будет обеспечено за счет роста объемов этих инвестиций. В общем объеме инвестиций в основные фонды капиталовложения в развитие инфраструктуры и впредь будут занимать наиболее значительную часть, но «упор будет сделан на улучшение слабых звеньев в менее развитых районах страны». В октябре 2018 г. Госсовет КНР утвердил руководство по увеличению объемов инвестиций в 9 видов объектов инфраструктуры, и, согласно руководству, строительство железных дорог будет в основном использоваться для содействия реализации важных стратегий развития, в том числе скоординированного развития регионов Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй и Большого залива Гуандун—Гонконг—Макао, Нового района Сюньань, Экономического пояса р. Янцзы и строительства маршрутов «пояса и пути». Согласно данным ГКРР, в январе 2019 г. были одобрены проекты строительства инфраструктуры с общим объемом инвестиций в 500 млрд юаней (около 74 млрд долл.), которые в основном будут направлены в развитие транспортных сетей железнодорожного и автомобильного транспорта, строительство аэропортов. Китайская железнодорожная корпорация, Министерство транспорта КНР и Главное управление гражданской авиации Китая обнародовали свои планы в области инфраструктурного строительства на 2019 г., которые по объемам инвестиций превысят объем аналогичных капиталовложений в 2018 г. на 45 %, а аналитики ГКРР прогнозируют, что общий объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры КНР в 2019 г. вырастет на 8 % (по сравнению с ростом в 3,8 % в 2018 г.)²⁴⁸.

Согласно расчетам китайских экономистов на основе межотраслевых балансов, 1 млрд юаней вложенный в развитие ВСМ, создает более 35 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях, а инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл.) капиталовложений в железнодорожное строительство обеспечивает спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента²⁴⁹. Активное строительство сети ВСМ в 2017 г. стимулировало увеличение спроса и, как следствие, производства строительных материалов для отрасли. Согласно данным ГКРР, в 2017 г. объем производства цемента в стране вырос на 2,5 % до 2,4 млрд т, хотя еще в 2016 г. был зафиксирован спад объемов производства этого строительного материала на 4,9 %²⁵⁰. Официальные данные свидетельствуют, что благодаря росту объемов инвестиций в развитие транспортного комплекса КНР в 2018 г. отрасль производства строительных материалов в Китае продемонстрировала значительный рост прибыли²⁵¹. По данным ГКРР, прибыль отрасли составила 431,7 млрд юаней (около 64 млрд долл.), увеличившись на 43 % по сравнению с 2017 г., а объем прибыли производителей цемента вырос более чем в 2 раза и составил 154,6 млрд юаней, объем производства цемента вырос на 3 % до 2,18 млрд т²⁵². Строительство 1 км высокоскоростного железнодорожного пути способствует созданию 600 новых рабочих мест²⁵³. В 2008 г. началось строительство самой протяженной на период 11-й пятилетки (2005—2010 гг.) ВСМ Пекин—Шанхай (ВСМ Цзиньху) протяженностью 1318 км. Учредителем строительства ВСМ стала компания «Скоростная железная дорога Пекин—Шанхай», которая была основана в 2008 г. Себестоимость строительства составила 220 млрд юаней²⁵⁴. Высокоскоростная железная дорога проходит через города Пекин, Тяньцзинь, провинции Хэбэй, Шаньдун, Аньхой, Цзянсу и г. Шанхай, связывает экономические районы Бохайского залива и дельты р. Янцзы. Главная цель ее создания заключалась в соединении двух основных экономических зон — Бохайского залива и региона дельты реки Янцзы, на долю которых приходится 6,5 % всей территории страны²⁵⁵, здесь проживает 1/5 населения КНР, а размер регионального ВВП превышает 40 % общенационального²⁵⁶. ВСМ Пекин—Шанхай объединила около 80 городов, расположенных вблизи 9 мегаполи-

сов, и районы, где проживает более 700 млн человек²⁵⁷, а общая сумма ВВП, производимого в прилегающих к магистрали районах, превысила 75 % ВВП КНР²⁵⁸. Работы по строительству ВСМ Пекин—Шанхай в период 2008—2010 гг. стимулировали дополнительный внутренний спрос экономической зоны Бохайского залива и региона дельты р. Янцзы на сумму 1,2 трлн юаней (192 млрд долл.), было создано более 2,5 млн рабочих мест²⁵⁹. Мировой финансовый кризис, с одной стороны, облегчил бремя транспортного комплекса Китая благодаря снижению объемов его работы, и с другой стороны, превратил комплекс в «антикризисного менеджера», стимулирующего развитие национальной экономики. Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта единодушны в своих оценках — увеличение капиталовложений в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1 % способствует росту ВВП²⁶⁰ КНР на 1,5 % — инвестиции в строительство ВСМ в размере 100 млн юаней стимулируют рост ВВП на 270 млн юаней²⁶¹, а увеличение доли грузовых железнодорожных перевозок в совокупном грузообороте транспорта КНР на 1 % позволяет снизить себестоимость национальной логистики на 21,2 млрд юаней²⁶². В декабре 2018 г. ГКРР одобрил проект строительства высокоскоростной железной дороги Сиань—Яньань (пров. Шэньси) протяженностью 292 км (11 остановок) и стоимостью 55,16 млрд юаней (7,94 млрд долл.). Поезда будут развивать максимальную скорость 350 км/ч, а пропускная способность будет составлять 30 млн пассажиров в год. Реализация проекта займет 4 с половиной года. По мнению ГКРР это строительство станет частью плана увеличения количества инфраструктурных проектов, направленного на стимулирование экономического развития²⁶³.

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 мест²⁶⁴. Что касается эффекта для самой транспортной отрасли, то расчеты показывают, что увеличение на 1 % доли ВСМ в объеме пассажирских перевозок железнодорожным транспортом КНР обеспечивает экономию более 20 млрд юаней²⁶⁵. Приведенные цифры объясняют уделяемое китайским руководством повышенное внима-

ние развитию железнодорожной отрасли, которое рассматривается в качестве важнейшего драйвера развития экономики. Что касается ВСМ, то здесь приоритет отдается инвестициям в развитие транспортной инфраструктуры, в первую очередь в центральных и западных провинциях Китая и в производство подвижного состава²⁶⁶. В период с 2015 по 2016 г. из 5,3 трлн юаней государственных инвестиций в промышленность 1,22 трлн юаней пошли на развитие транспортной отрасли и в результате темпы роста валовой добавленной стоимости в высокотехнологичных отраслях промышленности (включая промышленность по производству подвижного состава для ВСМ) в 2016 г. увеличились до 10,2 %, тогда как в остальной промышленности КНР темпы роста составили 6,1 %²⁶⁷. За 2016 г. прирост объемов капиталовложений в основные фонды промышленности составил 10,9 %, а прирост объемов инвестиций в развитие транспортного комплекса составил 17,1 %. По расчетам китайских специалистов, прирост резерва инфраструктурных мощностей стимулирует рост внутреннего спроса — увеличение инфраструктурных мощностей страны на 1 % обеспечивает рост внутреннего спроса на 1,7 %²⁶⁸. Развитие ВСМ продуцирует и серьезный внутриотраслевой мультипликативный эффект — по оценкам КЖК изъятие одного пассажирского состава из магистрали со смешанным типом позволяет повысить ее пропускную способность на 1,5—2 грузового состава — введение в эксплуатацию линий ВСМ Цзинань—Циндао и Ухань—Гуанчжоу увеличило грузооборот на действующих параллельных грузовых железных дорогах в среднем на 160 млн т в год, а на участке Шанхай—Нанкин железной дороги Пекин—Шанхай увеличение грузооборота составило более 320 тыс. т или на 165 млн т в год²⁶⁹. С пуском ВСМ Пекин—Шанхай ежедневная пропускная способность старых, проходящих параллельно грузовых магистралей, возросла на 150 тыс. т, т. е. на 50 млн т ежегодно²⁷⁰, а с открытием сообщения по ВСМ Ланьчжоу—Урумчи грузооборот на проходящей параллельно старой железной дороге вырос почти в 3-е — с 78,5 до 200 млн т²⁷¹.

Развитие транспортных сетей в Китае заметно активизирует процессы регионального развития. В первую очередь это касается, конечно, развития экономики районов, по территории которых про-

ходят высокоскоростные магистрали. Так магистраль Пекин—Гуанчжоу объединяет 5 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 5 лет обеспечит дополнительный рост ВВП страны на 3—4 %, а лишь 1 ее участок (Пекин — Чжэнчжоу) к 2030 г. добавит ВВП КНР 275,8 млрд юаней (в среднем 15,3 млрд юаней в год)²⁷². Поэтому развитие 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 ЭПШП (Экономический пояс Шелкового пути) и МШП XXI в. (Морской Шелковый путь XXI в.)²⁷³.

ВСМ является главным драйвером развития отдаленных и малонаселенных районов. Так ВСМ Цинхай—Тибет обеспечила 10 лет ежегодного роста ВВП Тибетского автономного региона (ТАР) на 10 % (с 34,2 млрд юаней в 2006 г. до 102,6 млрд юаней в 2015 г.). В 2018 г. ВВП ТАР, как и в 2017 г., вырос примерно на 10 %, тогда как в 2017 г. его объем составлял более чем 140 млрд юаней (21 млрд долл.), а доход на душу населения сельских жителей региона в 2018 г. вырос примерно на 13 %, для городских жителей — более чем на 10 % — 26-й год подряд в Тибете отмечается двузначный рост ВВП и примерно в таких же масштабах возросли доходы и провинции Цинхай²⁷⁴. За эти годы ВСМ в ТАР перевезла более 160 млн пассажиров, что позволило туристической отрасли увеличивать свои доходы на 25 % за счет роста туристического потока с 1,8 млн до 35 млн соответственно²⁷⁵. В 2018 г. в туристической отрасли ТАР было занято около 15 % местного населения (свыше 400 тыс. чело-

век)²⁷⁶. ВСМ фактически организовала экономический бум, результатом которого стал рост объема внешней торговли автономного района по итогам 2018 г. до 4,75 млрд юаней (701 млн долл.), а новые 26 зарубежных инвестиционных компаний, пришедшие в 2018 г. на рынок ТАР, принесли экономике автономного района дополнительно 60 млрд долл. ПИИ²⁷⁷. Такая же картина наблюдается после прихода ВСМ в СУАР — в 2018 г. автономный район посетило более 35 млн китайских и 1,5 млн зарубежных туристов²⁷⁸, а доходы от туристической отрасли выросли на 35,2 % и составили 63 млрд юаней²⁷⁹. 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 провинции²⁸⁰. Аналогичное позитивное воздействие оказывается и на рост уровня жизни населения — после прокладки по территории уезда Саньцзян ВСМ Гуйян—Гуанчжоу значительно возросли доходы жителей, а уезд ежедневно стал принимать более 2 тыс. туристов из провинции Гуандун и других территорий, что дает местным жителям возможность ежедневно получать доходы от туризма в размере 100—150 юаней²⁸¹.

В условиях перехода экономики Китая на инновационный путь развития, железнодорожный комплекс рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста КНР, который обеспечивает единство и связность экономического пространства территории, укрепление межпровинциальных транспортно-экономических связей, оптимизацию размещения производительных сил, выравнивание уровней социально-экономического развития провинций и автономных районов Китая. Железнодорожная инфраструктура оказывает комплексное влияние на экономическое развитие провинций и автономных районов КНР как на макроэкономическом уровне, так и применительно к хозяйствующим субъектам данных территорий. Железнодорожный комплекс КНР в качестве ведущего элемента производственной инфраструктуры, с одной стороны, обеспечивает перевозку товаров и ресурсов, с другой — улучшает доступность провинций, обеспечивая возможность

свободного передвижения товаров и населения. В свою очередь региональное экономическое развитие превращается в главную движущую силу развития спроса на услуги по транспортировке пассажиров и грузов. К 2025 г. от сети путей в виде нынешних «4 вертикальных и 4 горизонтальных линий» будет осуществлен переход к «8 вертикальным и 8 горизонтальным линиям», что потребует увеличить протяженность магистралей почти в 1,5 раза — до 38—40 тыс. км²⁸². Строительство высокоскоростных магистралей значительно повысило мобильность населения КНР — ежегодный прирост объема пассажирских перевозок на ВСМ Пекин—Тяньцзинь со дня ее открытия составлял 20 %, ВСМ Пекин—Шанхай — 40 %²⁸³, а в 2018 г. интервалы между отправлениями скоростных составов в обоих направлениях составляли около 4 мин²⁸⁴. Ежегодный объем пассажирооборота самой протяженной в мире ВСМ Пекин—Гуанчжоу в 2018 г. составил около 87 млн человек²⁸⁵. Кроме того, магистраль сделала более доступными туристические объекты — через год после открытия движения по ВСМ число туристов, которые посетили города Ухань, Чанша, Чжэнчжоу, Шицзячжуан и Пекин, увеличилось на 35 %²⁸⁶. Акционерная компания с ограниченной ответственностью «Скоростная железная дорога Пекин—Шанхай» (BSHSR), являющаяся оператором одной из самых востребованных высокоскоростных железнодорожных линий Китая, начала подготовку к первичному публичному размещению акций на отечественном фондовом рынке. Пекинское бюро Китайского комитета по контролю над ценными бумагами 23 февраля 2019 г. опубликовало информацию о проведении листинга (установление соответствия ценной бумаги определенным критериям для допуска к торгам на фондовой бирже или на иной фондовый рынок, где существует процедура отбора ценных бумаг, осуществляемого финансовой компанией CSC «Скоростная железная дорога Пекин—Шанхай». По данным КЖК, благодаря высококачественным активам и стабильным доходам BSHSR в течение 3 лет подряд остается рентабельной и имеет право на первичное публичное размещение акций (IPO)²⁸⁷. Высокоскоростная железная дорога Пекин—Шанхай, связывающая китайскую столицу с экономическим центром страны Шанхаем, *с начала эксплуатации в июне 2011 г. и до февраля 2019 г. перевезла*

940 млн пассажиров²⁸⁸. Также в течение 2019 г. высокоскоростные железные дороги Гуанчжоу—Шэньчжэнь и Датун—Цинхуандао собираются приступить к первичному публичному размещению акций на китайском фондовом рынке²⁸⁹. В 2016 г. была запущена в эксплуатацию ВСМ Чжэнчжоу (пров. Хэнань)—Сучжоу (пров. Цзянсу) — первая в КНР скоростная дорога, где поезда развивают скорость в 380 км/ч, что позволило сократить время в пути между двумя городами с 2 ч 33 мин до 80 мин. Магистраль, проходящая через три провинции Китая (Хэнань, Аньхой и Цзянсу), соединила западные провинции с двумя важнейшими линиями ВСМ север—юг (Пекин—Гуанчжоу и Пекин—Шанхай) и позволила значительно сократить время поездки между западными, центральными и восточными провинциями страны²⁹⁰. ВСМ Сучжоу—Ланьчжоу является одной из важнейших магистралей КНР, превратилась в центральное звено евразийского континентального маршрута и стала играть ключевую роль в реализации плана строительства ЭПШП. Магистраль значительно сократила время поездки между крупнейшими городами в направлении восток-запад: время поездки между Шанхаем и Чжэнчжоу уменьшилось с 4 ч до 2 ч 45 мин, а из Шанхая до Сианя сегодня можно доехать за 6 ч вместо 10 ч 47 мин. Руководство КЖК планирует, что в будущем все высокоскоростные поезда в Китае будут передвигаться со скоростью 400 км/ч, что позволит еще больше сократить время в пути между важнейшими городами страны²⁹¹. В ряду реализуемых в железнодорожной отрасли проектов, призванных радикально сократить время в пути между важнейшими промышленными и логистическими центрами, необходимо отметить начатое в 2016 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 Дальянь (пров. Ляонин) и Яньтай (пров. Шаньдун), сухопутное расстояние между которыми составляет 1,2 тыс. км. Транспортировка автомобиля паромом занимает 8 часов, а при транспортировке автомобилем под водой на железнодорожных платформах со скоростью более 200 км/ч время в пути сократится до 40 мин²⁹². Первый желез-

нодорожный туннель под рекой Янцзы, являющийся частью участка Чунцин—Цяньцзян высокоскоростной железной дороги Чунцин—Хунань, должен быть построен в Чунцине в 2024 г. Этот участок (Чунцин—Цяньцзян) протяженностью 265 км будет иметь 8 остановочных станций, а поезда будут курсировать с расчетной скоростью в 350 км/ч. Строительство туннеля, начатое в начале 2019 г., продлится 5 с половиной лет с общим объемом инвестиций 53,5 млрд юаней (7,7 млрд долл.). Участок Чунцин—Цяньцзян является основной частью высокоскоростной железной дороги Сямэнь—Чунцин и предназначен для обслуживания междугородних пассажиров²⁹³.

Развитие ВСМ позволяют разгрузить не только обычные железнодорожные линии, но и снизить нагрузку на межрегиональные скоростные автомобильные магистрали, развивать ускоренное движение контейнерных поездов. Результатом является значительное повышение эффективности всей системы перевозок пассажиров и грузов и значительное снижение потребности в капиталовложениях на развитие альтернативных видов транспорта (грузовых железных дорог, внутренних провинциальных автомобильных дорог, региональных аэропортов и внутренних водных портов), что позволяет снизить эксплуатационные расходы на подавляющей части транспортной сети КНР и минимизировать негативные последствия от воздействия транспорта на окружающую среду. Экономический эффект от работы железнодорожного комплекса КНР имеет несколько составляющих. Самая высокая загруженность в мире инфраструктуры и подвижного состава обеспечивает железнодорожному транспорту КНР самую высокую эффективность основных экономических показателей работы отрасли — рентабельности, окупаемости, фондоотдачи. Численность занятых в железнодорожном комплексе КНР превышает 2,2 млн человек и при этом он вместе с другими высокотехнологическими отраслями создает спрос на высококвалифицированную рабочую силу, что обеспечивает косвенный экономический эффект — рентабельность в национальном масштабе системы профессионального образования. В экономическом плане железнодорожный комплекс КНР сегодня существенно эффективнее автомобильного и воздушного комплекса — в сравнении с автомобильным транспортом у железнодорожного в 2—2,5 раза выше показатель

энергосбережения, а авиационный транспорт, у которого в составе себестоимости доля горючего достигает 40 % по этому показателю вообще не способен конкурировать с железнодорожным. В этих условиях активная политика электрификации путей будет и дальше стабильно повышать экономическую эффективность железнодорожного комплекса²⁹⁴. Сегодня стоимость перевозки 1 т груза на расстояние в 1 км железнодорожным транспортом в КНР составляет 0,15 юаня, тогда как транспортировка грузов автомобилями обходится в 0,7 юаня, стоимость перевозки авиатранспортом достигает 6 юаней²⁹⁵. Практика демонстрирует важный для густонаселенной страны факт, что пропускная способность железнодорожной магистрали при меньшей площади отторжения земельного отвода для прокладки железнодорожного полотна значительно выше провозной способности автомобильной дороги и в будущем значение всех этих факторов будет определять дальнейшее повышение косвенной экономической эффективности железнодорожного транспорта КНР и повышение его роли в ускорении экономического развития. Эксплуатация высокоскоростных железных дорог в КНР продемонстрировала быструю окупаемость и высокую доходность этого вида транспорта. Это обеспечивается как высокой загруженностью ВСМ, так и эффективным управлением их работой. В 2017 г. общий объем доходов ВСМ Пекин—Шанхай от продажи билетов превысил 40 млрд юаней, чистая прибыль составила 7,96 млрд юаней²⁹⁶ — в результате уже через 3 года ВСМ стала высокорентабельной и сможет окупиться через 11—13 лет²⁹⁷. Что касается проходящих по малозаселенным или менее экономически развитым территориям ВСМ, то расчеты экономистов показывают, что они тоже со временем достигнут достаточного для окупаемости уровня рентабельности, однако этот процесс может затянуться из-за низкой пассажирской загрузки поездов в отдаленных западных провинциях КНР. Китайские специалисты на основе анализа объемов перевозок пришли к выводу, что ВСМ могут приносить прибыль и перейти на самоокупаемость лишь при достижении ими ежегодных объемов перевозки *не менее 100 млн пассажиров*, поэтому большинство других китайских высокоскоростных дорог, проходящих по менее заселенным и недоста-

точно развитым районам страны, являются убыточными магистральями²⁹⁸.

По оценкам китайских экономистов появление поездов ВСМ на каком-то маршруте снижает количество авиапассажиров на этом же маршруте на 30 %, причем у некоторых региональных авиакомпаний пассажирооборот сокращался почти вдвое. Это заставило ведущих авиаперевозчиков снизить пассажирские тарифы. Так China Southern Airlines ввела скидки до 73 %. На перелет по маршруту Пекин—Ухань компания Air China снизила цены на 57 %. А региональные перевозчики по этому маршруту после начала работы ВСМ Пекин—Ухань снизили стоимость билетов на перелет по этому маршруту в 5 раз — с 1 тыс. до 200 юаней²⁹⁹. Это свидетельствует, что экономический эффект от развития ВСМ крайне велик — экономика получает выгоду за счет повышения эффективности грузоперевозок, а населению обеспечивается экономия средств в результате снижения стоимости поездок и сокращения времени в пути.

Решающее значение в инновационном развитии железнодорожного транспорта Китая сыграли инвестиции КЖК в развитие НИ-ОКР, которые в период 2003—2018 гг. составляли 2,6 % от суммы доходов министерства, увеличиваясь ежегодно примерно на 30 %³⁰⁰, и сегодня китайские компании успешно конкурируют с западными производителями на стремительно развивающемся мировом рынке ВСМ. Работа по созданию с начала XXI в. высокотехнологичного подвижного состава и крупнейшей в мире сети ВСМ обошлась КЖК в астрономическую сумму — более 10 трлн юаней³⁰¹, а подавляющая часть инвестиций была сформирована за счет займов и кредитов со стороны государственных и коммерческих банков. Экспорт высокотехнологичного подвижного состава приносит значительный экономический эффект для экономики в целом. Так, в 2017 г. при сокращении объемов экспорта китайских товаров на 6 %, объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава вырос на 70 % и составил более 30 млрд юаней³⁰², а в 2018 г. на фоне роста объемов производства промышленности Китая на 6,5 % объем производства высокотехнологичных отраслей промышленности КНР увеличился на 11,7 %, причем значительный вклад внесло производство инновационного подвижного состава для ВСМ с высокой добавленной

стоимостью³⁰³. Руководство КНР планирует и дальше уделять повышенное внимание увеличению экстернального эффекта для экономики страны от развития железнодорожного комплекса. В 2016 г. Государственный совет КНР утвердил программу «Создания к 2020 г. новой системы логистики, отвечающей современной модели экономического роста», предусматривающую расширение применения механизма инновационного развития на основе политики по «слиянию и поглощению» межрегиональных и международных логистических и производственных компаний в области железнодорожного транспорта, привлечение частных инвесторов в отрасль, введение преференциальной налоговой политики. Планируется отмена незаконных сборов на железнодорожном транспорте, снижение дорожных сборов, снижение тарифов на грузовые перевозки, что позволит снизить соотношение общей суммы логистических затрат железнодорожного комплекса КНР и общей стоимости перевезенных грузов к 2020 г. с 4,9 % до 4,4 % и как результат позволит увеличить количество потребителей услуг железнодорожного комплекса и дополнительно стимулирует макроэкономический рост³⁰⁴.

В планах КЖК в 2020 г. довести протяженность железнодорожной сети Китая до 150 тыс. км, а в 2030 г. — до 200 тыс. км³⁰⁵. Эти ориентиры должны сыграть важную роль в решении задачи удвоения к 2020 г. ВВП КНР в сравнении с 2010 г. Как следствие, стать важным вкладом железнодорожного комплекса в построении к 2020 г. «общества малого благоденствия» («сяокан») и к 2030 г. «общества всеобщей зажиточности» («фуюй») ³⁰⁶. За 3 последние десятилетия железнодорожный комплекс КНР осуществил рывок, в результате которого он стал одним из самых передовых в мире — комплекс не только является высокоэффективной и передовой в техническом отношении частью транспортной отрасли и промышленности страны, но и оказывает самое большое воздействие на остальную экономику — является одним из главных драйверов ее устойчивого развития. Пример развития в рамках транспортного комплекса новой отрасли ВСМ демонстрирует, как правильная оценка перспектив развития транспорта и целенаправленная концентрация ресурсов страны позволили создать новую отрасль, потенциал которой вывел ее в лидера мирового рынка в своем сегменте. В итоге Ки-

тай смог занять значительную часть (до 30 %) мирового рынка строительства высокотехнологичных путей и продаж высокоскоростного подвижного состава с высокой добавленной стоимостью, что, несомненно, внесет весомый вклад в реализацию плана строительства ЭПШП. Это обстоятельство подтверждают слова исполнительного директора Китайского общества изучения политики ВТО Сюэ Жунцзюя, который в начале 2019 г. заявил, что «Китай начинает в меньшей степени ориентироваться на рост объемов внешней торговли, а больше делает акцент на увеличение объемов продаж продукции с высокой добавленной стоимостью и проведение структурных реформ»³⁰⁷.

До недавнего времени соотношение стоимости логистических затрат транспортного комплекса КНР к объему ВВП превышало 17 %. В 2017 г. этот показатель улучшился до 14,3 %, а в 2018 г. до 13,6 %³⁰⁸, однако пока он выше мирового уровня — например, в 1,3 раза превышает этот показатель Индии³⁰⁹, а по расчетам китайских экономистов, снижение стоимости логистических расходов к объему ВВП на 1 % позволяет промышленности КНР получить экономию в 900 млрд юаней³¹⁰. В целях обеспечения сбалансированной работы отраслей транспортного комплекса КНР и стимулирования развития экономики КНР в марте 2017 г. Государственный совет КНР, Министерство транспорта КНР совместно с 19 ведомствами приняли постановление «О развитии мультимодальных перевозок в стране», которое определило задачу ликвидации несбалансированности пропорций между различными видами транспорта и обеспечение оптимизации работы всех видов транспортного комплекса КНР³¹¹. В постановлении отмечается, что мультимодальные перевозки с применением автомобильного транспорта с последующим подключением к логистическому процессу других видов транспортного комплекса оказываются более мобильными и позволяют обеспечить значительный синергетический и экстернальный эффекты в рамках одной логистической цепочки по сравнению с перевозками, осуществляемыми только одним видом транспорта, а в силу того, что подобные перевозки грузов предполагают контейнеризацию автотранспортных перевозок (использование контейнеров) и различных транспортных средств, то доставка груза от поставщика к потре-

бителю будет происходить с минимальными затратами и рисками. Для стимулирования развития оптимальных по расстоянию грузовых перевозок автомобильному транспорту рекомендовано осваивать новые виды мультимодального (межвидового) логистического бизнеса, активно внедряться в портовую инфраструктуру и на рынок евразийского транзита, где доля транспортно-логистических услуг автомобильного транспорта должна вырасти к 2025 г. до 5—7 %, а при устойчивом росте погрузки и грузооборота должна быть увеличена и рентабельность логистического бизнеса отрасли автомобильных перевозок. Для реализации этих планов автомобильным предприятиям нужно освоить новые виды деятельности — стивидорный бизнес в портах для расширения клиентской базы счет привлечения новых грузов. Для начала предлагается рассмотреть возможность покупки контейнерных терминалов автомобильными предприятиями в крупных китайских портах с последующим развитием потенциала складских мощностей за счет выхода на рынок евразийского железнодорожного транзита — т. е. осуществлять доставку грузов грузовыми автомобилями на короткие расстояния из портов до крупных узловых и сортировочных железнодорожных станций, откуда грузовые партии в рамках реализации плана Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве ЭПШП и МШП XXI в. железными дорогами будут отправляться в страны Европы³¹², Центральной и Юго-Восточной Азии. При этом в постановлении отмечается, что существующая система межвидовых тарифов (зачастую заниженные тарифы на перевозку грузов автомобильным транспортом) не способствует использованию автомобильного транспорта КНР в экономически обоснованных масштабах, что неизбежно результируется в росте общих логистических затрат³¹³. Логистические расходы автомобильного транспорта составляют значительную часть как предпринимательских, так и государственно-административных расходов и, следовательно, их сокращение позволит обеспечить положительные структурные сдвиги в экономике (основного потребителя логистических услуг) и снизит расходы государственного бюджета на транспорт³¹⁴. Постановление предписывает сократить объем перевозок на средние и дальние расстояния автомобильным транспортом в общей цепочке транспортно-логистических схем транспортного ком-

плекса КНР, на долю которых в 2017 г. приходилось 76,8 %, а в 2018 г. около 77 % всего объема перевозок грузов в Китае³¹⁵, и передать их часть железнодорожному³¹⁶, внутреннему водному и морскому (каботажные или прибрежные перевозки) видам транспорта³¹⁷.

В конце 2017 г. Министерство транспорта КНР обнародовало «План развития транспортного комплекса до 2020 г.», в котором главной целью трехлетней программы намечен перевод грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный, чей объем перевозки грузов было намечено повысить в 2020 г. на 30 % (примерно на 1,1 млрд т относительно показателя 2017 г.)³¹⁸. Согласно заявлению руководства КЖК, задание по освоению дополнительного объема перевозок на 2018 г. было выполнено с превышением, и в корпорации объяснили этот факт несколькими причинами. Прежде всего, это раскрытие потенциала маршрутов перевозок угля из основных угледобывающих районов страны — Шаньси, Шэньси, АРВМ и СУАР и введение в эксплуатацию по этим маршрутам тяжеловесных составов. Они, к примеру, впервые появились в 2018 г. на железнодорожных линиях Таншань (пров. Хэбэй)—Хух-Хото (АРВМ) и Ватан (пров. Шаньси)—Жичжао (пров. Шаньдун), на которых годовые объемы перевозок увеличились благодаря этому почти на 492 % и 76 % соответственно³¹⁹. Второй причиной стал перевод транспортировки руды с автомобильного на железнодорожный транспорт из портов, расположенных на берегу Бохайского залива, а также на восточном побережье КНР, и за счет этого в 2018 г. были обеспечены перевозки руды в общем объеме 311 млн т (на 11,2 % больше по сравнению с 2017 г.). Третьим фактором стало активное развитие смешанных перевозок, включая железнодорожно-морские, железнодорожно-речные и прямые международные), и организация специализированных логистических услуг по перевозкам, например, товарных автомобилей железнодорожным транспортом, а также продукции в рамках системы «холодовой цепи» поставок³²⁰. Эта Программа была разработана совместно с Министерством экологии и окружающей среды КНР, поскольку с точки зрения загрязнения один грузовик выбрасывает в атмосферу в 13 раз больше вредных веществ, чем железнодорожный состав. Следует учитывать, что автомобильный транспорт стал главным источником загрязнения атмо-

сферы в крупных и средних городах КНР, а более 45 % смога в Пекине формируется за счет автомобильных выбросов. Реализация разработанной Программы обеспечит к 2020 г. существенное сокращение выбросов окислов азота и твердых дисперсных частиц³²¹.

Таблица 3. Показатели грузовой работы транспортного комплекса КНР/железнодорожного транспорта Китая в 2017 г.

Вид транспорта	Единица измерения	Объем	Рост по сравнению с 2016 г., %
<i>Общий объем перевозки грузов</i>	<i>100 млн т</i>	<i>479,4</i>	<i>9,3</i>
Железнодорожный	100 млн т	36,9	10,7
Автомобильный транспорт	100 млн т	368,0	10,1
Водный	100 млн т	66,6	4,3
Гражданская авиация	10 тыс. т	705,8	5,7
Трубопроводный	100 млн т	7,9	7,3
<i>Общий объем грузооборота</i>	<i>100 млн т/км</i>	<i>196 130,4</i>	<i>5,1</i>
Железнодорожный	100 млн т/км	26 962,2	13,3
Автомобильный транспорт	100 млн т/км	66 712,5	9,2
Водный	100 млн т/км	97 455,0	0,1
Гражданская авиация	100 млн т/км	243,5	9,5
Трубопроводный	100 млн т/км	4757,2	13,4

Таблица 4. Показатели объема перевозки пассажиров и пассажирооборота транспортного комплекса КНР/железнодорожного транспорта Китая в 2017 г.

Вид транспорта	Единица измерения	Объем	Рост по сравнению с 2016 г., %
<i>Общий объем перевозки пассажиров</i>	<i>100 млн пасс.</i>	<i>185,1</i>	<i>-2,6</i>
Железнодорожный	100 млн пасс.	30,8	9,6
Автомобильный транспорт	100 млн пасс.	145,9	-5,4
Водный	100 млн пасс.	2,8	4,1
Гражданская авиация	100 млн пасс.	5,5	13,0

Окончание табл. 4

Вид транспорта	Единица измерения	Объем	Рост по сравнению с 2016 г., %
<i>Общий объем пассажирооборота</i>	<i>100 млн пасс/км</i>	<i>32 812,7</i>	<i>5,0</i>
Железнодорожный	100 млн пасс/км	13 456,9	7,0
Автомобильный транспорт	100 млн пасс/км	9765,1	-4,5
Водный	100 млн пасс/км	77,9	7,7
Гражданская авиация	100 млн пасс/км	9512,8	13,5

Источник: Statistical Communique of the People's Republic of China on the 2017 National Economic and Social Development (National Bureau of Statistics of China. February 28, 2018). URL: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201802/t20180228_1585666.html.

В середине 2018 г. Министерство транспорта КНР совместно с КЖК приняли закон о мультимодальных перевозках (МП) для перевода некоторых грузов с грузовых автомобилей на гораздо более экологичные и дешевые виды транспорта — водный и железнодорожный и регламентировали правила для МП, которые должны повысить их конкурентоспособность. Закон детализирует требования к мультимодальным перевозками ограничивает сферу применения автомобильного транспорта при осуществлении МП, а также побуждает инвесторов вкладывать средства в развитие перегрузочных терминалов³²². Также закон предусматривает, что автомобильный транспорт, принимающий участие в МП, может проехать строго ограниченное расстояние (до 200 км), в пределах которого операторы смогут свободно использовать грузовые терминалы по своему выбору. Причем максимально допустимое фиксированное расстояние может быть превышено на 25 % лишь при условии, что перевозчик сможет надлежащим образом обосновать крайнюю необходимость достижения ближайшего грузового терминала, обеспечивающего необходимые условия и по отработке и перевалке отправленных грузов³²³. Китайское правительство также рассчитывает сократить долю грузовых перевозок автомобильным транспортом за счет предоставления ряда преференций железнодорожному транспорту, в

частности, за счет сокращения величины тарифов на перевозки по железной дороге, уменьшения налоговой нагрузки на предприятия железнодорожной отрасли, расширения применения системы контейнерных перевозок³²⁴ и облегчения доступа по железным дорогам ко всем крупным мегаполисам КНР³²⁵. Кроме того, в конце 2018 г. Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) решил КЖК самостоятельно осуществлять эмиссию ценных бумаг с целью финансирования проектов расширения железнодорожной сети. И, наоборот, Министерство транспорта КНР намерено ввести повышенные пошлины на перевозки грузов автотранспортом и к концу 2019 г. собирается разработать новые стандарты для дизельного топлива по аналогии с подобной политикой, разработанной в странах Евросоюза. Суть заключается в том, что автомобили, производимые в КНР, должны использовать дизтопливо стандарта «Евро-6», который регулирует содержание вредных выбросов и, более того, каждый произведенный в Китае автомобиль должен быть сертифицирован³²⁶. Предпринятые правительством КНР меры привели к тому, что в 2018 г. общий объем логистических издержек транспортного комплекса КНР удалось снизить на 98,1 млрд юаней³²⁷.

Глава 2

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КНР КАК КЛЮЧЕВОГО ФАКТОРА ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯСА И ПУТИ»

2.1. Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТЖМ)

В 2013 г. Председатель КНР во время своего визита в Казахстан предложил странам Центральной Азии совместно с Китаем реализовать план создания ЭПШП, который предусматривает расширение строительства железнодорожных дорог, которые свяжут страны Центральной Азии и Китай, а в перспективе объединенная транспортная сеть позволит создать транспортный коридор от стран АТР до стран Западной Европы. Создаваемая сеть объединит 18 азиатских и европейских стран общей площадью 50 млн кв. км с населением в 3 млрд человек. Во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия, октябрь 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин с целью оказания помощи в развитии региональной инфраструктуры выступил с инициативой о создании МШП XXI в., который позволит связать железнодорожную сеть южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) с основными портами региона. Морской шелковый путь XXI в. кроме этого объединит морские порты стран АСЕАН и продлится по маршруту Желтое море—Южно-Китайское море—Тихий и Индийский океаны и пройдет далее до портов стран южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки³²⁸. В наши дни предложения

Председателя КНР Си Цзиньпина о создании ЭПШП и МШП XXI в. для краткости называют планом развития «пояса и пути»³²⁹.

Льготное финансирование правительством КНР прокладки железнодорожных магистралей в государствах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», *предоставляется Китаем на исключительно льготных условиях*³³⁰ и стимулирует в первую очередь экономическое развитие самого Китая, так как расширяется железнодорожная сеть западных и южных приграничных провинций страны, которые в логистическом отношении становятся важнейшим звеном маршрута «пояса и пути». Это стимулирует экстернальный эффект в сопряженных отраслях экономики Китая, нивелирует уровень развития провинций и автономных районов, повышает мобильность населения, ускоряет оборот товаров, снижает стоимость транспортировки. Поставка железнодорожного подвижного состава в рамках инициативы «пояс и путь» обеспечивает рост объемов производства железнодорожной техники и оборудования в Китае — этот экспорт также будет создавать экстернальный эффект в экономике — позволит обеспечить заказами многие отрасли китайской промышленности³³¹. Нарастивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей национальной и региональной экономики. В международном аспекте планы создания «пояса и пути» призваны обеспечить увеличение объемов китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ), которые будут направляться на расширение строительства транспортных путей за рубежом, увеличение экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий в области инфраструктурного строительства для построенных транспортных сетей. На первый взгляд, выгодные для сопредельных стран практически беспроцентные инфраструктурные кредиты из КНР на самом деле приносят баснословные экономические дивиденды в первую очередь самому Китаю и позволяют китайским компаниям монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей и закупки подвижного состава. Строительство за рубежом транспортных сетей создает экстернальный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных провинций Китая, являющихся основными поставщиками материалов и оборудования

для зарубежных инфраструктурных сетей. Китайские прямые зарубежные инвестиции, опирающиеся на государственную поддержку руководства КНР³³² и направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей сопредельных стран, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный и строительный комплексы³³³, а строительство железнодорожных магистралей за рубежом в конечном итоге позволит КНР войти на новые рынки сбыта продукции, а также будет стимулировать рост объемов китайского внешнеторгового оборота. Строительство по китайским технологиям зарубежных инфраструктурных сетей создает спрос на импорт из КНР строительных материалов, оборудования и высокотехнологичного подвижного состава с высокой добавленной стоимостью (и последующее послепродажное его обслуживание с использованием китайских комплектующих), активизируя рост экспортных поставок отраслевой продукции и увеличение экспортных доходов Китая³³⁴. В свою очередь при реализации китайского проекта «пояса и пути» приграничные с Китаем страны смогут в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест³³⁵, что будет приводить к улучшению общей экономической ситуации.

Кроме вопросов логистики планы строительства ЭПШП и МШП XXI в. подразумевают и решение ряда других важных проблем социально-экономического характера, а именно: унификация и дальнейшая ликвидация торговых барьеров; ускорение таможенных, визовых и других процедур с целью активизации предпринимательской деятельности; рост масштабов международного торгового сотрудничества и расширение объемов взаимных инвестиций; учреждение зон свободной торговли; расширение применения национальных валют в международных расчетах и интернационализация юаня (в силу того, что Китай превращается в главного инвестора, обеспе-

чивающего финансирование инфраструктурного строительства в странах, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП XXI в.³³⁶; расширение гуманитарных контактов между странами в таких сферах, как здравоохранение, образование, туризм, наука, культура, искусство, а также расширение обмена мнений и взглядов по линии общественных, парламентских и других политических образований.

В период 2014—2017 гг. объем торговли Китая с 53 странами³³⁷, расположенными вдоль маршрутов «пояса и пути» превысил 20 трлн юаней (2,9 трлн долл.)³³⁸. В одном только 2016 г. объем торговли Китая с этими странами равнялся 6,3 трлн юаней (954,59 млрд долл.), что составило 25,7 % от общего объема внешнеторгового оборота Китая³³⁹. Торговое сотрудничество со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути» стало новой движущей силой роста внешней торговли Китая и в 2018 г., объем торговли Китая с этими странами составил 8,37 трлн юаней (1,23 трлн долл.), увеличившись на 13,3 % по сравнению с 2017 г.³⁴⁰ В 2017 г. объем инвестиций в проекты по развитию 7 основных отраслей экономики (транспорт, коммунальное хозяйство, строительство, телекоммуникации, энергетика, социальная сфера и экология) и в сделки в форме M&As (слияние и поглощение) составил более 493 млрд долл.³⁴¹, а около 40 % этой суммы пошла на реализацию этих проектов в Китае³⁴². Китайские компании подписали более 4 тыс. контрактов с компаниями этих страны на общую сумму 126,03 млрд долл., а основными реципиентами кредитов стали Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия, Россия и Греция³⁴³. Китай заключил международные налоговые соглашения (договоры об исключении двойного налогообложения) с 54 странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП и МШП XXI в. (включая Россию, Таджикистан, Камбоджу, Индию, Пакистан, Индонезию и Румынию)³⁴⁴, которые позволили китайским финансовым институтам сэкономить на налогах около 900 млн юаней³⁴⁵. Реализуя план развития «пояса и пути», к началу 2017 г. в 35 странах и регионах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», было сформировано 56 экономических и торговых зон сотрудничества³⁴⁶, объем налоговых поступлений, полученный правительствами этих стран, составил более 1,3 млрд долл., дополнительно было создано более 200 тыс. рабочих мест³⁴⁷. В 2017 г. объем китайских ПЗИ (прямые за-

рубежные инвестиции) в 53 страны, прилегающие к маршрутам «пояса и пути», превысил 14,4 млрд долл. (около 8 % объема всех китайских ПЗИ)³⁴⁸, а в 2018 г. Китай и страны вдоль «пояса и пути» продолжили углубление взаимодействия в торговле, развивали инвестиционный потенциал. В частности, в 2018 г. объем китайских ПЗИ в 56 государств — участников инициативы «пояс и путь» вырос на 8,9 % по сравнению с 2017 г. и составил 15,64 млрд долл.³⁴⁹, что составило 13 % от общего объема китайских ПЗИ в 2018 г. в размере 129,83 млрд долл.³⁵⁰, а страны вдоль «пояса и пути» в свою очередь инвестировали 6,08 млрд долл. в Китай (рост по сравнению с 2017 г. составил 11,9 %)³⁵¹. Всего в период с 2013 г. до 2019 г. китайские предприятия вложили более 60 млрд долл. в страны, расположенные вдоль маршрута «пояса и пути»³⁵², а количество сделок в форме «слияние и поглощение» увеличилось с 2,3 млрд долл. до 11,2 млрд долл.³⁵³ Крупнейшими бенефициарами стали Сингапур, Индонезия, Индия, Таиланд и Малайзия. В 2018 г. доходы китайских компаний от вложенных ПЗИ выросли на 21,4 % и составили 270 млн долл.³⁵⁴ Китайские эксперты прогнозируют, что через 5 лет объем накопленных ПЗИ компаний из КНР в странах «пояса и пути» достигнет 150 млрд долл.³⁵⁵ Выступая на саммите глав стран АСЕАН (Манила, Филиппины, 2017 г.), Ли Кэцян отметил, что в течение ближайших 5 лет общий объем импорта в КНР дойдет до 8 трлн долл.³⁵⁶, причем объем импорта из стран, прилегающих к маршруту «пояса и пути», составит 2 трлн долл.³⁵⁷ В предстоящие 15 лет Китай намерен импортировать товары на общую сумму 24 трлн долл., обеспечить привлечение ПИИ в объеме 2 трлн долл. и добиться общего объема китайских ПЗИ³⁵⁸ в размере 2,5 трлн долл.³⁵⁹ В 2016 г. китайскими компаниями в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», было заключено 7367 контрактов на общую сумму 126 млрд долл. (увеличение на 36,1 % по сравнению с предыдущим годом)³⁶⁰, что составило 52,1 % от общего количества зарубежных контрактов китайских компаний³⁶¹. В 2017 г. около 100 крупных государственных компаний и корпораций КНР имели около 8,5 тыс. филиалов и отделений в 150 стран мира³⁶², из них около 80 китайских государственных компаний открыли свои подразделения в странах, примыкающих к «поясу и пути»³⁶³. Во время своего выступления на саммите Форума

по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» министр транспорта КНР отметил, что к началу 2018 г. было введено в действие 356 трансграничных маршрутов железнодорожных и автомобильных перевозок между КНР и 15 странами, участвующими в плане строительства «пояса и пути»³⁶⁴, и открыто 127 международных авиамаршрутов (113 маршрутов для пассажирских и 14 — для грузовых перевозок)³⁶⁵ в 42 страны «пояса и пути», куда еженедельно вылетают 4,2 тыс. рейсов китайских авиакомпаний³⁶⁶. Объем торговли Китая с государствами, примыкающими к маршруту «пояс и путь» в 2018 г. достиг отметки в 1,3 трлн долл., что на 16,3 % больше, чем в 2017 г. Объем экспорта Китая в эти страны в 2018 г. составил 704,73 млрд долл. (рост на 10,9 % по сравнению с предыдущим годом), в то время как объем импорта достиг 563,07 млрд долл., увеличившись на 23,9 % в годовом выражении. Китайские компании инвестировали в экономику государств — участников инициативы «пояс и путь» 15,64 млрд долл. (прирост составил 8,9 % по сравнению с 2017 г.), в то время как объем ПИИ из этих стран в экономику КНР составил 6,08 млрд долл., увеличившись на 11,9 % в годовом исчислении³⁶⁷.

Сегодня имеется 2 самостоятельных направления железнодорожных маршрутов, связывающих страны Азиатско-Тихоокеанского региона с Европой, Средней Азией и Ближним Востоком. Первое направление, условно «российское», это Транссибирская магистраль — старейшая железнодорожная магистраль региона. Второе, условно «казахстанское», это железная дорога, берущая свое начало в Китае и проходящая по территории Казахстана через КПП (контрольно-пропускной пункт) Алашанькоу—Достык³⁶⁸ с разветвлением на европейские и южные маршруты. Оба направления имеют недостаточную пропускную способность и по техническому уровню на некоторых участках не могут считаться отвечающими современным требованиям. При этом обе дороги полностью загружены и в нынешнем виде не имеют существенных возможностей для увеличения пропускной способности. Для Китая большой интерес представляет казахстанское направление как существенно более короткое и в значительной части пролегающее по территории КНР и не случайно с начала нулевых годов это направление стало основным для евразий-

ского континентального транзита из стран АТР и, в первую очередь, для товаров китайского производства. Как следствие, китайские транспортные компании стали основным диспетчером маршрутов этого направления, управляя перемещаемым по нему грузопотоком. В этом статусе китайскому железнодорожному комплексу логично самому обеспечить развитие казахстанского направления — довести его пропускную способность и технический уровень до требуемых китайскому экспорту показателей. В чем и состоит основная часть проекта ЭПШП — создание сети собственных железнодорожных коридоров по маршруту страны АТР—страны Европы.

Главной составляющей Великого шелкового пути является Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТЖМ). Начало формирования этого транспортного коридора началось с создания железнодорожного маршрута «Ляньюньган (пров. Цзянсу) — Роттердам (Нидерланды), который имеет протяженность 10837 км, а движение по нему началось в 1992 г. На сегодня это самый короткий и, соответственно, самый экономичный железнодорожный маршрут между Юго-Восточной Азией и Западной Европой. Маршрут начинается на тихоокеанском побережье Китая (порт Ляньюньган) следует через города Сюйчжоу, Чжэнчжоу, Сиань, Ланьчжоу, Урумчи, Усу. Этот участок стал результатом реконструкции связывающей восток с западом страны Лунхай—Ланьсиньской железнодорожной магистрали (Ляньюньган—Урумчи). Из Урумчи ЕТЖМ через Джунгарские ворота выходит к китайско-казахстанскому КПП Алашанькоу—Достык, который начал функционировать в 1991 г. Здесь китайский участок маршрута соединяется с железнодорожной сетью Казахстана, затем, минуя Алматы, доходит до Шымкента, где разветвляется надвое — северная ветка через Актюбинск огибает Каспийское море и выходит на территорию России и далее по маршруту Казань—Москва—Брест (Белоруссия) выходит на территорию Евросоюза — железные дороги Польши и Германии. Показатели перевалки железнодорожных контейнеров на КПП Алашанькоу, самые большие из всех трансграничных переходов КНР, например, в 2017 г. на КПП Алашанькоу—Достык ежедневно перегружалось около 740 контейнеров, что составляло больше половины совокупного объема грузооборота всех КПП СУАР. В результате за

20 лет после открытия КПП ежегодный объем обрабатываемых грузов на нем увеличился со 160 тыс. т в 1991 г. до более 35 млн т в 2018 г. на общую сумму около 30 млрд долл. — КПП Алашанькоу стал крупнейшим в КНР сухопутным континентальным международным портом³⁶⁹. В конце 2014 г. параллельно старой Ланьсиньской магистрали была проложена высокоскоростная железнодорожная магистраль Ланьчжоу (пров. Ганьсу) — Синин (пров. Цинхай) — Цзяугуань (пров. Ганьсу) — Шаньшань (СУАР) — Урумчи (столица СУАР) протяженностью 1776 км. ВСМ проходит в том числе и по пустыне Гоби, отличающейся экстремальными погодными условиями — 80 % всего времени года скорость ветра достигает 25 м/с и может доходить даже до 60 м/с, однако даже при этих погодных условиях поезда движутся со скоростью 200 км/ч. В результате поездки, например, из Ланьчжоу в Урумчи сократилась с 20 до 8 ч³⁷⁰. Этот проект разгрузил от пассажирских поездов Ланьсиньскую железнодорожную магистраль, что позволило вдвое увеличить ее пропускную способность и увеличить скорость движения следующих в Западную Европу товарных поездов. Китайские железнодорожники рассматривают этот проект как способ существенно увеличить пропускную способность следующих участков маршрута. Например, продлить ВСМ по южному маршруту ЕТЖМ через Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан, Иран, Турцию и так довести до других стран Европы.

Вторая ветка маршрута ЕТЖМ пересекает границу с Казахстаном через казахстанский КПП Хоргос и Достык и по казахстанской территории выходит к каспийскому порту Актау, а далее через паромную переправу маршрут достигает азербайджанской столицы г. Баку. Этот протянувшийся на 3,5 тыс. км маршрут принято называть Транскаспийским железнодорожным транспортным коридором. Далее маршрут следует по Южно-Кавказской железной дороге к черноморским портам Грузии — Батуми и Поты. Сегодня Казахстан ведет работы по расширению порта Актау и развивает свой торговый флот с тем, чтобы существенно увеличить перевозку по этому маршруту контейнеров. А после того, как в 2017 г. началась эксплуатация железнодорожной линии Баку—Тбилиси—Карс этот коридор получил ответвление на Турцию, а это ответвление, получившее на-

звание TRACECA, через Турцию, Болгарию, Сербию, Венгрию, Австрию и Германию достигло Люксембурга. В 2018 г. по этому маршруту началась транспортировка грузов от г. Чжэнчжоу (пров. Хэнань) на Балканы и в страны Центральной Европы, однако оба эти ответвления казахстанского направления предусматривают мульти-модальные перегрузки, что увеличивает стоимость перевозки и сроки доставки грузов, и поэтому они будут играть в ЕТЖМ вспомогательную роль³⁷¹.

По объему грузового транзита лидирует открытый в 2011 г. трансконтинентальный маршрут Чунцин—Дуйсбург (Германия), имеющий протяженность 11179 км и срок доставки 16 дней. В экономическом районе Чунцин в 2018 г. производилось более 20 % ВВП КНР, а континентальный маршрут Чунцин—Дуйсбург обеспечивал транспортировку высокотехнологичной продукции из Чунцина и других центральных провинций КНР в страны Европы. Сегодня Чунцин, чей объем ВВП в 2018 г. составил 2,04 трлн юаней (229 млрд долл.)³⁷², является крупнейшим в КНР производителем компьютеров³⁷³ — в 2018 г. здесь было изготовлено более 120 млн компьютеров, в том числе 70 млн компьютерных планшетов, и поэтому этот маршрут является самым востребованным при транспортировке малогабаритных товаров с высокой добавленной стоимостью из Китая в Европу³⁷⁴. За первые 5 лет по маршруту Чунцин—Дуйсбург было совершено 233 рейса (в том числе 16 рейсов в страны Центральной Азии) и перевезено грузов на сумму 6,8 млрд долл. В течение 2016 г. по маршруту было осуществлено 490 рейсов, при этом за счет увеличения скоростного режима поезда стали преодолевать путь до конечного пункта за 11 дней — на 4 суток быстрее. Если в 2014 г. еженедельно по маршруту Чунцин — Дуйсбург отправлялось 3 поезда, то в 2017 г. это количество возросло до 25 (17 составов отправлялось в западном направлении Китай — Европа и 8 в обратном, восточном направлении Дуйсбург³⁷⁵ — Чунцин³⁷⁶). В сентябре 2016 г. из Чунцина отправился первый рейс с почтовыми отправлениями по маршруту Чунцин — Дуйсбург — Франкфурт и 15 дней спустя он прибыл в центр обработки почты Франкфурта. Объем перевозки грузов из города Чунцина в направлении европейских и центрально-азиатских стран поездами, пересекающими КПП Ала-

шанькоу, составляет около 80 % железнодорожного грузооборота китайского КПП Алашанькоу. Статистика таможни КНР свидетельствует, что объем перевозки поездами грузов по этому маршруту в страны Европы и ЦА составляет порядка 80 % железнодорожного грузооборота китайского КПП Алашанькоу³⁷⁷. По сообщениям китайской компания YUXINOU (Chongqing) Logistics Co., Ltd, в 2018 г. между Чунцином и европейскими странами прошло 1442 грузовых поезда (прирост по сравнению с 2017 г. составил более 50 %), а количество поездов, направляющихся из Европы обратно в Чунцин, достигло 728, впервые превысив количество отправляющихся в Европу поездов. В 2018 г. Чунцин запустил больше маршрутов грузовых поездов, связывающих город с Беларусью, Вьетнамом и Ираном, и в начале 2019 г. грузовые поезда из Чунцина отправляются в 30 европейских стран, а обратные рейсы могут доставлять товары в другие города Китая и страны ЮВА. Ассортимент грузов, перевозимых по этому маршруту, сегодня включает электронные товары, автомобили, механические изделия, кофейные зерна и одежду³⁷⁸. В 2019 г. муниципальные власти Чунцина продолжают направлять инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуру и в сферы логистики и планируют разместить свои складские и распределительные объекты в России, Польше и Вьетнаме³⁷⁹.

Самый старый трансконтинентальный маршрут Ляньюньган—Роттердам (Нидерланды) через КПП Алашанькоу обеспечивает доставку грузов из одного конца до другого за 20 дней. С начала 2016 г. маршрут разделился — составы из порта Ляньюньган стали следовать в том числе и через КПП Хоргос в направлении г. Алматы. По этому ответвлению каждую неделю в обоих направлениях следуют два состава. Они обеспечивают перевозку за 12 дней порядка 100 контейнеров и в 2018 г. еженедельно в оба конца отправлялись 2 состава, груженые 100 контейнерами, а время в пути составляло 12 дней³⁸⁰. В 2013 г. был запущен 3-й железнодорожный маршрут грузовых перевозок Чжэнчжоу (Центральный Китай)—Гамбург (Германия). Протяженность маршрута составила 10214 км, время в пути 18 дней (поезд следует по территории Европы 4 дня, стран «пространства 1520», в том числе Белоруссии, — 10 дней, КНР — 4 дня), а стандартный поезд состоит из 50 вагонов. Состав последо-

вательно разгружается в Варшаве и Гамбурге. А часть груза из Гамбурга доставляется в Антверпен (Бельгия) или Роттердам (Нидерланды). За 3 года по маршруту прошло 150 составов — до июня 2014 г. отправлялся 1 состав в неделю, а затем составы стали отправляться 2 раза в неделю К началу 2016 г. было выполнено 250 рейсов общим объемом перевозок 106 тыс. т стоимостью 1,7 млрд долл.³⁸¹ В 2018 г. в Центральном Китае значительно возросло количество грузовых поездов Китай—Европа — по данным Zhengzhou International Hub Development and Construction Co. Ltd, в 2018 г. 752 грузовых поезда проследовали по маршруту между Чжэнчжоу и европейскими городами (прирост объемов перевозки по сравнению с 2017 г. составил 50 %). Всего было перевезено 350 тыс. т грузов общей стоимостью более 3,2 млрд долл. Менее чем за 6 лет между Чжэнчжоу и европейскими городами проследовало 1760 поездов, которые перевезли около 850 тыс. т грузов стоимостью 8,5 млрд долл. В 2018 г. поезда в основном связывали Чжэнчжоу и немецкие города Гамбург и Мюнхен и бельгийский город Льеж, а также поезда из Чжэнчжоу направлялись в города Центральной Азии (ЦА). В 2019 г. планируется отправить в Европу 1,3 тыс. грузовых составов³⁸². 12 января 2019 г. на КПП Суйфэньхэ—Гродеково прибыли 2 состава, курсирующие в обе стороны по маршруту Чжэнчжоу—Европа в рамках международных железнодорожных грузоперевозок по континентальному маршруту ЭПШП, открыв еще один новый канал транзитных перевозок, оператором которого стала Чжэнчжоуская международная компания развития и строительства сухопутных портов. Кроме Суйфэньхэ для данной международной железнодорожной линии уже открыты такие КПП как Алашанькоу, Эрэн-Хото, Хоргос и Пинсян³⁸³. В марте 2019 г. КЖК ввела в эксплуатацию новый маршрут международных железнодорожных перевозок «Китай—страны Европы» из Чжэнчжоу в Льеж, который будет обслуживать грузоперевозки товаров трансграничной электронной коммерции по таможенному коду 9610, добавленный Главным таможенным управлением КНР в феврале 2014 г. и позволяющий предприятиям в сфере электронной торговли доставлять товары по отдельности и декларировать все ввозимые и вывозимые товары в едином реестре. По мнению китайского оператора маршрута Zhengzhou International Hub

Development, новая услуга, как ожидается, поможет в решении проблем, связанных с задержками в перевозках и отслеживанием грузовых потоков³⁸⁴. В 2013 г. после полутора лет приостановки были возобновлены перевозки грузов по транзитному маршруту Чэнду (Сычуань)—КПП Алашанькоу—Лодзь (Польша). Этот маршрут имеет протяженность 9826 км, что позволяет на треть сократить время транспортировки (12—13 дней) по сравнению со временем, необходимым для комбинированных перевозок морским и железнодорожным транспортом³⁸⁵. За первый год эксплуатации по этому маршруту было перевезено 3704 контейнеров, а в 2018 г. 1591 грузовой поезд перевез 6548 контейнеров и всего к 2019 г. было перевезено 127 тыс. т транзитных грузов общей стоимостью 1,6 млрд долл. С 2019 г. транзитные грузы по этому маршруту стали доставляться в Бельгию, Германию, Францию и Нидерланды, а количество европейских городов, куда доставлялись грузы из Чэнду увеличилось до 24³⁸⁶. С 2014 г. начал действовать 5-й континентальный маршрут. Его исходным пунктом является г. Ухань (Хубэй). Через КПП Алашанькоу сегодня грузовые составы следуют по территории Казахстана, России, Белоруссии, Польши до Чехии, а расстояние этого маршрута в 10 863 км грузовые составы преодолевают за 15 дней³⁸⁷. 26 января 2019 г. оператор Far East Land Bridge (австрийская дочерняя компания АО «РЖД Логистика», FELB) организовал первый регулярный контейнерный сервис из Чэнду в Мельцо (восточный пригород Милана) — состав из 40 контейнеров отправился из Китая в направлении Италии, а конечной точкой следования стал терминал в Мельцо, который принадлежит компании Contship Italia (в конечной точке маршрута Мельцо находится грузовой терминал Rail Hub Milano (RHM). Поезд преодолел маршрут протяженностью около 10 тыс. км за 18 дней, проследовав через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Чехию и Австрию. Перегруз с одной ширины колеи на другую (с 1435 на 1520 мм и наоборот) осуществляется на пограничных переходах Алашанькоу—Достык (на границе Китая и Казахстана) и Брест—Малашевичи (на белорусско-польской границе). На данный момент частота курсирования поездов на маршруте ограничится двумя рейсами в месяц, в ближайшем будущем отправки планируется сделать еженедельными и предполагается, что 40 %

доставленных в Мельцо грузов обработает дочерний оператор Contship Italia — «Hannibal» — для транспортировки в другие регионы Италии. Кроме того, в составе следующих отправок будут и грузы, предназначенные для доставки во Францию и Швейцарию, а транспортировку до Лиона и Френкендорфа также возьмет на себя компания Hannibal — она использует свою сеть в Европе. Для расширения географии доставки грузов из Китая, организованные оператором рейсы между портом Равенна и Мельцо учащаются — вместо 3 в неделю планируется 5 и, кроме того, между Мельцо и Мюнхеном поезда будут курсировать трижды в неделю, между Мельцо и Амстердамом — каждый день, таким образом, сервис постепенно станет доступен получателям в большинстве стран Западной Европы. Обратный рейс грузового поезда с 40 контейнерами по маршруту из Мельцо в Чэнду был запущен 16 февраля 2019 г. и, если сейчас транзитное время составляет 16—18 дней, то на будущее компания-перевозчик поставила для себя цель сократить время следования по маршруту до 10 дней. Но поскольку в данный момент перевозки ограничены возможностями инфраструктуры, в частности, мощностями терминалов на пограничном переходе Брест—Малашевичи, FELB в ближайшее время сосредоточится на расширении географии доставки в европейских странах³⁸⁸. 26 февраля 2019 г. 4 самолета итальянского производителя Vulcanair прибыли в Чэнду на грузовом поезде по маршруту Европа—Китай. Самолеты были приобретены китайской компанией Sichuan Tuofeng General Aviation Co., LTD, генеральным агентством Vulcanair в Китае, которая подписала контракт на покупку у Vulcanair в общей сложности 100 самолетов. Самолеты были перевезены из Италии на грузовиках в Лодзь, один из крупнейших городов Польши, из Италии и доставлены в Чэнду грузовым поездом. По сравнению с традиционными морскими перевозками, которые обычно занимают около 45 дней, на китайско-европейском поезде самолеты были доставлены всего за 14 дней и будут использованы для обучения пилотов, осмотра достопримечательностей, фотографирования и доставки грузов и пассажиров на короткие расстояния³⁸⁹.

28 ноября 2013 г. начал функционировать 6-й трансграничный маршрут Сиань³⁹⁰ (пров. Шэньси)—Алашанькоу—Алматы. Его про-

тяженность составила 3860 км, а время пути от 6 до 8 дней. В сравнении с перевозками автомобильным транспортом себестоимость перевозки грузов на этом маршруте на 30 % ниже, время в пути сокращается на 20 дней, а себестоимость перевозок — примерно на 40 %. В Алматы маршрут разделяется на 2 маршрута. 1-й протяженностью 7251 км заканчивается в Москве, а 2-й протяженностью 9850 км в Роттердаме. В 218 г. из г. Сиань в страны Европы ежемесячно отправлялись 4 состава с китайскими грузами, а в декабре 2018 г. первый контейнерный поезд с грузами японской компании Nippon Express был отправлен из г. Сиань через Казахстан в Европу, а отправка международного контейнерного поезда была организована казахстанской компанией KTZ Express. Грузовой состав проследовал транзитом через Казахстан (с перегрузом в сухом порту СЭЗ Хоргос—Восточные ворота, следуя до станции назначения в немецкий город Дуйсбург. Контейнерный поезд в составе 41 контейнера преодолел расстояние более 10 тыс. км — в сутки он в среднем преодолевал 1 тыс. км³⁹¹. В 2018 г. через Сиань проследовало в общей сложности 1235 грузовых поездов по маршруту Китай—Европа и Китай—страны ЦА, которые перевезли 1,2 млн т товаров на сумму 1,72 млрд долл.³⁹² Из общего числа отправленных из Сианя составов 425 направлялись в центрально-азиатские страны, 213 — в страны Европы, 71 состав прибыл в Сиань из стран ЦА и 454 — из Европы³⁹³. В основном экспорт включал в себя механическое оборудование, промышленное сырье, мебель, бытовые электроприборы, одежду, в то время как ввозимыми товарами были автомобили, пшеница, древесина, хлопчатобумажная пряжа и другие. В начале 2019 г. из Сианя проходило 11 транспортных маршрутов Китай—Европа, которые пролегли через крупные страны вдоль ЭПШП³⁹⁴. 7-й континентальный маршрут начинается в г. Иу (пров. Чжэцзян) и имеет протяженность 10 тыс. км — в 2014 г. он связал Иу с Алматы (6 дней). Затем маршрут проходит по территории Казахстана (Павлодар, Метео, Костанай, Шымкент) и продолжается в Узбекистане, Кыргызстане, Туркменистане и Таджикистане (Ташкент, Сергели, Аламедин, Чукурсай, Фарап). По данным таможенной статистики в 2013 г. по железной дороге из Иу в страны ЦА было доставлено 618 контейнеров стоимостью 6,86 млн долл. Прежний маршрут преду-

смаатривал доставку товаров грузовиками из Иу до китайского порта Нинбо-Чжоушань, затем в российские порты и далее по железной дороге в направлении Алматы. Срок доставки по этому маршруту стандартного контейнера составляла 45 дней при стоимости 9 тыс долл. Но новому маршруту грузы достигают КПП Алашанькоу через 5 дней, а стоимость транспортировки 40-футового контейнера снизилась до 4,5 тыс долл. С 2015 г. по этому маршруту поезда из Иу стали доходить до Мадрида. Этот маршрут стал самым протяженным на ЕТЖМ — 13 тыс. км и 24 дня и на нем появился новый участок — Франция и Испания. В 2014 г. открылся 8-й маршрут ЕТЖМ г. Дунгуань пров. (Гуандун)—КПП Алашанькоу—Москва. Этот маршрут обеспечивает доставку грузов из района дельты р. Чжуцзян в Центральную Азию и в Европу. Маршрут позволил сократить срок доставки грузов из г. Дунгуань с 35 до 15 дней. Девятый маршрут Чанша (пров. Хунань)—СУАР (КПП Алашанькоу)—Казахстан—РФ—Белоруссия—Германия» протяженностью 11808 км начал работать 30 октября 2014 г. Время транспортировки грузов до Дуйсбурга составляет 18 дней — это в 2 раза более быстрая доставка грузов из Китая и стран АТР в Западную Европу в сравнении с морским путем через Индийский океан, а себестоимость железнодорожных перевозок в сравнении с другими железнодорожными маршрутами ниже на 25 %. 10-й маршрут Харбин (пров. Хэйлунцзян)—РФ—Польша—Гамбург протяженностью 9820 км начал функционировать 13 июня 2015, когда из г. Харбина в Европу отправился 1-й состав с 49 контейнерами. По этому маршруту поезда отправляются 1 раз в неделю, а срок доставки грузов составляет 15 дней. Основными азиатскими грузоотправителями выступают компании из КНР, Республики Корея, Японии, а получателями фирмы из Германии, Польши, Франции, Испании и Италии. По перечисленным маршрутам осуществляется транзит подавляющей части российского грузопотока из стран АТР. 11-й железнодорожный маршрут протяженностью 11 тыс. км соединил порт Инкоу (Ляонин) через Россию и Украину со Словакией. 5 августа 2015 г. по этому маршруту отправился первый грузовой состав с продукцией южнокорейских компаний. 22 октября 2015 г. состоялось открытие 12-го маршрута — Линьи (Шаньдун)—(Маньчжоули/Забайкальск)—Москва—Гамбург. Поезда по

этому маршруту отправляются через день и достигают Европы за 18 дней. Грузоотправителям предоставляется возможность выбирать пункты прибытия грузов. Сегодня по этому маршруту ежегодно перевозится до 400 тыс. т грузов стоимостью более 300 млн долл. В 2017 г. были запущены в направлении Европы железнодорожные маршруты из городов Шэньян, Хэфэй и Сучжоу³⁹⁵. В июне 2017 г. был запущен в эксплуатацию маршрут из Чанша (пров. Хунань) в столицу Венгрии Будапешт (и страны Центральной и Восточной Европы) через территорию РФ и Украины протяженностью около 10 тыс. км. 2 сентября 2017 г. поезда из г. Вэйхай (пров. Шаньдун) стали отправляться в Гамбург (Германия). Поезда следуют через территорию Монголии, России, Белоруссии и Польши и преодолевают расстояние в 11 тыс. км. Поездка продолжается 17 дней, а морская транспортировка занимает 1 месяц. 30 сентября 2017 г. начал функционировать маршрут железнодорожно-морских перевозок из СУАР в Ригу через территорию Казахстана и России. Из латвийского порта морским путем железнодорожные контейнеры переправляются в Роттердам. Данный маршрут сокращает традиционный прямой железнодорожный пробег на 1 тыс. км, а время транспортировки грузов из КНР в Нидерланды с 20 до 14 дней. В конце октября 2017 г. были введены в эксплуатацию новые маршруты грузовых перевозок из Иньчуаня (НХАР) в Тегеран и из г. Далянь (пров. Ляонин) в столицу Словакии г. Братислава³⁹⁶ (протяженность последнего — 10 537 км, а время в пути — 17 дней). 1-й контейнерный поезд из Северной Европы отправился 10 ноября 2017 г. по маршруту международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа из г. Коуволла (Финляндия) в Сиань (пров. Шэньси). Состав из 41 вагона, нагруженный комплектующими для лифтов, продовольствием и целлюлозой, пересек территорию Финляндии, России, Казахстана и через казахстанский КПП Хоргос прибыл в КНР. Весь путь протяженностью свыше 9 тыс. км был преодолен за 17 дней, в то время как перевозка грузов по тому же маршруту морем потребовала бы 50 дней. 31 ноября 2017 г. г. Ичан (пров. Хубэй) и немецкий Гамбург связал маршрут перевозки грузов (через административный центр пров. Хубэй г. Ухань, КПП Маньчжоули, территорию РФ, Белоруссии, Польши) протяженностью около 11 тыс. км, сокративший

вдвое время транспортировки контейнеров по сравнению с морскими перевозками до 17 дней. В конце 2017 г. были также открыты два новых регулярных грузовых маршрута Китай—Европа, соединяющие г. Ганьчжоу (пров. Цзянси) с Таджикистаном и Гамбургом. Составы доставляют электронную продукцию и одежду из Ганьчжоу в Таджикистан и Гамбург соответственно за 15 и 17 дней³⁹⁷. Поезда пересекают границу КНР на КПП Алашаньюу и КПП Маньчжоули. В настоящее время регулярные грузовые железнодорожные рейсы связывают Ганьчжоу с 5-ю странами Центральной Азии, а также с Москвой, Варшавой и Гамбургом, а поезда в этих направлениях следуют через КПП Маньчжоули, Хоргос и Алашаньюу³⁹⁸. 17 мая 2016 г. из логистического центра городского округа Чифэн (АРВМ) через КПП Маньчжоули был открыт прямой рейс через Москву в Европу. Поезда со скоростью 120 км/ч за 15 дней доставляют товары из АРВМ в основные европейские столицы³⁹⁹. 8 апреля 2017 г. из Эрэн-Хото (АРВМ) открылся маршрут в европейские страны через Москву⁴⁰⁰. Из приграничного с Монголией китайского города грузы прибыли в Европу через 12 дней вместо месяца морской транспортировки из Эрэн-Хото в Европу⁴⁰¹. Грузовой поезд перевез товары, произведенные в Хух-Хото, Баотоу, Ордосе⁴⁰² и городском округе Уланчаб. До апреля 2017 г. было совершено 20 поездов по этому маршруту и в этот период все поезда, возвращающиеся из Европы в Китай через КПП Эрэн-Хото, были порожними⁴⁰³. 8 сентября 2017 г. из г. Синин (пров. Цинхай) был отправлен грузовой поезд, который через 12 дней доставил в Антверпен (Бельгия) тибетские ковры и продукцию местной промышленности⁴⁰⁴. 21 ноября 2017 г. был запущен маршрут из беспрошленной портовой зоны «Дунцзян» нового района Биньхай Тяньцзиня в Минск. Поезд, перевозивший 104 контейнера со строительными материалами, пересек китайско-монгольскую границу через КПП Эрэн-Хото и 4 декабря прибыл в Минск⁴⁰⁵. Это был первый грузовой состав, отправившийся из Тяньцзиньской зоны свободной торговли в Европу. На обратном пути из Минска поезд перевез в Китай изделия из дерева и другие товары, произведенные в Белоруссии. В 2017 г. по этому железнодорожному маршруту проследовало 20 составов, а общий объем железнодорожных грузовых перевозок в обоих направлениях составил

30 тыс. т⁴⁰⁶. В начале 2017 г. из Эрэн-Хото (АРВМ) поезда стали следовать в Роттердам (Нидерланды), причем время транспортировки оказалось на 30 с лишним дней быстрее, чем при перевозке грузов морским путем, а открытие данного маршрута позволяет нарастить возможности КПП Эрэн-Хото по консолидации и распределению экспортно-импортных грузов⁴⁰⁷. В начале 2017 г. маршрут из г. Хэфэй (пров. Аньхой) в страны Европы превратился в двусторонний — Хэфэй принял 1-й поезд из Европы (Гамбург). Зарубежные железнодорожные перевозки из г. Хэфэй начали осуществляться с июня 2014 г., однако до конца 2016 г. грузы по этому маршруту перевозились только из Китая за рубеж. За 2015 г. из г. Хэфэй в Европу было отправлено 43 международных грузовых состава, за 2016 г. — 48 составов, а основными грузами были вилочные погрузчики, бытовая техника, жидкокристаллические мониторы⁴⁰⁸. 10 мая 2017 г. из порта Паньцзинь (пров. Ляонин) стали отправляться грузовые составы в Европу (Белоруссия) — поезд с 45 контейнерами пересек границу через КПП Эрэн-Хото, проехал по территории Монголии, России и через 16 дней прибыл в Минск⁴⁰⁹. Грузовые рейсы из провинции Ляонин в Европу осуществляются 1 раз в неделю, а открытие данного маршрута стало содействовать развитию торговли со странами, расположенными вдоль КМРЭК (Экономический коридор Китай—Монголия—Россия)⁴¹⁰. В июне 2017 г. специальный поезд с произведенными в КНР автомобилями марки Volvo начал курсировать между провинцией Хэйлунцзян и Зебрюгге (морской порт в Бельгии, на побережье Северного моря, административно входящий в г. Брюгге (район Лиссевеге)⁴¹¹. Поезд отправился из г. Дацин (пров. Хэйлунцзян), где расположен завод Volvo, и пройдя 10 887 км по территории России, Белоруссии, Польши и Германии, через 18 дней прибыл в бельгийский порт Зебрюгге с партией автомобилей Volvo S90⁴¹². Первоначально запланирована отправка одного состава в неделю, а в 2018 г. частота рейсов возросла до 4—5 поездов в неделю, и с даты запуска маршрута в эксплуатацию до конца 2018 г. из Дацина в Европу было перевезено около 15 тыс. автомобилей Volvo китайского производства⁴¹³. В конце мая 2017 г. начались грузовые перевозки из порта Яньтянь (Шэньчжэнь) в Минск. Поезда с электроникой и товарами легкой промышленности следуют через погра-

ничный переход Алашанькоу—Достык и через 13 дней, покрыв расстояние в 9,9 тыс. км по территории Казахстана и РФ, прибывают в столицу Белоруссии⁴¹⁴. В 2017 г. отправлялся 1 состав в неделю, а в 2018 г. частота отправок была увеличена и маршрут был продлен до Гамбурга (Германия)⁴¹⁵. 27 мая 2017 г. грузовой поезд с 2 тыс. т (82 контейнера) жидкого бутандиола (используется в качестве растворителя в производстве пластика, лекарств и косметики) отправился из г. Корла (СУАР) в Людвигсхафен (немецкий город земельного подчинения в земле Рейнланд-Пфальц, где находится крупный химический концерн BASF)⁴¹⁶. Поезд доставил груз в Людвигсхафен через 15 дней, проехав через территорию Казахстана, РФ, Белоруссии, Литвы и Польши⁴¹⁷. В июне 2017 г. был запущен в эксплуатацию маршрут из Чанша (пров. Хунань) в столицу Венгрии Будапешт (и страны Центральной и Восточной Европы) через территорию РФ и Украины протяженностью около 10 тыс. км⁴¹⁸. 2 сентября 2017 г. поезда из г. Вэйхай (пров. Шаньдун) стали отправляться в Гамбург (Германия). Поезда следуют через территорию Монголии, России, Белоруссии и Польши и преодолевают расстояние в 11 тыс. км. Поездка продолжается 17 дней, а морская транспортировка занимает 1 месяц⁴¹⁹. 30 сентября 2017 г. начал функционировать маршрут железнодорожно-морских перевозок из СУАР в Ригу через территорию Казахстана и России. Из латвийского порта морским путем железнодорожные контейнеры переправляются в Роттердам⁴²⁰. Данный маршрут сокращает традиционный прямой железнодорожный пробег на 1 тыс. км, а время транспортировки грузов из КНР в Нидерланды с 20 до 14 дней⁴²¹. В конце октября 2017 г. были введены в эксплуатацию маршруты грузовых перевозок из Иньчуаня (НХАР) в Тегеран⁴²² и из г. Далянь (пров. Ляонин) в столицу Словакии г. Братислава⁴²³ (протяженность последнего — 10537 км, а время в пути — 17 дней⁴²⁴)⁴²⁵. Первый контейнерный поезд из Северной Европы отправился 10 ноября 2017 г. по маршруту международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа из г. Коуволла (Финляндия) в Сиань (пров. Шэньси). Состав из 41 вагона, загруженных комплектующими для лифтов, продовольствием и целлюлозой, пересек территорию Финляндии, России, Казахстана и через КПП Хоргос прибыл в Китай. Весь путь протяженностью свыше 9 тыс. км

был преодолен за 17 дней, в то время как перевозка грузов по тому же маршруту морем потребовала бы 50 дней⁴²⁶. 31 ноября 2017 г. г. Ичан (пров. Хубэй) и немецкий Гамбург связал маршрут перевозки грузов (через административный центр пров. Хубэй г. Ухань, КПП Маньчжоули, территорию РФ, Белоруссии, Польши) протяженностью около 11 тыс. км, сокративший вдвое время транспортировки контейнеров по сравнению с морскими перевозками — до 17 дней⁴²⁷. В конце 2017 г. были открыты 3 новых регулярных грузовых маршрута, соединяющие г. Ганьчжоу (пров. Цзянси) с Германией (Гамбург), Таджикистаном и Афганистаном⁴²⁸. Поезда пересекают границу КНР на КПП Алашанькоу и КПП Маньчжоули и доставляют электронную продукцию и одежду из Ганьчжоу в эти страны соответственно за 15, 16 и 18 дней.⁴²⁹ В настоящее время регулярные грузовые железнодорожные рейсы связывают Ганьчжоу с 5 странами Центральной Азии, а также с Москвой, Варшавой и Гамбургом⁴³⁰. Поезда в этих направлениях следуют через КПП Маньчжоули, Хоргос и Алашанькоу. В январе 2018 г. из финского города Коуволла был открыт маршрут грузовых перевозок древесины транзитом через территорию РФ и КПП Забайкальск—Маньчжоули в Ганьчжоу (ранее через этот погранпереход лесоматериалы в Китай поставлялись только из России). Общая протяженность маршрута составляет более 13 тыс. км, а время в пути — около 18 дней⁴³¹. В середине января 2018 г. маршрут железнодорожных перевозок связал порт Сямэнь со столицей Венгрии Будапештом⁴³². Расстояние между этими двумя пунктами составляет 11595 км и поезда из Сямэня, совершая лишь одну остановку на территории КНР в г. Сиань, преодолевают весь путь за 18 дней. В 2018 г. Сямэнь был связан прямым железнодорожным сообщением с пятью странами Европы, а всего с открытия маршрута евразийских перевозок (август 2015 г.) из Сямэня в этот регион проследовало 200 составов⁴³³. В конце января 2018 г. железнодорожный маршрут впервые связал ГЧАР с Европой — поезда стали отправляться из г. Циньчжоу (ГЧАР) и, преодолев расстояние в 11 тыс. км, через 18—20 дней прибывают на железнодорожную станцию г. Малашевичи в Польше (время в пути сокращается на 12 дней по сравнению с перевозками грузов по этому маршруту морем)⁴³⁴. В марте 2018 г. железнодорожные грузовые

маршруты Китай—Европа стали продлеваться в направлении стран ЮВА — составы делают остановку в г. Чунцин и далее следуют во Вьетнам. В Чунцине поезда загружаются техническим оборудованием и через таможенный пункт Пинсян в ГЧАР прибывают в Ханой⁴³⁵. 17 сентября 2018 г. открылся маршрут международных железнодорожных грузоперевозок из г. Интань (пров. Цзянсу) в Узбекистан и первый состав, состоящий из 42-х контейнерных вагонов, отправился в путь, перевозя ткани, одежду, светотехнику, фарфоровые изделия и другие товары общей стоимостью около 1,8 млн долл. Состав пересек границу на погранпереходе Хоргос (СУАР), а весь путь протяженностью около 6218 км он преодолет за 17 дней. Ранее 12 мая 2018 г. был запущен маршрут железнодорожных грузоперевозок из Интаня в столицу Белоруссии Минск⁴³⁶. С начала декабря 2018 г. по 15 февраля 2019 г. грузовые составы логистической компании Sinotrans рейс Китай—Европа 1 раз в неделю выезжали со станции Вэньдэн г. Вэйхай по маршруту Китай—страны Европы. Промежуточная остановка делалась в Чунцине, где происходила сортировка вагонов, а затем составы прибывали в польский г. Малашевичи откуда следовали до Дуйсбурга и Гамбурга в Германии. Всего с декабря 2018 г. по 15 февраля 2019 г. поезда рейса Китай—Европа, отправляющиеся со станции Вэньдэн, успешно выполнили 12 поездов — изначально поставщиками грузов для рейсов выступали Вэйхай, Яньтай и Циндао, а большую часть товаров составляли автозапчасти и стройматериалы. Позднее был открыт новый быстрый и удобный коридор для грузоперевозок по маршруту Южная Корея—Центральная Азия—Европа. С опорой на логистические возможности г. Вэйхай, являющегося «турбогенератором» грузовых потоков из Южной Кореи, экспортные грузы из этой страны попадают на вэйхайский рейс Китай—Европа. Сегодня доля южнокорейских грузов — в общем объеме отправляемых из Вэйхая, составляет 3-ю часть. После открытия международного мультимодального коридора (по морю и железной дороге), грузы перевозятся на станцию Вэньдэн города Вэйхай в день разгрузки контейнеров из Южной Кореи и Японии. К концу 2019 г. ожидается увеличение частоты рейсов по маршруту Китай—Европа из Вэйхая до 2 раз в неделю, а также планируется открытие рейсов в Центральную Азию и созда-

ние канала по перевозке грузов обратными рейсами из Германии⁴³⁷. С 16 по 19 октября 2018 г. в Чжэнчжоу (пров. Хэнань) прошло первое заседание Совместной рабочей группы по перевозкам в рамках железнодорожных маршрутов Китай—Европа, в котором приняли участие представители национальных железнодорожных компаний России, КНР, Белоруссии, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и других европейских стран. Участники достигли широкого консенсуса по углублению сотрудничества в сфере евразийских железнодорожных перевозок — состоялись расширенные консультации по таким вопросам, как формирование механизма совместной рабочей группы, оптимизация логистики транзитных перевозок, совершенствование гарантий обеспечения транспортных услуг, согласование процедуры принятия новых членов в совместную рабочую группу⁴³⁸.

Все перечисленные маршруты были организованы китайскими компаниями и представляют собой впечатляющее достижение в развитии логистики глобальных масштабов. Пока интенсивность использования относительно невелика, но КНР решает задачу встраивания железнодорожного комплекса КНР в транспортные комплексы сопредельных стран. Соответственно, отлаживается взаимодействие, укрепляются деловые связи, исследуются варианты и возможности развития, что представляет собой эффективный способ подготовки к осуществлению принципиально более масштабных в экономическом, ресурсном и техническом отношении целей, а учитывая стремление Китая проложить собственные железные дороги, такая транспортная политика постепенного внедрения в транспортный комплекс стран-транзитеров оказывается единственно перспективной.

По замыслам китайского руководства, центральное направление ЕТЖМ составляет 2-ю важнейшую часть трансконтинентального коридора Европа—Азия и является неотъемлемой частью стратегии построения ЭПШП. Маршрут осуществляет грузоперевозки железнодорожным транспортом из КНР и стран АТР в страны Персидского залива и Европы — этого требует высокий темп развития торговых связей между этими регионами. Так, товарооборот КНР со странами Евросоюза в 2017 г. превысил 630 млрд долл.⁴³⁹, а к 2020 г. ожидается

рост объема двусторонней торговли до 1 трлн долл.⁴⁴⁰ Симптоматично, что после официального обнародования Председателем КНР проекта создания ЭПШП, в ноябре 2013 г. в ходе официального визита в Румынию премьер Госсовета КНР Ли Кэцян выразил надежду на развитие транспортной интеграции между КНР и Центрально-европейскими странами. В результате активной политики китайского руководства в 2016 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции. В 2017 г. Экспортно-импортный банк Китая подписал соглашение с правительственными ведомствами Сербии и Венгрии о финансировании строительства железных дорог Сербия — Венгрия, а также соглашения с правительствами Боснии и Герцеговины и Сербии об инвестиционном обеспечении прокладки скоростных автострад. В начале 2018 г. начались работы по реконструкции первого сербского участка Белград — Стара-Пазова⁴⁴¹ магистрали Белград — Будапешт протяженностью 34,5 км и стоимостью 350 млн долл. (общая протяженность 3 сербских участков Белград—Стара-Пазова, Стара-Пазова—Нови-Сад и Нови-Сад—Суботица составляет 184 км). Скорость движения поездов на новом участке составит 200 км/ч, стандарт колеи 1435 мм, а запланированные сроки строительства не превысят 3 лет при общей стоимости работ в 10 млрд юаней⁴⁴². Новый сухопутно/морской транспортный коридор в странах Европы, обслуживаемый китайской транспортной компанией China-Europe Land-Sea Express Line, позволит обеспечивать непрерывный транзитный поток из греческого порта Пирей в страны Западной Европы с населением в 32 млн человек. Маршрут из порта Пирей пройдет через Скопье (Македония) и Белград (Сербия) до Будапешта (Венгрия) и сократит время морской транспортировки грузов из КНР в страны Европы на 7—11 дней. Порт Пирей рассматривается китайским руководством в качестве главного звена при комплексном освоении маршрутов ЭПШП и МШП XXI в. в направлении Азия—Европа⁴⁴³. Расстояние от шанхайского порта Яншань до греческого порта составляет 7878 морских миль, или около 14590 км⁴⁴⁴. За последние пять лет мощности греческого порта значительно возросли и в 2018 г. по объемам обработки контейнеров (3,97 млн контейнеров) Пирей занял 36 место среди всех портов мира

(в 2010 г. — 880 тыс. контейнеров и 93-е место соответственно)⁴⁴⁵. В конце 2018 г. из Нинбо в порт Пирей прибыли контейнеры с грузами, которые затем двумя грузовыми составами были доставлены в столицу Венгрии, а время транспортировки контейнеров из китайского порта до Будапешта составило 26 дней⁴⁴⁶.

Первый маршрут центрального направления ЕТЖМ Ляньюньган⁴⁴⁷—Урумчи—Алашанькоу—Достык—Актогай—Алматы—Теджен—Мешхед—Серакс—Тегеран—Анкара—Стамбул—Париж—Роттердам обеспечивает прямой выход Китаю и трем странам Центральной Азии в Европу⁴⁴⁸. А европейским производителям — к крупным торговым портам Бендер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, в страны Южной и Юго-Восточной Азии. В конце 2014 г. состоялось официальное открытие среднеазиатского маршрута центрального направления ЕТЖМ Узень—Болошак (Казахстан)—Серхетяка—Кызылкияк—Берекет—Этрек (Туркменистан)—Горган (Иран). Общая протяженность железной дороги составляет более 926 км — 146 км по казахстанской территории, более 700 км — по туркменской и 80 км — по иранской. Руководство Казахстана рассчитывает, что идущий по центральному маршруту азиатский грузопоток будет «собираться» преимущественно в КНР и Казахстане и направляться в Иран, Турцию и далее в Европу. В 2015 г. власти СУАР запустили еще один маршрут — регулярное железнодорожное сообщение из Урумчи в г. Мерсин на юге Турции. Этот маршрут имеет протяженность 7 тыс. км⁴⁴⁹. По оценкам китайских экономистов, прогнозируемые объемы грузоперевозок по центральному направлению ЕТЖМ на 5-й год эксплуатации железнодорожных магистралей может превысить 10 млн т, а в перспективе способен достичь 20 и более млн т — такие темпы роста грузопотока обеспечат полную окупаемость капиталовложений в строительство за 25 лет⁴⁵⁰.

Центром, откуда расходятся основные континентальные автомобильные маршруты из КНР в западном и южном направлении в рамках ЭПШП является СУАР, а за 5 лет после провозглашения инициативы ЭПШП статус СУАР как важного железнодорожного выхода Китая в страны Центральной и Западной Азии укрепился — автономный район стал 1-м из 3-х погранпереходов для железнодорожных грузовых перевозок по маршрутам Китай—Европа, в рамках

которых в конце 2018 г. был отправлен 10-тысячный по счету состав (за 7 лет после официального запуска данного маршрута в 2011 г.). В 2017 г. общий объем капиталовложений в развитие транспортной системы автономного района превысил общий объем инвестиций правительства СУАР в расширение своей транспортной сети в период 12-й пятилетки (2010—2015 гг.) и составил 509 млрд юаней (75 млрд долл.)⁴⁵¹. В 2018 г. объем внешнеторгового оборота СУАР со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути», составил 291,5 млрд юаней (43 млрд долл.) (увеличившись по сравнению с 2017 г. на 13,5 %), причем 98,2 % объема внешней торговли было осуществлено через КПП автономного района. Объем экспорта в страны, расположенные вдоль маршрута «пояса и пути» составил 152,1 млрд юаней, объем импорта — 139,4 млрд юаней (рост на 0,7 % и 31,7 % соответственно). Основными внешнеторговыми партнерами СУАР в 2018 г. были Россия и страны ЦА, причем Казахстан в этом рейтинге занял 1-е место с объемом внешнеторгового оборота в 104,9 млрд юаней, а за ним следовала Россия — 61,3 млрд юаней⁴⁵². С целью увеличения объемов евразийского транзитного грузооборота и укрепления связанности административных центров всех округов СУАР с провинциями КНР⁴⁵³ в период 2019 г. администрация СУАР намерена инвестировать 10 млрд юаней (1,48 млрд долл.) в развитие сети железнодорожного транспорта автономного района и в первую очередь в прокладку железной дороги, связывающей округ Хотан, соединяющую СУАР с уездом Жоцян (Чарклык) АРВМ на севере Китая. Строительство железнодорожной магистрали Хотан—Жоцян началось в декабре 2018 г., продлится 3 с половиной года и станет не только частью железнодорожной сети, которая опоясывает Таримскую впадину, но и важнейшим коридором, соединяющим СУАР с другими внутренними районами Китая, а в опубликованном в январе 2019 г. рабочем докладе администрация СУАР заявила, что к 2020 г. административные центры всех округов и 75 % административных единиц уездного уровня в автономном районе будут соединены прямым железнодорожным сообщением⁴⁵⁴. В 2017 г. в административном центре СУАР г. Урумчи на полную мощность заработал собирательно-распределительный центр (СРЦ) для формирования полноценных грузовых составов, направляемых в страны

ЦА, благодаря чему СУАР превратился в важнейший центр международной железнодорожной логистики. Грузы со всех регионов Китая поступают на сортировочную станцию Урумчи, где происходит формирование полноценных составов и последующее отправление их в западном направлении в рамках централизованных перевозок⁴⁵⁵. В 2017 г. из СРЦ в Урумчи в Европу было отправлено в общей сложности 1164 товарных поезда, а в течение 2018 г. из Урумчи в страны Европы и ЦА проследовало 1423 грузовых состава, а частота отправок составов в западном направлении из Урумчи возросла до 4 поездов в неделю, а согласно данным таможи Урумчи, в 2018 г. среднее время таможенного оформления на всех КПП автономного района по сравнению с 2017 г. сократилось на 67,5 % до 29,41 часа, а время таможенного оформления экспортных товаров снизилось на 56,2 % до 1,16 часа соответственно⁴⁵⁶. В начале 2019 г. СРЦ Урумчи сотрудничал с 82 крупными китайскими компаниями, занимающимися экспортными поставками в страны Европы и ЦА из 10 административных единиц провинциального уровня Китая, из этого крупнейшего континентального экспортного хаба в 2019 г. проходило 20 маршрутов экспортных грузовых железнодорожных перевозок в западном направлении, которые соединяли Урумчи с 29 городами Европы и Центральной Азии⁴⁵⁷.

В 2015 г. общее количество грузовых железнодорожных маршрутов из КНР в страны Центральной Азии⁴⁵⁸ и Европы составило 62⁴⁵⁹, увеличившись на 17 маршрутов по сравнению с предыдущим годом⁴⁶⁰. В 2015 г. по этим маршрутам прошло в общей сложности 815⁴⁶¹ грузовых составов, которые перевезли 47,4 тыс. контейнеров⁴⁶², в 2016 г. 1702 грузовых поезда по 40 международным евразийским железнодорожным линиям⁴⁶³ перевезли около 185 тыс. контейнеров с грузом на общую сумму 18 млрд долл.⁴⁶⁴, преодолев общее расстояние⁴⁶⁵ в 17 млн км⁴⁶⁶. В 2017 г. общее количество грузовых поездов, проследовавших по евроазиатскому маршруту, составило 3271 ед.⁴⁶⁷, а с начала перевозок транзитных грузов по маршруту КНР—Европа в марте 2011 г. и до марта 2018 г. по континентальному маршруту Китай—Европа в общей сложности было осуществлено около 7,2 тыс. рейсов (из них около 4 тыс. рейсов проследовало через КПП Алашаньюкоу—Достык)⁴⁶⁸.

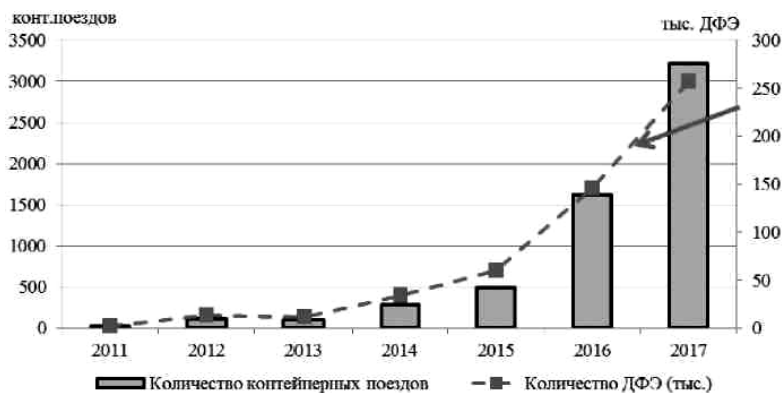


Рис. 7. Континентальные транзитные контейнерные перевозки между КНР и странами Европы (количество составов и контейнеров). *Источник:* данные Отчета Белорусской железной дороги за 2017 г. С. 29—30.

В марте 2018 г. 61 континентальный транзитный железнодорожный маршрут связывал 38 городов КНР⁴⁶⁹ с 36 городами 13 стран Европы⁴⁷⁰. Китайская железнодорожная корпорация в 2018 г. планировала отправить около 4 тыс. поездов⁴⁷¹, причем ставилась задача снижения числа составов, возвращающихся из Европы пустыми⁴⁷². По данным КЖК, в 2018 г. грузовые поезда по маршруту Китай—страны Европы совершили 6363 рейса, что на 73 % больше по сравнению с предыдущим годом, а грузовые перевозки стали более сбалансированными — на долю загруженных составов, отправляющихся из Европы в Китай, пришлось 72 % по сравнению с 53 % в 2017 г.⁴⁷³ В начале 2019 г. регулярные грузовые железнодорожные рейсы связывали 59 китайских городов с 49 городами в 15 европейских странах⁴⁷⁴, а всего, начиная с 2011 г., то есть с момента введения в эксплуатацию континентального транзитного железнодорожного маршрута КНР—Европа и до начала 2019 г. по нему проследовало более 11 тыс. поездов, которые перевезли около 920 тыс. т грузов⁴⁷⁵.

В 2017 г. через территорию стран ЕАЭС проследовало 262 тыс. контейнеров по маршруту КНР—страны Европы—КНР, в том числе из КНР в ЕС — 164 тыс. (в 2010 г. объем перевозок составлял 7 и 6 тыс. контейнеров соответственно). Для перемещения этого коли-

чества контейнеров было задействовано 3271 грузовых составов (2250 из Китая и 1021 в КНР), которые на прямую соединили более 70 европейских и китайских городов. В 2017 г. по Транссибу было перевезено около 170 тыс. транзитных контейнеров, из которых 70 % пришлось на КНР, а остальное на Южную Корею и Японию. Транссибирская и казахстанская ветви китайского транзита соединяются в единый маршрут Уральск—Илецк (в районе Южного Урала), и далее грузы следуют на Брест, Свислочи, Брузг (Белоруссия) или Калининград⁴⁷⁶ и балтийские порты. Другая часть грузов попадает на территорию стран ЕАЭС через казахстанские пограничные переходы Достык—Алашаньюкоу и Алтынколь—Хоргос. Далее через станции Илецк, Карталы, Озинки груз направляется в Россию и затем в Европу—Финляндию, Латвию, Польшу или Литву через территорию Белоруссии⁴⁷⁷.

Китайско-казахстанские пограничные пункты пропуска стали центрами притяжения транзита — как из Китая в страны Европы,

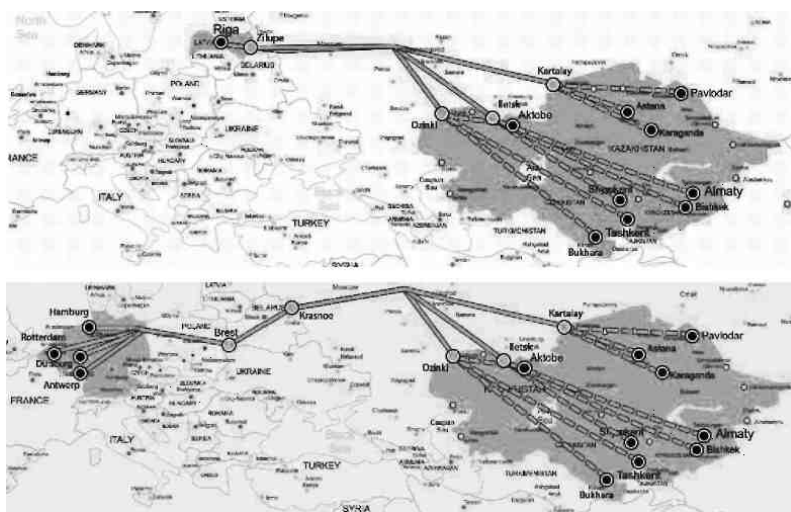


Рис. 8. Маршруты перевозки транзитных контейнерных грузов из КНР в страны Европы пограничные пункты пропуска Казахстана. *Источник:* Кедентранссервис. Маршруты перевозок. URL: <http://kdts.kz/ru/client/transport-route>.

так и из Европы в КНР⁴⁷⁸. Если в 2011 г. по железным дорогам Казахстана в страны Европы было перевезено около 1 тыс. контейнеров, то уже в 2015 г. — 47,4 тыс., в 2016 г. — 105 тыс., а в 2017 г. — 201 тыс. контейнеров. В 2016 г. объем евроазиатского грузового континентального транзита составил 47 %, а в 2017 г. — 58 % от общего объема контейнерного транзита Казахстана⁴⁷⁹.

Таблица 4. Контейнерный транзит стран ЕАЭС и Казахстана в 2016–2017 гг., тыс. контейнеров

Маршруты континентального контейнерного транзита	2016 г.	2017 г.
Через страны ЕАЭС по маршруту КНР—страны Европы—КНР	150	262
Через Казахстан (по всем направлениям)	224	348
Через Казахстан по маршруту КНР—страны Европы—КНР	105	201
Через КПП Хоргос—Алтынколь	87	272

Источник: Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 46.

Следует отметить, что казахстанские маршруты евразийских грузовых перевозок являются самыми короткими континентальными железнодорожными транспортными коридорами между Азией и Европой — они на 2,1 тыс. км короче маршрута Транссибирской магистрали от российских дальневосточных портов⁴⁸⁰. Создание маршрутов центрального направления ЕТЖМ позволяет диверсифицировать все трансконтинентальные потоки — эти маршруты позволяют КНР через железнодорожную сеть Казахстана диверсифицировать континентальные транзитные потоки. В результате Россия теряет статус единственного железнодорожного транспортного коридора между Европой и Азией — сегодня имеются конкурирующие маршруты, которые в перспективе способны осуществлять подавляющую часть евроазиатского транзита.

В 2013 г. Китай достиг соглашения с Пакистаном о строительстве железной дороги, которая соединит СУАР через КПП Кашгар (Каши) с пакистанским портом Гвадар. Протяженность этого маршрута южного направления составит 2 тыс. км. Выгоды этого маршрута в том, что г. Кашгар (Каши) расположен гораздо ближе к

странам Центральной и Южной Азии, чем Урумчи. Игрет роль и то, что порт Гвадар был построен с использованием прямых китайских инвестиций и располагается в важной части Персидского залива — в 72 км от границы с Ираном и 400 км от Ормузского пролива, по которому осуществляется до 80 % поставок нефти в КНР. Ежегодно по этому маршруту сухопутным транспортом перевозится лишь 100 тыс. т грузов. Железная дорога из Кашгара в Гвадар сокращает время транспортировки грузов в сравнении с морским путем в 3 раза — до 10 дней. В результате реализации проекта порт Гвадар станет важным узлом транспортировки нефти в КНР по суше в обход Малаккского пролива и создаст лучшие условия для поставки китайской продукции в арабские страны⁴⁸¹, а Пакистан, используя свое географическое положение, превращается в важное звено, усиливает связность своей территории, получает возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест⁴⁸², что будет приводить к улучшению общей экономической ситуации в стране. 4 сентября 2018 г. открылась международная грузовая железнодорожная ветка из АРВМ и первый поезд с 41 контейнером грузов общей стоимостью в 10 млн юаней покинул Хух-Хото — за 15 дней состав преодолел более 9 тыс. км, а конечным пунктом назначения стал г. Бам на юго-востоке Ирана⁴⁸³. 23 октября 2018 г. был открыт новый железнодорожно/автомобильный маршрут, связывающий г. Ланьчжоу (пров. Ганьсу) с Исламабадом — грузовой поезд, перевозивший 30 вагонов с механическим оборудованием, автозапчастями и предметами первой необходимости, покинул логистический центр в г. Ланьчжоу и направился в Кашгар (СУАР), откуда был доставлен в Исламабад по шоссе. Этот маршрут стал вторым запущенным из провинции Ганьсу в Южную Азию (в 2016 г. было открыто железнодорожное грузовое сообщение между Ланьчжоу и Катманду (Непал). Поездка протяженностью 4,5 тыс. км заняла 13 дней, что примерно на 15 дней меньше, чем по традиционному морскому маршруту⁴⁸⁴. Сегодня между Китаем и Ираном уже существует железнодорожный маршрут, также известный как «Новый Шелковый путь» протяженностью 2,3 тыс. км, который проходит от г. Урумчи в СУАР до Тегерана, соединяя Казахстан, Киргизстан, Узбекистан и Туркменистан,

и сокращает время транспортировки по маршруту до 14—15 дней по сравнению с 45—50 днями по морю. В январе 2019 г. Китайский банк развития Китая и Экспортно-импортный банк Китая предоставили Ирану кредиты в размере 15 млрд долл. и 10 млрд долл. на развитие железнодорожной инфраструктуры страны в рамках строительства китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК). Являясь частью проекта ЭПШП, в 2019 г. Иран продолжал строительство электрифицированной железной дороги Тегеран—Мешхед, которое закончится через 4 года и сократит время поездки между городами с 12 до 6 часов и увеличит ежегодную пропускную способность до 25 млн пассажиров и 10 млн т. Что касается проекта электрификации магистрали Тегеран—Мешхед, то он является частью более широкого плана развития железных дорог Ирана, предусматривающего электрификацию всех железных дорог страны к 2025 г. Расширение и электрификацию железнодорожной сети страны правительство Ирана поставило на первое место в своем 6-м пятилетнем плане развития (2017—2022 гг.) и пообещало увеличить к 2022 г. долю железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок транспортного комплекса Ирана до не менее 30 % и 20 % соответственно. Амбициозная программа Ирана по строительству и модернизации железных дорог привлекла к участию множество китайских компаний, особенно крупных государственных предприятий — Государственная китайская железнодорожная инженерная корпорация строит скоростную железнодорожную линию протяженностью 415 км между Тегераном и Исфаханом через Кум, а в январе 2019 г. дочерняя компания China Railway Construction Corp выиграла контракт на сумму 3,53 млрд юаней (513 млн долл.) на строительство железной дороги протяженностью 263 км в западном Иране между городами Керманшах и Хосрави⁴⁸⁵. В марте 2019 г. Китайская национальная машиностроительная корпорация подписала контракт на строительство железной дороги стоимостью 845 млн долл., соединяющей иранские города Тегеран, Хамедан и Санандаж⁴⁸⁶. Власти Пакистана полагают, что реализация железнодорожных проектов в рамках КПЭК позволит стране с населением в 185 млн человек в течение ближайших 5 лет создать еще 1 млн новых рабочих мест и увеличить свой ВВП

на 2—2,5 %⁴⁸⁷. При этом и Китай, и Пакистан не возражают против участия в строительстве китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) третьих стран — Афганистана, Ирана, Индии и России⁴⁸⁸.

Центральный маршрут ЕТМ в направлении Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран⁴⁸⁹—Турция—страны Европы (Ляньюньган—Алашанькоу—Достык—Актогай—Алматы—Теджен—Мешхед—Серакс—Тегеран—Табриз—Анкара—Стамбул—Париж—Роттердам) был введен в эксплуатацию в конце 2017 г. и обеспечил прямой выход КНР и трем государствам Центральной и Южной Азии и в Европу, к крупным торговым портам Бандер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, стал кратчайшим путем доставки грузов из Китая на рынки стран Персидского залива⁴⁹⁰. Из КНР с конца декабря 2017 г. было отправлено 3 железнодорожных состава, включающих более 130 контейнерных вагонов с товарами народного потребления. 19 января 2018 г. из Туркменистана в Иран через железнодорожную станцию Акяйла проследовал третий контейнерный поезд из серии составов, отрабатывающих тестовый рейс по маршруту КНР—Казахстан—Туркменистан—Иран (первый пробный поезд по данному маршруту пересек границу между Туркменией и Ираном 8 января 2018 г., второй — 12 января 2018 г.). Поезда вышли друг за другом сначала из китайского города Иньчуань, затем из г. Чанша и из г. Сиань (пров. Шэньси). Территорию Казахстана до железнодорожной станции Серхетяка (Туркменистан) они преодолели за 3 дня, затем в течение 15 часов они преодолели расстояние в 825 км по территории Туркменистана и достигли границы с Ираном⁴⁹¹. Общая протяженность маршрута составляет около 10 тыс. км, а время в пути — около двух недель, что в среднем в 2 раза быстрее, чем морским путем, на который уходит 25—30 суток⁴⁹². Основной грузопоток, перевозимый по центральному маршруту в западном направлении, будет генерироваться преимущественно на территории КНР и Казахстана и направляться в Иран и Турцию, а далее в Европу⁴⁹³. По расчетам китайских специалистов, прогнозируемые объемы грузоперевозок по центральному маршруту ЕТМ на 5-й год эксплуатации железнодорожной магистрали составят более 10 млн т⁴⁹⁴, в перспективе могут превысить 20 млн т⁴⁹⁵ и за

15 лет будет обеспечена полная окупаемость капитальных затрат на строительство⁴⁹⁶. В 2017 г. Китай совместно с Кыргызстаном и Узбекистаном продолжали разработку совместного проекта прокладки железнодорожного маршрута Кашгар (СУАР)—Торугарт—Арпа—Узген—Ош—Джалал-Абад (Киргизия)⁴⁹⁷—Андижан (Узбекистан), причем строительство китайской части дороги полностью завершено. Так как Китай заинтересован в успешном завершении проекта, руководство страны пошло на предоставление финансовой помощи Кыргызстану и Узбекистану в строительстве их участков железной дороги, а 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), и поэтому, она фактически станет продолжением железнодорожных магистралей Китая вглубь Центральной Азии⁴⁹⁸. В 2018 г. Узбекистан и Афганистан приступили к строительству новой железной и автомобильной дороги Мазари-Шариф—Герат и линии электропередачи из Узбекистана в афганскую провинцию Баглан. В дополнение к железной дороге Хайратон—Мазари-Шариф будет строиться новая железнодорожная ветка Мазари-Шариф—Герат, вдоль которой будет проложена автомобильная дорога со всей сопутствующей инфраструктурой практически до западной границы Афганистана с Ираном. В свою очередь Иран в конце 2018 г. завершит строительство железной дороги от иранского г. Хауф до Герата протяженностью 200 км. Соединение этих двух городов через Герат даст возможность не только Афганистану⁴⁹⁹, но и Китаю через транспортные коридоры стран Центральной Азии осуществлять транзитные перевозки до иранских портов Чабахан и Бендер-Аббас.

Китайское руководство разрабатывает проекты расширения строительства высокоскоростных железнодорожных линий в соседних странах — в конце 2017 г. руководство КЖК 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, 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/ч, а пассажирские — 300 км/ч и по ВСМ может в этом режиме перевозиться до 120 млн т грузов в год⁵⁰⁰. С 2014 г. действует прямой маршрут перевозки из Чанша (пров. Хунань) в Ташкент. Грузовые поезда пересекают китайскую границу на погранпереходе Эрэн-Хото⁵⁰¹. С начала 2015 г. действует маршрут регулярных железнодорожных грузовых перевозок из СЭЗ (специальная экономическая зона) Сямэнь (пров. Фуцзянь) в страны Центральной Азии⁵⁰². Этот маршрут является пока единственным, связывающим СЭЗ Сямэнь с центрально-азиатскими государствами, а главными пунктами назначения маршрута являются Казахстан и Узбекистан⁵⁰³. В июле 2016 г. открылся новый грузовой маршрут между Баотоу (АРВМ) и столицей Казахстана Астаной⁵⁰⁴. В ноябре 2016 г. был запущен международный грузовой железнодорожный маршрут, связывающий г. Шицзуйшань (НХАР) с Казахстаном. Первый поезд, отправленный по новому маршруту, 12 декабря прибыл в казахстанский г. Алматы. Состав из 45 вагонов отправился со станции уезда Пинло г. Шицзуйшань, прошел через города Увэй и Цзяюйгуань (пров. Ганьсу), пересек границу через КПП Хоргос и прибыл в Алматы⁵⁰⁵. Поезд перевез 2,8 тыс. т стального проката. Новый маршрут позволит сократить расстояние грузовых перевозок между НХАР и странами Центральной Азии, повысить конкурентоспособность металлургической продукции НХАР на рынке стран Центральной Азии⁵⁰⁶. 20 ноября 2016 г. из г. Уланчаб (АРВМ) был открыт новый маршрут в Алматы протяженностью 4532 км⁵⁰⁷. Грузовой состав из 41 вагона, груженный оборудованием и строительными материалами, пересек северные и северо-западные районы КНР, КПП Хоргос и через 8 дней прибыл в пункт назначения (Алматы), откуда грузы были распределены по городам центральной и западной Азии⁵⁰⁸. В феврале 2017 г. новый скоростной маршрут железнодорожных перевозок связал Сиань (пров. Шэньси) с Ташкентом, а время транспортировки контейнеров из вокзала Синьчжу в Сиане до столицы Узбекистана было сокращено с 18 до 15 дней⁵⁰⁹. В начале октября 2017 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок из административного центра провинции Шаньси г. Тайюань в Павло-

дар (Казахстан) протяженностью 3705 км и железнодорожные перевозки по этому маршруту впервые связали провинцию Шаньси со странами Центральной Азии и позволили сократить время транспортировки грузов до 7 дней⁵¹⁰. В конце марта 2018 г. первый товарный поезд отправился со станции Тапу (городской округ Синьсян пров. Хэнань) в направлении 5-ти центрально-азиатских стран, проехал города Тайюань, Иньчуань, Чжунвэй, Увэй, Урумчи, через КПП Алашанькоу пересек границу с Казахстаном в КПП Достык и далее направился в Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. На данном направлении рейсы будут выполняться 1 раз в неделю, составы состоят из 50 вагонов, а годовой объем грузовых перевозок будет равняться от 150 тыс до 200 тыс. т. Транзитные перевозки будут выполняться по программе «выезжаем полным, возвращаемся загруженными», из КНР в страны Центральной Азии отправляется механическое оборудование, изделия из резины, огнестойкие материалы и другие товары, а на обратном пути вагоны будут загружаться различным сырьем⁵¹¹. В результате осуществления перечисленных проектов Китай превратился в главного участника развития железнодорожного сообщения на пространстве Центральной и Южной Азии и в обозримой перспективе центрально-азиатская транспортная система станет интегрированной частью евразийских континентальных маршрутов.

2.2. Центральная Азия как ключевое железнодорожное звено евразийского транзитного маршрута Экономического пояса Шелкового пути

Проект строительства Экономического пояса Шелкового пути является для Китая стратегическим — должен обеспечить сопряжение транспортных сетей КНР и стран ЦА 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. И центрально-азиатскому участку этого моста пока не хватает полноценной сети путей, позволяющей в случае возникновения проблем на первом маршруте быстро и без дополнительных затрат переключить грузовой поток на дублирующий маршрут. В странах ЦА глубокие противоречия порождены геополитическими особенностями региона. Так, богатые природные ресурсы оказались в замкнутом транспортном пространстве с ограниченными выходами на мировые рынки и сравнительно слабо развитой сетью коммуникаций, особенно внешних (многочисленные альтернативные нефте- и газопроводы существуют пока лишь на стадии проектов)⁵¹². К этому следует добавить экономико-транспортную привязанность к России и искусственный характер границ между государствами.

Транспортная ситуация в регионе ЦА, прежде всего, определяется внутри региональными, политическими и инфраструктурными проблемами. При этом регион, имея огромные энергетические ресурсы, одновременно является территорией, обладающей очень большим транзитным потенциалом, который пока недостаточно используется — в первую очередь это касается возможностей, которые представляет граничащий с регионом и имеющий торговые связи со множеством стран СУАР. В этой ситуации для КНР железнодорожные сети становятся, с одной стороны, связующим звеном европейских и азиатских рынков, с другой стороны, способом доставки среднеазиатских минеральных и энергетических ресурсов, с третьей стороны, инструментом решения проблем региональной безопасности. Поэтому политика создания Китаем маршрутов в центральной Азии имеет также стратегической целью связать железными дорогами СУАР с Западной Европой через территории Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана и Турцию и Пакистана и в целом предполагается создать общую для 28 государств сеть железных дорог протяженностью 81 тыс. км⁵¹³.

Важным для КНР является развитие торгово-экономических отношений со странами Центральной Азии с целью способствовать социально-экономическому развитию пограничного региона СУАР. Страны ЦА являются для Китая достаточно важным рынком сбыта продукции и поставщиками энергоресурсов, и этом смысле для Ки-

тая Центральная Азия выглядит стратегическим тылом. Китай также видит перспективы введения в странах ЦА юаня как региональной расчетной валюты, которая сможет существенно потеснить расчеты в долларах и евро. Поэтому главными задачами проекта ЭПШП в 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 ЦА с общей евразийской железнодорожной инфраструктурой. В-третьих, встраивание системы управления железнодорожным сообщением стран ЦА 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 добрососедских 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 часть формируемых в Китае товарных потоков. Не случайно именно в Астане 7 сентября 2013 г. Председатель КНР, выступая в Университете им. Назарбаева, предложил странам ЦА совместно с Китаем реализовать план создания ЭПШП, который предусматривает «усиление политического взаимодействия, расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей, которые свяжут страны ЦА и Китай, содействие взаимовыгодной торговле, стимулирование взаимных инвестиций, расширение использования национальных валют во внешнеэкономических расчетах, создание зон свободной торговли и укрепление взаимопонимания»⁵¹⁴. Инфраструктурный аспект, безусловно, является системообразующим элементом проекта, и в целом его успешная реализация существенно усилит экономическое и политическое влияние во всех уча-

ствующих 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 ЭПШП. Причем страны Центральной Азии являются особыми объектами проекта, поскольку Китай имеет общую границу с Казахстаном, Таджикистаном и Кыргызстаном, а Узбекистан и Туркменистан находятся очень близко. Не менее важно, что для стран ЦА Китай является важнейшим торговым партнером — объем торговли между ними устойчиво растет даже в условиях мирового экономического кризиса. Регион стран ЦА чрезвычайно важен для СУАР не только как основное внешнее звено транспортного коридора в 30 стран Евразии, но и как важное для экономики автономного района примыкающее к его границе экономическое пространство. Объем внешнеторгового оборота СУАР со странами Центральной Азии в 2016 г. превысил 20 млрд долл и составлял около 70 % от общего внешнеторгового оборота СУАР (для сравнения, в 2006 г. товарооборот между СУАР и РФ составил около 2 млрд долл., что составило около 1 % внешней торговли автономного района)⁵¹⁵. В 2018 г. объем внешнеторгового оборота СУАР со странами, прилегающими к маршруту «поояса и пути», составил 291,5 млрд юаней (43 млрд долл.) (увеличившись по сравнению с 2017 г. на 13,5 %), причем 98,2 % объема внешней торговли было осуществлено через КПП автономного района. Объем экспорта в страны, расположенные вдоль маршрута «поояса и пути составил 152,1 млрд юаней, объем импорта — 139,4 млрд юаней (рост на 0,7 % и 31,7 % соответственно). Основными внешнеторговыми партнерами СУАР в 2018 г. были Россия и страны ЦА, причем Казахстан в этом рейтинге занял 1-е место с объемом внешнеторгового оборота в 104,9 млрд юаней, а за ним следовала Россия — 61,3 млрд юаней⁵¹⁶. Развитие сотрудничества СУАР со странами ЦА постоянно расширяется, в результате сегодня Китаем уже сформулировано предложение об учреждении международного финансового центра (в Урумчи) и создании анало-

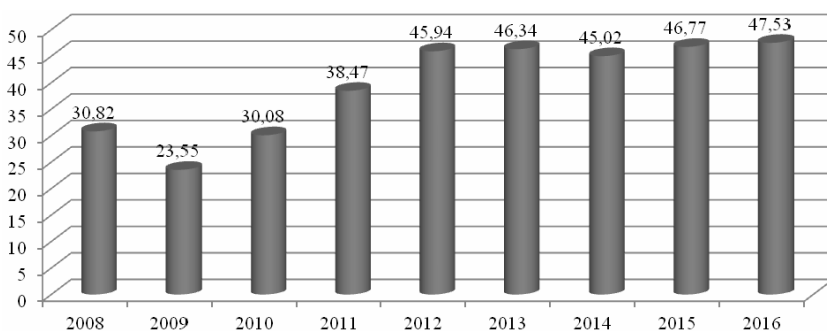


Рис. 9. Рост товарооборота между КНР и странами ЦА, млрд долл. *Источник: Chen Yingqun (China Daily). Central Asia gets closer, boosts trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm; Li Fangfang. One-Way Ticket to Prosperity. URL: http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111_292.html; Senior Chinese official calls for deeper cooperation with Central Asia. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2018-12/12/content_74268623.htm; China-Central Asia-Western Asia Economic Corridor: Progress, Main Challenges, and Promotion Measures (Lai Youwei, Wu An. Research Team on «Ideas and Policies for Promoting the Belt and Road Economic Corridor», DRC. Research Report, No.187, 2018 (Total 5462) 2018-11-6). URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2019-01/02/content_37421873.htm.*

гичной модели сотрудничества Китай—АСЕАН зоны свободной торговли Китай—Центральная Азия.

Проект создания ЭПШП прямо ориентирован на лоббирование участия в региональном инфраструктурном строительстве, в первую очередь китайских компаний. Строительство за рубежом железнодорожных сетей создает мультипликативный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных провинций Китая, являющихся основными поставщиками материалов и оборудования для зарубежного строительства. Китайские прямые зарубежные инвестиции, опирающиеся на государственную поддержку руководства КНР⁵¹⁷ и направляемые на создание и модернизацию железнодорожных сетей сопредельных стран, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный и строительный комплексы. Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры приграничных

стран предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях⁵¹⁸ и только под обязательство использовать китайские материалы и оборудование⁵¹⁹, технологии и технику, китайские стандарты⁵²⁰ при строительстве железных и автомобильных дорог с привлечением для их проектирования, обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР⁵²¹. Ведущие китайские банковские структуры предпочитают выдавать кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий первоклассных банков и государственных компаний, участников проектного кредитования. При этом проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ⁵²².

Стимулирование развития железнодорожного транзита стало главным фактором в деле решения региональных транспортных проблем, а Китай как самая заинтересованная в транзите страна выступает в роли инициатора и основного инвестора (кредитора) трансграничных проектов в области железнодорожной инфраструктуры. КНР 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 ЦА играет их потребность в региональной стабильности и геополитическом равновесии — этому, безусловно, способствует и постепенное включение государств Центральной Азии в процесс глобализации, особенно в рамках региональных организаций. Центрально-азиатские государства, по чьей территории проходит ЕТМ, являются членами ШОС (Шанхайская организация сотрудничества)⁵²³. Площадь стран этой региональной организации составляет 30,1 млн кв. км (5,9 % общей площади Земли или 3/5 площади Евразии), здесь проживает 21,5 % всего населения планеты (1589,3 млн человек)⁵²⁴. Именно в рамках этой организации страны ШОС намерены укреплять железнодорожную интеграцию. Например, 15 мая 2015 г. в Уфе прошло VII совещание министров транспорта стран ШОС, на котором стороны подчеркнули важность

задачи интеграции региональных железнодорожных сетей, которая будет стимулировать развитие взаимной торговли в регионе ЦА⁵²⁵. 19 сентября 2018 г. в Ташкенте прошла первая встреча глав железнодорожных администраций государств — членов ШОС. Участники заседания выразили надежду, что сотрудничество в рамках ШОС позволит увеличить инвестиционную привлекательность инфраструктурных проектов. Участники заседания в Ташкенте обсудили вопросы практического сотрудничества с международными финансовыми институтами для привлечения инвестиций в совместные железнодорожные проекты, вопросы упрощения таможенных процедур и необходимость создания новых логистических центров. Генеральный директор ОАО «РЖД» О. Белозёров отметил, что российские железные дороги придают большое значение укреплению отношений в рамках ШОС, а дальнейшее развитие организации будет способствовать наращиванию взаимовыгодного сотрудничества по многим направлениям, включая железнодорожный транспорт. Председатель правления АО «НК «Казахстан темир жолы» К. Алпысбаев отметил, что его страна заинтересована в дальнейшем развитии транзитных контейнерных перевозок и к 2020 г. планирует довести объем контейнерных перевозок до 2 млн контейнеров в год. Член железнодорожного совета Министерства путей сообщения Индии Г. Пиллай считает, что постоянная форма диалога позволит увеличить объем грузоперевозок между странами — членами ШОС, а для этого необходимо прежде всего разработать единые нормы для всех национальных транспортных сетей. Участники заседания договорились о проведении следующей встречи в 2019 г. в Казахстане⁵²⁶.

Казахстан является крупнейшим торговым партнером СУАР — на его долю в 2018 г. пришлось более 30 % объема внешней торговли автономного района, или около 13 млрд долл. Железные дороги обеспечивают выход Казахстана на мировые рынки, а железнодорожную систему страны с соседними государствами соединяют 15 стыковых пунктов (11 — с Россией, 2 — с Узбекистаном, 1 — с Киргизией, 1 — с Китаем). Но потребности и в новых дорогах, и в подвижном составе постоянно растут, особенно в связи с бурно растущей экономикой, в значительной степени ориентированной на экспорт. В течение долгого времени КПП Алашаньюкоу—Достык⁵²⁷ был

единственным железнодорожным переходом на китайско-казахстанской границе. В 2013 г. был достроен участок железной дороги из Казахстана Жетыген—Алтынколь—Хоргос протяженностью 293 км, и казахстанская железная дорога соединилась с железнодорожной магистралью Цзинхэ—Инин—Хоргос (протяженность 286 км), где был оборудован второй железнодорожный пункт пропуска⁵²⁸. КПП Хоргос—Алтынколь, ставший воротами нового дублирующего железнодорожного транзитного маршрута на запад через казахстанскую территорию, позволил в 2016 г. обеспечить обработку более 20 млн т транзитных грузов⁵²⁹. В 2017 г. грузооборот КПП Хоргос составил около 30 млн т, увеличившись на 30 % по сравнению с прошлым годом (в стоимостном выражении превысил 100 млрд юаней)⁵³⁰, в 2016 г. пограничный пропускной пункт обработал 50 тыс. контейнеров, а в 2017 г. — 100 тыс. единиц⁵³¹. С открытием КПП Хоргос СУАР получил транспортный узел международного значения, ориентированный на Центральную Азию и Европу, а Хоргос превратился в международный центр приграничного сотрудничества. В 2018 г. на КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе был отмечен рост как экспортного грузооборота, так и объема внешней торговли. Объем экспортного грузооборота составил 35,74 млн т (рост на 23,3 % по сравнению с 2017 г.), а объем всего внешнеторгового оборота в стоимостном выражении достиг 135,2 млрд (увеличение на 22,2 %). Согласно данным, в 2018 г. на КПП Хоргос был отмечен сравнительно быстрый рост экспорта изделий высоких технологий, текстиля, одежды, электромеханических товаров и сельскохозяйственной продукции. Основными импортерами китайских товаров стали 5 стран Центральной Азии и Россия. При этом увеличился объем импорта таких товаров, как природный газ, солодка, семена подсолнечника и меховых изделий⁵³². По прогнозам китайских специалистов в области транспорта, к 2020 г. КПП Хоргос обеспечит увеличение объема грузооборота по казахстанской территории до 50 млн т⁵³³, через него пройдет около 500 тыс. контейнеров⁵³⁴, а открытие второго китайско-казахстанского железнодорожного пограничного перехода Хоргос—Алтынколь⁵³⁵ позволило на 500 км сократить расстояние транспортировки от Китая до южных областей Казахстана и стран Центральной Азии⁵³⁶.

Этот железнодорожный коридор будет способствовать освоению Китаем центрально-азиатского экономического пространства с населением свыше 60 млн человек и будет способствовать укреплению позиций КНР на западно-азиатском и европейском рынках. Имея в СУАР два железнодорожных КПП, Китай выполняет функции «генерального диспетчера транзитных потоков», определяя объемы и выбирая маршруты перевозки транзитных грузов. Поскольку основные грузоперевозки осуществляются поездами, развитие железнодорожного транспорта, повышение эффективности перевозок и увеличение пропускной способности оказывают влияние на развитие экономики Казахстана⁵³⁷. Исходя из этих интересов, Казахстан обеспечивает постоянное увеличение пропускной и перерабатывающей способности погранперехода Достык и участка Достык—Актогай, а всего в проекты их развития инвестировано более 100 млн долл., что позволило увеличить перевозку грузов в направлении КНР и обратно до примерно 19 млн т в год⁵³⁸. Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в Казахстане ежегодно растет в среднем на 14 %⁵³⁹. А так как существенным препятствием в повышении эффективности транзитных перевозок является необходимость осуществления перехода с китайской колеи (1435 мм) на российскую (1520 мм), казахстанские и китайские специалисты ведут подготовку к прокладке новой евразийской железнодорожной магистрали с европейской шириной колеи⁵⁴⁰.

На 13-м заседании глав правительств ШОС (Астана, декабрь 2014 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян заявил, что именно Казахстан становится для Китая «основными транспортными воротами» в центрально-азиатский регион и рассматривается руководством КНР в качестве главного звена будущей евроазиатской трансконтинентальной транзитной магистрали. В настоящее время свыше 80 % железнодорожных составов, курсирующих в рамках международных железнодорожных грузовых перевозок в направлении Китай—Европа, проходят через территорию Казахстана, в последние 5 лет объем транзитных контейнерных перевозок в рамках международных евроазиатских железнодорожных грузовых перевозок увеличился в 28 раз⁵⁴¹. Сегодня ведется активная работа по сопряжению китайской инициативы по строительству ЭПШП и казахстанской государ-

ственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» («Светлый путь»). В 2016 г. в г. Сиань состоялся первый международный таможенный форум, на котором представители 70 стран обсуждали перспективы развития проекта ЭПШП. В рамках форума Китай и Казахстан договорились о создании зоны свободной торговли в крупных городах вдоль железных дорог, проходящих вдоль проекта ЭПШП⁵⁴². Сегодня Казахстан превратился в главного по значимости центральноазиатского торгового партнера КНР и занял 1-е место по объемам привлеченных китайских ПЗИ (прямые зарубежные инвестиции). В 2017 г. общий объем китайских ПЗИ в реализацию 51 крупного проекта в Казахстане составил 27,7 млрд долл. (большая часть ПЗИ была направлена на строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, включая строительство сухого порта на территории МСЭЗ Хоргос—Восточные ворота — 90 млн долл.), из них 17 совместных проектов на сумму 15 млрд долл. уже запущены или подготовлены к эксплуатации⁵⁴³. В 2017 г. Китай и Казахстан создали совместный Фонд стимулирования инфраструктурного развития в размере 2 млрд долл.⁵⁴⁴, а также договорились о выделении целевых кредитов на сумму в 15 млрд долл.⁵⁴⁵ С 2010 по 2018 гг. капиталовложения Казахстана в модернизацию национальной транспортной инфраструктуры составил более 25 млрд долл., и Астана планирует в ближайшие 5 лет инвестировать еще 15 млрд долл. в реализацию 75 инфраструктурных проектов на своей территории⁵⁴⁶. В 2016 г. грузооборот между двумя странами составил 8,3 млн т, а в 2017 г. он возрос до 11 млн т⁵⁴⁷. Объем железнодорожных перевозок между КНР и Казахстаном в 2018 г. увеличился на 38 % по сравнению с 2017 г. и составил 13,9 млн т, причем из Казахстана в КНР в 2018 г. было перевезено 8,5 млн т различных грузов, что на 54 % больше, чем в 2017 г. 23 января 2019 г. делегации компаний «Урумчійская железная дорога» и «Казахстанские железные дороги» провели рабочее совещание в г. Урумчи, где представители железнодорожных администраций двух стран утвердили прогнозируемые объемы перевозок на 2019 г. в размере более 15,7 млн т грузов. Кроме того, достигнута договоренность по перевозке и приемке зерновых грузов, а также растительного масла в вагонах-цистернах в объеме до 500 тыс. т через погранпереход Алашанькоу—Достык, а с февраля

2019 г. началась перевозка газовых труб из Китая в Казахстан в объеме 280 тыс. т.⁵⁴⁸ Сегодня очевидно желание Казахстана пропустить по своей территории большую часть континентального грузопотока из Азии в Европу — увеличить объем транзитного грузопотока с 117 млн т в 2014 г. до 170 млн т в 2020 г. и повысить доходы от транзита из стран АТР с нынешних 800 млн долл. до 2 млрд долл. в 2020 г. и 10 млрд долл. в 2050 г.⁵⁴⁹

В ноябре 2017 г. в Пекине проходили финальные переговоры, касающиеся деталей создания совместного фонда Китай—Казахстан с общим капиталом в 300 млн долл. для финансирования строительства инфраструктурных объектов на территории Казахстана. Участниками фонда стали «Казына Капитал Менеджмент», CITIC Group Corporation, Китайско-евразийский фонд экономического сотрудничества и Asia Investment Finance Group. Компания «Казына Капитал Менеджмент» обладает опытом совместной деятельности с китайскими партнерами в рамках фонда «CITIC — Kazyna Investment Fund I», который уже инвестировал 100 млн долл. в реализацию двух проектов в области развития казахстанского железнодорожного транспорта. В конце 2017 г. совместный фонд Китай—Казахстан был создан, и первые инфраструктурные проекты получили финансирование уже в 2018 г.⁵⁵⁰ В марте 2017 г. местные власти округа Тачэн (СУАР) и правительство Казахстана пришли к соглашению о начале строительства железной дороги Тачэн—Аягоз (Казахстан). Железная дорога протяженностью 265 км будет пересекать китайско-казахстанскую границу на КПП Бакту и соединится в Аягозе с железнодорожной веткой, ведущей из Центральной Азии в Сибирь, а далее — с Транссибирской магистралью⁵⁵¹. Таким образом, будет сформирован новый международный железнодорожный маршрут, который свяжет Азию и Европу⁵⁵². По мере сопряжения строительства ЭПШП и государственной программы инфраструктурного развития Казахстана «Нурлы жол» сотрудничество между Китаем и Казахстаном становится все более тесным. Железная дорога Карамай—Бакту—Аягоз станет одним из железнодорожных маршрутов на ЭПШП, ее строительство будет способствовать повышению роли СУАР в качестве ключевой зоны ЭПШП. В 2017 г. СУАР продолжалось строительство железнодорожной ветки Карамай—Тачэн протяженностью

308 км. Она будет проходить от станции Байкоуцюань г. Карамай на действующей железной дороге Куйтунь—Бэйтунь и заканчиваться на КПП Бакту. Стоимость строительства железной дороги Карамай—Тачэн составит 5,2 млрд юаней и железнодорожная магистраль включена в качестве важного проекта в средне- и долгосрочный план строительства железнодорожной сети Китая и 13-й пятилетний план развития железнодорожной инфраструктуры страны на период 2016—2020 гг. Она станет третьей китайской железной дорогой, ведущей в район китайско-казахстанской границы, где сегодня действуют две железнодорожные линии, которые пересекают китайско-казахстанскую границу на КПП Алашаньюкоу и Хоргос. На западе железная дорога Карамай—Тачэн будет связана с маршрутом Тачэн—Аягоз и действующими железнодорожными линиями в Казахстане, благодаря чему появится новый транспортный коридор, ведущий в Центральную Азию и Европу. А на востоке она соединится с действующими железными дорогами, в том числе линиями Алашаньюкоу—Ланьчжоу и Ланьчжоу—Баотоу — таким образом, будет сформирован новый транзитный маршрут, который позволит странам Европы и ЦА получить выход к Бохайскому заливу⁵⁵³.

Несколько медленнее продвигаются проекты создания Транс-кыргызской железной дороги, которая станет связующей частью Транссиба с морскими портами на побережье Индийского океана. Прогресс наметился в прокладке меридионального участка Чуй—Фергана и пока не удается договориться с Кыргызстаном о прокладке двух других крайне необходимых Китаю маршрутов — «северного» (через Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан и южную часть Кыргызстана) и «южного» (к Бишкеку). При этом Китай постоянно подчеркивает, что проект строительства железнодорожной магистрали Китай—Кыргызстан он намерен обязательно осуществить — продлить его до таджикской территории, а затем и до портов в Персидском заливе. Сегодня в Центрально-азиатском регионе Китай выступает в качестве главного инициатора экономических процессов, действия которого в конечном счете инициируют все транспортные проекты, и во всех проектах Китай так или иначе принимает непосредственное участие. Можно сказать, что Китай стал прорабом строительства в странах Центральной Азии современ-

ной транспортной инфраструктуры и является главным поставщиком для нее оборудования и подвижного состава, а рост влияния Китая на процессы развития стран ЦА автоматически ведет к снижению аналогичной роли РФ в регионе. что, вероятно, чревато конфликтами интересов.

2.3. Железнодорожные проекты КНР в странах Юго-Восточной Азии в рамках реализации плана Морского Шелкового пути XXI в.

В Южной и Юго-Восточной Азии для Китая интерес представляют, в первую очередь, имеющиеся портовые мощности, которые могут ослабить напряженную работу морских гаваней восточного побережья Китая. Существенную роль в политике Китая в этих регионах играют вопросы национальной безопасности, особенно связанные с Тайванем, а в последнее время с ситуацией в Южно-Китайском море, но при этом следует признать, что Китай пока не имеет возможности получить статус доминирующей морской державы. В этой ситуации для КНР в среднесрочной перспективе крайне актуально развитие в странах Юго-Восточной Азии (ЮВА) полноценной сухопутной транспортной системы, что было очевидно уже в начале 90-х годов, и поэтому уже тогда началась разработка проекта Паназиатской железнодорожной сети, а когда были достигнуты определенные успехи в развитии западных и центральных районов Китая КЖК и Министерство транспорта КНР приступили к разработке планов создания Паназиатской сети железнодорожных магистралей. В итоге руководство Китая пришло к выводу о необходимости активной поддержки региональных транспортных программ и при этом был сформулирован стратегический принцип: «активное участие, осторожное обращение, акцент на свои интересы и максимальная выгода». Сегодня проекты уже реализуются при поддержке Азиатского банка развития (АБР), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Программой развития ООН (ПРООН). В рамках этой стратегии Китай поддержал Программу развития ООН в принятии «Расширенной Туманганской

инициативы» (РТИ)⁵⁵⁴ и укрепляет сотрудничество Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ)⁵⁵⁵ с АБР с целью стимулирования ключевых проектов субрегиональной кооперации. Все программы нацелены на развитие трансграничных транспортных сетей, в процессе которого китайские местные власти совместно с руководством стран ЮВА играют роль самых активных участников выработки консенсуса по вопросам кооперации в субрегиональной логистике. Эта роль поддерживается предоставлением Китаем финансовых средств для проведения исследовательских работ и осуществлении небольших экспериментальных проектов — Китай одним из первых предоставил 1 млн долл. для поддержки программы «Расширенной Туманганской инициативы», совместно с Азиатским банком развития (АБР) создал в 2018 г. Китайский фонд по сокращению бедности и региональному сотрудничеству и внес в него 20 млн долл.⁵⁵⁶ АБР и Экспортно-импортный банк Китая заключили соглашение по совместному финансированию развития железнодорожной инфраструктуры стран ЮВА в объеме 3 млн долл.⁵⁵⁷, а в январе 2019 г. руководство АБИИ заявило, что совет директоров одобрил выделение 500 млн долл. для кредитного портфеля, который инвестирует в корпоративные облигации для финансирования инвестиций в развитие инфраструктуры стран АСЕАН⁵⁵⁸. Управляемый портфель будет состоять из корпоративных облигаций, выпущенных эмитентами, связанными с инфраструктурой, включая квазисуверенные облигации и зеленые облигации⁵⁵⁹, доходы которых направляются в развитие азиатской транспортной (в первую очередь, железнодорожной) инфраструктуры⁵⁶⁰. В конце 2019 г. АБИИ планирует начать финансирование в местной валюте в некоторых странах Азии, что является мерой по снижению трансграничных инвестиционных рисков, вызванных колебаниями обменного курса. В начале 2019 г. руководство банка заявило, что рост затрат на финансирование инфраструктурного развития, появившаяся в последнее время напряженность в сфере международной торговли могут создать проблемы для будущего инвестирования в развитие азиатских транспортных сетей, для чего требуется привлекать больше средств частного сектора⁵⁶¹.

Международные аналитики сходятся в мнении, что в текущем десятилетии темпы роста сети транспортной инфраструктуры будут составлять около 8—9 %, а странам Азии для поддержания этого показателя и, как следствие создания мультипликативного эффекта в национальных экономиках, обеспеченного расширением инфраструктурного строительства, а также обеспечения нынешнего, достаточно высокого уровня экономического развития необходимо в период до 2025 г. инвестировать в развитие национальных железнодорожных сетей около 10 трлн долл., а в период до 2030 г. — еще 15 трлн долл.⁵⁶² Причем до 70 % этих инвестиций будет направлено на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры, а около 30 % будет направляться на модернизацию и обслуживание уже имеющейся сети дорог⁵⁶³. Аналитики Всемирного Банка (ВБ) и Азиатского банка развития (АБР) считают, что для ликвидации лимитирующих участков своих железнодорожных сетей государства ЦА в течение ближайших 20 лет должны ежегодно инвестировать до 300 млрд долл. в развитие национальной транспортной инфраструктуры, а страны Юго-Восточной Азии — около 700 млрд долл.⁵⁶⁴ При этом два ведущих мировых банка (АБР и ВБ), уделяя основное внимание борьбе с бедностью в азиатских странах, ежегодно выделяют лишь около 30 млрд долл. на расширение азиатской транспортной инфраструктуры, совершенно недостаточно. К 2025 г. общий объем инвестиций, необходимых для выполнения требований планов экономического развития азиатских стран составит около 5,3 трлн долл., составив более 60 % объема мировых инвестиций, направляемых в развитие мирового рынка инфраструктурного развития⁵⁶⁵, причем около 50 % ПЗИ в развитие мирового рынка или 2,5 трлн долл. будут инвестированы КНР, либо контролируемые им финансовыми институтами и различными фондами⁵⁶⁶. Общий объем накопленных взаимных инвестиций за последние 15 лет вырос с 30,1 млрд долл. в 2002 г. до почти 190 млрд долл. в 2017 г., и Председатель КНР Си Цзиньпин поставил цель к 2020 г. обеспечить достижение ежегодных объемов взаимных инвестиций в пределах 150 млрд долл.⁵⁶⁷

Политика Китая в вопросах развития субрегионального транспортного сообщения с самого начала была ориентирована на оказа-

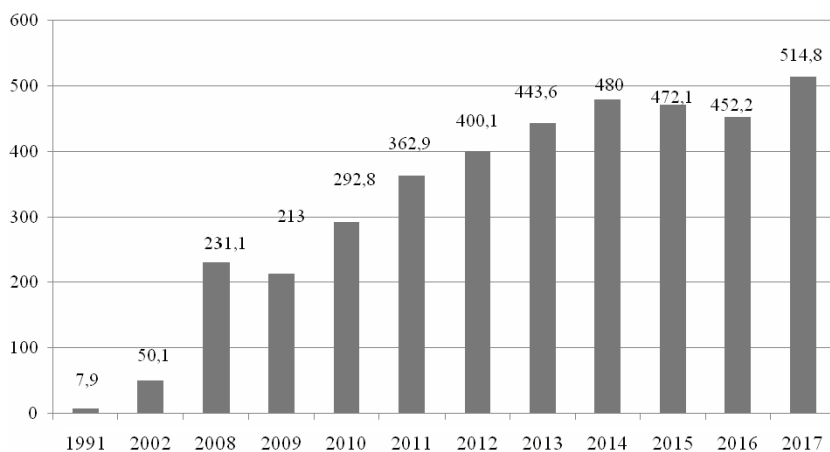


Рис. 10. Увеличение объемов взаимной торговли между КНР и государствами — членами АСЕАН, млрд долл. *Источник:* Belt and Road Initiative yields great achievements in ASEAN countries. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475948.htm; China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm; ASEAN Plus Three dovetails with China's Belt and Road Initiative: Experts. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/11/15/c90000-9293183.html>; From Bali to Da Nang, Xi expands China's footprints in Asia-Pacific development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/17/content_34635768_4.htm; China-ASEAN trade volume hits record high in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-01/29/content_50340005.htm.

ние непосредственного влияния на все происходящие в этой сфере процессы. В свою очередь проблемы транспортного сообщения регулярно поднимаются на встречах самого высокого уровня. Достижения Китая в сфере технологий и исследований позволяют ему играть ведущую роль в планировании деятельности региональных организаций, занимающихся осуществлением инфраструктурных проектов, и оказывать большое влияние на уровне секретариатов субрегиональных проектов. Так, секретариат РТИ даже переехал в Пекин. В рабочей группе по вопросам трансазиатской железнодорожной сети, которая была учреждена в 2006 г. в рамках ЭСКАТО, китайская делегация является самой многочисленной и, наконец,

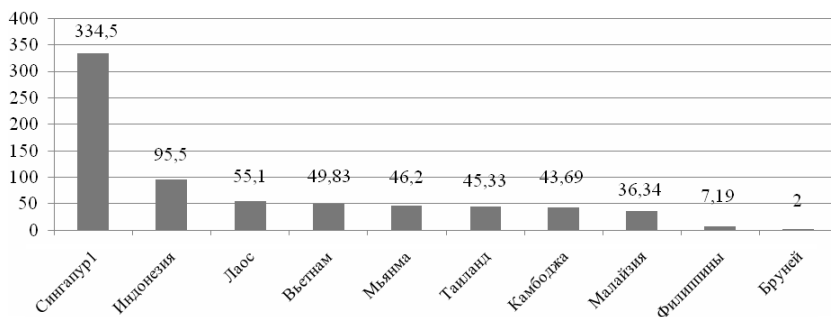


Рис. 11. Общий объем накопленных китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) в странах АСЕАН в 2017 г. (100 млн долл.). *Источник:* Trade relations between China and ASEAN. URL: <http://english.gov.cn/statecouncil/> (дата обращения: 23.02.2018).

Примечание 1. Реализуя достигнутую межправительственную программу Китай—Сингапур, за последние 3 года к началу 2019 г. китайские фирмы привлекли около 8,5 млрд долл. в рамках трансграничных финансовых сделок. Программа направлена как на развитие транспортной сети западных провинций и автономных районов КНР, включая Чунцин, провинции Сычуань, Шэньси и Цинхай, СУАР и ГЧАР, так и сотрудничество в таких областях, как автомобильный транспорт, авиация, логистика и информационные технологии. Для успешной реализации поставленных целей в рамках китайско-сингапурской инициативы был создан совместный инвестиционный фонд в размере 100 млрд юаней (около 15 млрд долл.) (Chinese companies raise 8 bln USD through China-Singapore program. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1134982.shtml> (дата обращения: 5.02.2019; China-Singapore land-sea trade corridor connects 71 countries, regions. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/09/content_74355058.htm).

КНР активно финансирует проведение конференций и бизнес-форумов с тематикой расширения региональной транспортной сети.

Сухопутная часть МШП XXI в. будет пролегать по Экономическому коридор Китай—полуостров Индокитай (ЭККПИК) и (в первую очередь по территории Субрегиональной экономической зоны Ланьцанцзян-Меконг, или Большой Меконг, которая является составной частью ЭККПИК). Субрегион Ланьцанцзян—Меконг («Lancang—Mekong») получил свое название по имени реки, которая протекает по территории шести стран (Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа) и КНР — в первых пяти странах реку называют

Меконг, а в Китае ее называют Ланьцанцзян⁵⁶⁸. Одна из основных задач создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной железнодорожной инфраструктуры — решение этой задачи позволяет Китаю активизировать развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющей общую сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом протяженностью около 4 тыс. км, и ГЧАР, являющегося единственным автономным районом КНР, имеющим общую морскую и сухопутную границу со странами ЮВА⁵⁶⁹. В 2018 г. объем торговли КНР с пятью странами субрегиона Ланьцанцзян—Меконг превысил 250 млрд долл.⁵⁷⁰, страны субрегиона реализовали более 270 совместных проектов (общей стоимостью более 30 млрд долл.), из которых 80 проектов были направлены на развитие сети региональной железнодорожной инфраструктуры общей стоимостью 11 млрд долл.⁵⁷¹ 15 декабря 2017 г. в г. Дали (пров. Юньнань) состоялось третье заседание министров иностранных дел по сотрудничеству в бассейне реки Ланьцанцзян—Меконг, на котором был принят «План развития сети автомобильных дорог субрегиона Ланьцанцзян—Меконг на период 2017—2020 гг.», который предусматривает ускорение строительства национальных железных дорог стран ЮВА для создания комплексной железнодорожной паназиатской сети⁵⁷². Прошедшее в декабре 2017 г. в Пекине 22-е совещание стран субрегиона Большой Меконг по экономическому сотрудничеству на уровне министров стало отправной точкой создания Паназиатской сети, которая к 2020 г. объединит железные и автомобильные дороги стран ЮВА⁵⁷³. Магистраль будет состоять из трех железнодорожных/автомобильных маршрутов восточного, центрального и западного направлений. Западная ветка общей протяженностью около 3 тыс. км соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Пномпень, Хошимин, Ханой и Куньмин⁵⁷⁴. Центральная ветка объединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Вьентьян, Шанюнь и Куньмин⁵⁷⁵. Восточный маршрут соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Янон, Жуйли и Куньмин⁵⁷⁶. Транспортная сеть охватит территории Китая (причем, провинция Юньнань превратится в исходный пункт транспортных потоков в страны ЮВА⁵⁷⁷), Вьетнама, Лаоса, Мьянмы, Таиланда, Камбоджи, Малайзии и Сингапура⁵⁷⁸, а ее общая протяженность составит более 5,5 тыс. км⁵⁷⁹. Объедине-

ние железнодорожной сети провинции Юньнань⁵⁸⁰ с железными дорогами ЮВА предоставит Китаю выход к Индийскому океану⁵⁸¹. С открытием сообщения на всем протяжении сети станут возможны ежегодные перевозки почти 9 млн т грузов с перспективой увеличения этого объема до 26 млн т к 2025 г.⁵⁸²

В ноябре 2014 г. был введен в эксплуатацию участок Юси—Мэнци железнодорожной магистрали Куньмин—Хэкоу протяженностью 460 км, которая связывает провинцию Юньнань с железнодорожной сетью стран ЮВА⁵⁸³. Из Куньмина магистраль проходит через города Юси, Мэнци, Хэкоу (пограничный пункт) и соединяется с железнодорожными сетями Вьетнама, Лаоса, Таиланда и Сингапура⁵⁸⁴. Стоимость строительства участка Юси—Мэнци протяженностью 141 км составила 4,5 млрд юаней (709,8 млн долл.), а большая его часть (77 км) проходит через 35 туннелей и 61 мост⁵⁸⁵, спроектированная для движения поездов скорость 120 км/ч. В 2014 г. началось строительство участка, соединяющего Вьетнам и Камбоджу (Пномпень) протяженностью 257 км, а окончание работ запланировано на начало 2018 г.⁵⁸⁶ В 2015 г. были завершены работы по строительству последнего приграничного с Китаем участка железнодорожной магистрали, соединяющей Ной Бай (район Ханоя) с г. Ким Тан (северная вьетнамская провинция Лао Цай) протяженностью 19 км, расположенного рядом с приграничным китайским Хэкоу. Объединенная железнодорожная магистраль Куньмин—Хэкоу—Ким Тан—Ной Бай общей протяженностью 245 км позволит осуществлять перевозки со скоростью более 100 км/ч.⁵⁸⁷ В конце 2016 г. Министерство транспорта Вьетнама договорилось с властями провинции Юньнань о строительстве в период 2017—2020 гг. скоростной грузовой железной дороги между столицей Вьетнама Ханоем и г. Дунгдан провинции Лангшон с последующим ее соединением с железнодорожной сетью китайской провинции⁵⁸⁸. 22 ноября 2017 г. состоялась церемония открытия нового маршрута железнодорожных перевозок грузов из Наньчана (пров. Цзянси) в Ханой. Грузовой состав отправился от железнодорожной станции Хэнган г. Наньчан, проследовал по территории ГЧАР и прибыл в столицу Вьетнама Ханой, преодолев расстояние в 1,7 тыс. км. Время в пути составило 5 дней (на 15 дней быстрее сроков перевозки традиционным морским

маршрутом), а стоимость железнодорожной транспортировки грузов оказалась на 50 % меньше стоимости аналогичной перевозки автомобильным транспортом⁵⁸⁹.

В 2018 г. закончилось сооружение самого протяженного в Азии 30-километрового железнодорожного туннеля в горе Гаолигун и был построен мост через р. Нуцзян, которые являются важными составными частями железнодорожной магистрали Дали—Жуйли⁵⁹⁰. Эта железная дорога протяженностью 330 км позволила соединить Китай с соседней Мьянмой, а на некоторых участках магистрали поезда развивают скорость до 250 км/ч.⁵⁹¹ Сегодня в Лаосе существует лишь одна, открытая в 2009 г., железнодорожная магистраль протяженностью 3,5 км, которая соединяет столицу страны Вьентьян с г. Нонгкхай в Таиланде, а 98 % объема перевозки пассажиров и 86 % объема перевозки грузов в Лаосе осуществляется автомобильным транспортом⁵⁹². С целью улучшения транспортной инфраструктуры Лаоса и превращения его в важное звено региональных транзитных перевозок руководители железнодорожных ведомств Китая и Лаоса в 2017 г. подписали соглашение о начале строительства современной железной дороги протяженностью 414,3 км из Куньмина до Вьентьяна (Куньмин—Цзинхун—Мохань (КНР)—Ботэн—Луан Прабанг—Ван Вьенг—Вьентьян (Лаос), прокладка которой завершится через 5 лет в декабре 2021 г.⁵⁹³. Железная дорога будет представлять собой грузопассажирскую магистраль с шириной колеи в 1,435 м⁵⁹⁴ и будет оснащена 33 железнодорожными станциями, а средняя скорость движения составит 160 км/ч⁵⁹⁵. В феврале 2019 г. Ли Бинсюань (генеральный директор Laos-China Railway Co., Ltd. (LCRC) и руководитель проекта строительства с китайской стороны) заявил, что к концу 2019 г. будет завершено более 90 % проектов строительства мостов (62 км) и туннелей (198 км) на железной дороге Китай—Лаос (LCRC является совместным предприятием между Китаем и Лаосом, занимающимся строительством и будущей эксплуатацией железной дороги). В частности, проекты прокладки железнодорожного полотна и возведение мостов будут завершены на 95 %, в то время как проекты прокладки туннелей будут завершены на 90 %. К концу 2018 г. объем использованных инвестиций в строительство железной дороги достиг 11,8 млрд юаней (около 1,7 млрд долл.), что составило

31,5 % от запланированного общего объема капиталовложений в китайско-лаосский проект. Главы двух стран рассматривают железную дорогу Китай—Лаос в качестве ключевого проекта по соединению железнодорожных сетей в рамках выдвинутой Китаем инициативы «пояс и путь»⁵⁹⁶.

В 2018 г. Таиланд и Китай продолжали строительство двух участков железных дорог протяженностью 873 км, предназначенных для движения поездов со скоростью 160—180 км/ч⁵⁹⁷ — магистрали Нонгкхай—Сарабури—Районг и Сарабури—Бангкок⁵⁹⁸, которые в будущем будут соединены с железнодорожной магистралью Китай (Юньнань)—Лаос (Вьентьян)⁵⁹⁹. В декабре 2017 г. власти Таиланда с помощью китайских компаний приступили к строительству высокоскоростной железной дороги Бангкок—Накхонратчасима⁶⁰⁰ протяженностью 256 км и скоростью движения до 250 км/ч (объем инвестиций составляет 179 млрд бат (5,4 млрд долл.)⁶⁰¹. Строительство ВСМ началось с прокладки участка между станциями Кланг Дон—Пан Асок протяженностью 3,5 км⁶⁰², а строительство остальной части ВСМ в будущем будет разбито на 3 участка протяженностью соответственно 11 км, 119,5 км и 119 км⁶⁰³. Позднее ВСМ Бангкок—Накхонратчасима будет соединена со станцией Нонгкхай (на границе с Лаосом)⁶⁰⁴, продлена до Куала-Лумпура, а затем — до Сингапура⁶⁰⁵. Железные дороги станут первыми в Таиланде дорогами с шириной колеи 1435 мм, скорость движения пассажирских составов в горных районах составит 160 км/ч, на равнине — 200 км/ч, грузовых составов — 120 км/ч, а общий объем инвестиций в строительство не превысит 180 млрд тайских бат⁶⁰⁶. Тайская национальная железнодорожная компания будет закупать подвижной состав в КНР, использовать китайские технологии при установке систем блокировки и централизации⁶⁰⁷. В 2017 г. шестая по величине активов китайская государственная корпорация China Railway International, занимающаяся строительством железнодорожных путей, предоставила Министерству транспорта Камбоджи план строительства железных дорог в стране общей стоимостью около 300 млн долл. для последующего одобрения Советом по развитию Камбоджи⁶⁰⁸. В апреле 2017 г. Министерство транспорта Камбоджи одобрило строительство участка шоссе № 6 из столицы страны Пномпень в провинцию Кам-

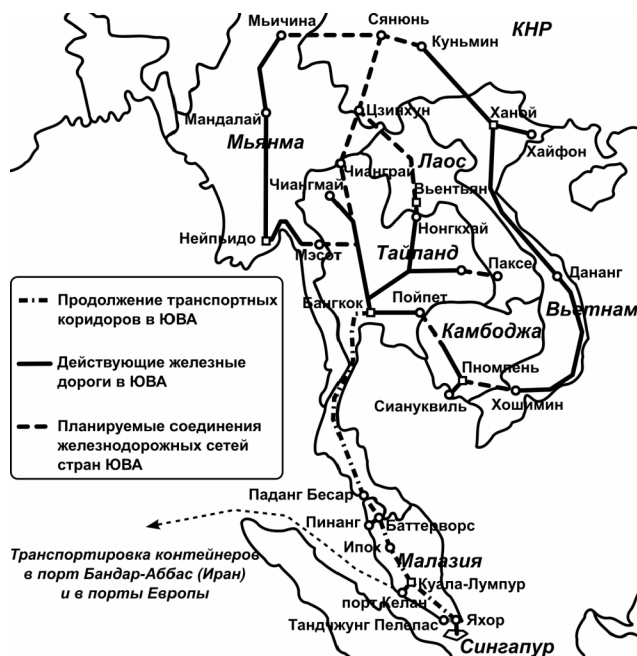


Рис. 12. Железнодорожные соединения КНР и стран ЮВА. *Источник:* Railway linking China, ASEAN becomes operational. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8140838.html>; A New Vision for A Dynamic Asia Through Joint Efforts. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-03/26/content_24107586.htm; *Jin Dan* (Chinadaily.com.cn). How high-speed rail network transformed China's social landscape. URI: http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content_27868346.htm; Infrastructure vital to boost socio-economic development in developing countries: AIIB president. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046478.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/11); Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>; Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm; Belt and Road cooperation report released. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm; Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34266975.htm; Thailand strives to connect BRI with its Eastern Economic Corridor. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/22/content_74398693.htm.

пюнь-Чам⁶⁰⁹. Протяженность участка составляет 40,5 км, общая стоимость проекта — 70,2 млн долл., из которых 68 млн долл. будут предоставлены правительством КНР в виде долгосрочного займа⁶¹⁰. К началу 2018 г. Китай заключил соглашения с правительством Камбоджи о прокладке 16 новых железных дорог в Камбодже на общую сумму в 1,6 млрд долл. и строительстве аэропорта стоимостью 800 млн долл. в провинции (кхет) Сиенреап, расположенной на северо-западе Камбоджи⁶¹¹.

С 2017 г. Китай и страны ЮВА приступили к активному строительству Паназиаатской магистрали ВСМ протяженностью 3 тыс. км по маршруту Юньнань (Куньмин)—Лаос—Вьетнам—Камбоджа—Таиланд—Малайзия—Сингапур, которая сформирует скоростной железнодорожный маршрут Китай—страны ЮВА. От основной магистрали планируется построить ответвления Юньнань—Мьянма и Мьянма—Таиланд. В рамках заключенного трехстороннего соглашения о сотрудничестве в сфере строительства ВСМ ведущая китайская корпорация по строительству железных дорог CRCC приступила к прокладке линий ВСМ в Таиланде, Мьянме и Лаосе, которые свяжут 3 страны и впоследствии протянутся дальше и достигнут Сингапура⁶¹². Хотя стоимость проекта составляет 75 млрд долл., китайские экономисты утверждают, что паназиаатская ВСМ позволит в будущем увеличить ВВП Китая и стран ЮВА почти на 400 млрд долл.⁶¹³ 7 января 2019 г. 8 западных административных единиц провинциального уровня (г. Чунцин, власти провинции Гуйчжоу, Ганьсу, Цинхай и Юньнань, ГЧАР, СУАР, НХАР) подписали рамочное соглашение в Чунцине о сотрудничестве в строительстве нового «Международного сухопутно-морского торгового коридора» между сушей и морем. Новый международный транспортный коридор представляет собой торговый и логистический маршрут, созданный в рамках инициативы «Стратегического соединения Китай—Сингапур». Ранее более длительная и дорогостоящая логистика по морю из восточных провинций Китая была одним из узких мест, препятствующих развитию западных регионов КНР, а сегодня коридор соединяет 155 портов в 71 стране и регионе по всему миру, улучшив транспортную связь между странами ЭПШП и МШП XXI в. Используя преимущества железнодорожного транспорта, этот коридор

суша/море позволяет обеспечивать транспортировку грузов и в другие регионы мира⁶¹⁴. Поскольку г. Чунцин является центральным исходным транспортным узлом маршрута, то новый международный коридор использует порты в заливе Бэйбу в ГЧАР для последующей транспортировки грузов в порты Сингапура и других странах АСЕАН, а также использует континентальные железнодорожные маршруты Китай—Европа, Китай—Центральная и Южная Азия. Новый «Международный сухопутно-морской торговый коридор» получил свое название в ноябре 2018 г., а до этого после запуска в эксплуатацию в 2017 г. он назывался Южно-китайским транспортным коридором (первоначально только Чунцин, ГЧАР, Гуйчжоу и Ганьсу в августе 2017 г. подписали соглашение о создании коридора, а в июне и ноябре 2018 г. Цинхай и СУАР присоединились к сотрудничеству). Согласно статистическим данным, к началу 2019 г. было запущено в общей сложности 805 железнодорожных грузовых поездов по коридору⁶¹⁵.

Анализ транспортной политики КНР в Южной и Юго-восточной Азии, позволяет сделать вывод, что, расширяя сеть региональных магистралей, Китай ставит главной своей целью получение экономических доходов. Во-первых, это экономическое развитие западных административных единиц провинциального уровня, выравнивание уровня их экономического развития, развитие транспортной доступности западного региона и укрепление инфраструктурной связанности всего Китая. Во-вторых, льготная инвестиционная политика (но при очень жестких условиях использования материалов, технологий, рабочей силы из КНР) и строительство железнодорожной сети в странах ЮВА в рамках реализации инициативы о создании МШП XXI в. позволит Китаю получать значительную экономическую выгоду, продуцировать мультипликативный эффект в отраслях промышленности КНР и создание новых рабочих мест. Кроме того, Китай будет получать большие бюджетные доходы от строительства высокоскоростных и обычных железнодорожных магистралей в странах ЮВА и от продажи подвижного состава с высокой добавленной стоимостью. И, наконец, диверсификация транспортных маршрутов и увеличение их числа будет стимулировать увеличение объемов экспорта китайской продукции (в том

числе и через порты ЮВА), что также будет способствовать росту поступлений в бюджет КНР. В свою очередь страны ЮВА также будут иметь значительные дивиденды от синергии железнодорожного сообщения с Китаем — вырастут их доходы от транзитных перевозок, увеличатся объемы их экспорта в КНР. Немаловажно, что создаваемая за рубежами страны транспортная сеть обеспечивает более динамичное развитие китайских приграничных районов и существенную роль играют цели усиления политического влияния на региональные процессы и задачи обеспечения национальной безопасности.

Глава 3

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

3.1. История развития сотрудничества между Россией и Китаем в области транспорта

Российско-китайское сотрудничество в области железнодорожного транспорта имеет долгую историю, в которой ясно видны три важных для отношений двух стран периода. Первый период начался со строительства Россией в 1897—1903 гг. Маньчжурской железной дороги, ставшей участком Транссибирской магистрали. Дорога проходила по территории Манчжурии и соединила Читу с Владивостоком. История этой железной дороги представляет собой яркую иллюстрацию уровня сложности разработки и реализации международных экономических проектов, комплекса возникающих в связи с такими проектами проблем и проблем, появляющихся на протяжении всего дальнейшего функционирования проекта. В результате эта история может использоваться в качестве практического пособия для разработки, реализации и дальнейшей эксплуатации подобных проектов. Тем более, что достигнутое в современном мире существенное снижение степени жесткости международных отношений только повышает уровень их сложности, так как требует использования существенно более гибких методов и принципиально более тонких инструментов взаимодействия. Понимание такой си-

туации и история первого этапа российско-китайского железнодорожного сотрудничества позволяют лучше оценить уровень сложности проекта ЕТЖМ и дать более объективную оценку его результатам.

Маньчжурская железная дорога, позднее получившая название Китайская Восточная железная дорога или КВЖД, строилась в качестве проходящего по китайской территории участка Транссибирской магистрали и достаточно долго оставалась в ее составе — до прокладки амурского участка. Прокладка железной дороги по территории Китая объясняется стремлением российских властей достичь сразу четырех целей — проложить дорогу по более короткому (на 514 верст) и более дешевому с точки зрения строительных работ маршруту (134 млн руб. против 149 млн руб.), соединить Приморье железнодорожным сообщением с остальной территорией страны, создать инфраструктуру для экспансии российского бизнеса в северо-восточные районы Китая и противодействовать экспансии на эти территории Японии. Вопрос строительства Маньчжурской железной дороги возник после того, как Транссиб дотянулся до Байкала и в исходном проекте продолжение дороги через Маньчжурию не предусматривалось. Инициатором изменения направления трассы стало возглавляемое С.Ю. Витте⁶¹⁶ Министерство финансов России, поддержанное в этом вопросе Министерством иностранных дел. В изменении маршрута Министерство финансов лоббировало интересы российского бизнеса, а Министерство иностранных дел интересовало противодействие японской экспансии и, наконец, Министерство путей сообщения привлекало удешевление проекта при его осуществлении в маньчжурском варианте⁶¹⁷. Изыскательские работы на территории Северной Маньчжурии начались в конце 1895 г. и предусматривали прокладку железнодорожной трассы, соединяющей Забайкальскую и Уссурийскую линии Транссиба. Дорога имела ответвление на Порт-Артур, позднее получившей название Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД), а общая протяженность должна была составить 2527 км (1513 км главной линии и 1014 км ответвления). Проведение дороги по иностранной территории требовало согласия заинтересованных иностранных сторон, и международная ситуация того периода благоприятствовала заключе-

нию необходимого соглашения. Дело в том, что идея противодействия японской, британской и германской экспансии при поддержке России была популярной в тогдашнем руководстве Китая — эту идею активно лоббировали императрица Цыси и влиятельный государственный деятель Ли Хунчжан. В результате в Пекине имелась достаточно сильная поддержка расширения экономического присутствия в Манчжурии России в рамках политического союза между Россией и Китаем.

Во время визита Ли Хунчжана в Санкт-Петербург 22 мая 1896 г. был заключен секретный русско-китайский договор о военном союзе против Японии, в рамках которого Россия получила право на строительство Южно-Маньчжурской железной дороги. Осуществление проекта было предоставлено созданному за 2 года до этого Русско-Китайскому банку, в котором, $5/8$ капитала принадлежала французским банкам, а $3/8$ — русскому капиталу. Соглашение устанавливало 80-летний срок концессии отводимой под дорогу территории, при этом китайское правительство имело право через 36 лет выкупить дорогу по цене затрат российской стороны на ее сооружение. Строительство осуществляло специально учрежденное акционерное Общество Китайской Восточной железной дороги, акции которого могли приобретаться российскими и китайскими подданными. Строительство трассы началось 27 августа 1897 г. В постоянную эксплуатацию трасса была введена 1 июля 1903 г. и успеху проекта способствовало своевременное формирование Обществом полноценной инфраструктуры строительства и системы материально-технического обеспечения. Был сформирован собственный морской и речной флоты, построены деревообрабатывающие и кирпичные заводы, каменные карьеры, угольные копи, организована своя система телеграфной и телефонной связи, а для работников и сотрудников железной дороги были построены дома, школы, библиотеки, больницы, магазины, открыто 20 железнодорожных училищ. В рамках проекта на необжитом и пустынном месте были построены города Харбин и Дальний. Создание КВЖД резко ускорило развитие российско-китайской торговли — торговый оборот Амурской области с 1 млн руб. в 1893—1895 гг. вырос до 2 млн руб. в 1897—1900 гг., Приморской области с 1,5 млн руб. до 4 млн руб., а рост товарооборота позволил за-

метно сократить торговый дефицит России в торговле с Китаем. В 1903 г. российский экспорт с 9,3 млн руб. вырос до 22,3 млн руб., а КВЖД стала главным путем доставки в Россию китайских товаров и существенно ускорила и удешевила транспортировку. Это было особенно важно для поставок чая, составлявшего до 90 % российского импорта из Китая. В результате поражения в русско-японской войне Россия по Портсмутскому мирному договору потеряла южную часть КВЖД и имевшиеся на ней подсобные железнодорожные, торговые и жилые сооружения, угольные, механические и другие предприятия. Тем не менее, работа, в том числе и утраченной части КВЖД, способствовала росту торговли между Россией и Китаем — в 1910 г. Китай вывозил товаров на русский Дальний Восток и Забайкалье на сумму 3,9 млн руб., а из России ввозилось товаров на 21 млн руб. Так как товарооборот между странами осуществлялся в первую очередь с помощью использования КВЖД, то объем товарооборота с Маньчжурией составлял более 60 % всего объема товарооборота России с Китаем, и русский капитал инвестировался в первую очередь в этот регион — в 1914 г. российские инвестиции в Маньчжурии составили 925,8 млн руб., из которых 708,5 млн руб. было инвестировано в развитие КВЖД.

После создания СССР Китай стал рассматриваться советским руководством в качестве потенциального союзника в деле осуществления «мировой революции» и потому оно стремилось расширить сотрудничество с ним. В 1924 г. СССР заключил с властями провинций СВК соглашение о совместном пользовании КВЖД, судоходстве, демаркации границы, тарифном и торговом регулировании экономических отношений. Тем не менее, между сторонами постоянно возникали конфликты, вызванные стремлением властей Маньчжурии получать больший эффект от заключенного соглашения, и в 1929 г. местные власти попробовали захватить КВЖД, что привело к военному конфликту и разрыву отношений, которые пришлось восстанавливать. Разумеется, в период гоминьдановского правительства можно выделить и героические страницы во взаимоотношениях — советские летчики-добровольцы в 1937—1938 гг. помогали гоминьдановской армии отражать японскую агрессию, а подписанный в Хабаровске протокол восстановил статус-кво в вопросах управле-

ния дорогой. В сентябре 1931 г. японские войска вторглись в Северную Манчжурию и оккупировали ее, в результате чего нормальное функционирование КВЖД прекратилось. В сложившейся ситуации СССР был вынужден в начале 1935 г. продать КВЖД китайскому правительству Маньчжоу-Го (а фактически Японии), а в 1945 г. на Ялтинской конференции при обсуждении участия советской армии в войне с Японией был согласован вопрос возвращения СССР обеих железных дорог — КВЖД и ЮМЖД. Поэтому, хотя формально право собственности на обе дороги с 1935 г. принадлежало китайской стороне, имевшаяся тогда политическая ситуация вынудила Китай согласиться с ялтинскими договоренностями. После разгрома Японии КВЖД и ЮМЖД перешли под совместное советско-китайское управление в соответствии с Договором о дружбе, подписанном СССР в 1945 г. с правительством Чан Кайши. В прилагаемом к договору соглашении железная дорога объявлялась общей собственностью сторон, должна была эксплуатироваться совместно и стала называться Китайско-Чанчуньской железной дорогой (КЧЖД). Соглашение было заключено на срок 30 лет и восстанавливало все экономические права СССР. Японские оккупанты сильно повредили инфраструктуру КЧЖД на всем протяжении железнодорожного пути протяженностью 1,5 тыс. км, а советская сторона не только осуществила весь ремонт КЧЖД, но и создала учебную базу подготовки специалистов для дороги — от организации технических курсов до Харбинского института КЧЖД. Таким образом, больше полувека КВЖД постоянно находилась в центре дальневосточной политики и играла значительную роль в российско-китайских отношениях — проект КВЖД стал значительным шагом в экономическом развитии Северо-Восточной Азии и стимулировал процесс ускоренного развития северо-восточных районов Китая.

Второй этап развития российско-китайского сотрудничества начался с образования в 1949 г. КНР, а его основным содержанием стала помощь Китаю в развитии железнодорожного комплекса страны. Руководство СССР рассматривало КНР в качестве идеологического и политического союзника в противостоянии социалистического и капиталистического идеологических лагерей. В интересах укрепления союзных отношений в СССР было принято решение отдать Ки-

таю КЧЖД и в 1950 г. между СССР и КНР было заключено соответствующее соглашение, по которому советская сторона обязалась через 2 года безвозмездно передать правительству КНР все права на КЧЖД со всем имеющимся у нее имуществом. В 1952 г. соглашение было исполнено и КНР было передано имущество стоимостью порядка 600 млн долл. в ценах того времени и включавшее помимо железнодорожного полотна и подвижного состава паровозоремонтные заводы, угольные копи, ряд предприятий лесного хозяйства, торговли и общественного питания, жилой фонд (1 850 364 м²), 69 школ, 25 домов культуры и другие объекты. Сегодня КЧЖД является системообразующей дорогой СВК — от КЧЖД отходит сеть железных дорог к городам расположенной у российско-китайской границы провинции Хэйлунцзян, но из-за отсутствия мостов через реку Амур и Усури эти дороги не имеют прямого выхода на территорию России. Имеется связанная с КЧЖД разветвленная сеть внутри самого КНР, а через погранпереход Ляньгун—Синьчжу в провинции Ляонин КЧЖД связана с железными дорогами КНДР. С целью оказания всесторонней поддержки экономического развития Китая как основного способа усиления военно-политического потенциала своего союзника СССР осуществлял большую программу участия в модернизации китайской промышленности, включая создание в ее составе новых отраслей, в том числе СССР оказывал большую помощь КНР в развитии железнодорожного комплекса. В стране работали советские специалисты, помогавшие в создании железнодорожного машиностроения, передавались технологии, поставлялись на льготных условиях подвижной состав, промышленное оборудование, необходимые отрасли материалы, в советских вузах и техникумах обучались китайские студенты. В рамках развития советско-китайского сотрудничества 14 марта 1951 г. состоялось подписание соглашения о прямом железнодорожном сообщении Москва—Пекин, ставшее первым трансконтинентальным железнодорожным маршрутом⁶¹⁸.

Сотрудничество начало ослабевать в результате появления и постепенного накапливания идеологических и политических разногласий между советским и китайским руководством. В середине 50-х годов в китайском руководстве началась внутривнутриполитическая борьба, суть которой состояла в разногласиях в вопросах стратегии развития

страны и выбора способов ее реализации. В итоге руководство СССР заняло резко отрицательную позицию по отношению к выбранному властью Китая пути общественного развития, в 1960 г. все виды сотрудничества между странами были полностью прекращены, все программы поддержки социально-экономического развития КНР были заморожены, а все помогавшие КНР в создании промышленности советские специалисты были отозваны. Так негативно завершился успешно начавшийся второй этап сотрудничества двух стран в развитии сотрудничества вообще и железнодорожного в частности. Третий этап сотрудничества между СССР и Китаем начался спустя некоторое время после восстановления сначала хозяйственных связей, а затем и делового сотрудничества между странами. Они были разморожены после того, как в 1978 г. Китай приступил к осуществлению широкомасштабных экономических реформ, имевших цель перевести управление экономикой с командно-административной системы на систему с элементами рыночного регулирования и присутствия в экономике частного сектора. До 2-й половины 80-х годов руководство СССР из идеологических соображений настороженно относилось к происходившим в КНР экономическим изменениям.

Ситуация начала принципиально изменяться после начала политических и экономических реформ в СССР во 2-й половине 80-х годов и сначала этому процессу способствовало полученное регионами право самостоятельно вести приграничную торговлю с соседними странами. Дело в том, что развитие торгово-экономических отношений рассматривалось руководством СССР и приграничных регионов в качестве важного пути решения социально-экономических задач. Этот режим внешнеторговой деятельности способствовал налаживанию контактов между властями пограничных регионов и работающими в этих регионах предпринимателями. После распада СССР в России стал быстро развиваться частный бизнес и после отмены основных ограничений на внешнеэкономическую деятельность началось ускоренное развитие ориентированного на работу с рынком КНР российского частного бизнеса. Для российских предпринимателей Китай стал перспективным экономическим пространством, использование потенциала которого позволяло быстро развивать бизнес. Первые 10 лет новой истории России торговый

оборот с Китаем рос устойчивыми, хотя и далеко не рекордными темпами, чему в существенной степени мешала внутренняя нестабильность российского общества. Однако ситуация начала меняться после 2000 г. — политическая, экономическая и социальная обстановка в стране начала постепенно стабилизироваться. В свою очередь и российский частный бизнес достиг достаточно высокого уровня компетенции, необходимого для налаживания эффективного внешнеэкономического сотрудничества. В результате следующее десятилетие российский частный бизнес успешно осваивался на китайском рынке, а китайский бизнес на российском — с 2001 г. до 2019 г. объем внешнеторгового оборота между РФ и КНР вырос практически в 10 раз⁶¹⁹. В то же время слабый интерес российских властей к российско-китайским экономическим отношениям не стимулировал переход к разработке совместных инфраструктурных проектов заметных масштабов.

3.2. Современное состояние российско-китайской железнодорожной интеграции

К середине нынешнего десятилетия достигнутые Китаем в экономическом развитии успехи сделали его важнейшим внешнеэкономическим партнером России, а быстрое продвижение Китая к лидерским позициям в мировой экономике важность партнерских отношений только повышает. Свою роль играет и начавшийся в 2008 г. экономический кризис, вынудивший руководство обеих стран интенсифицировать процессы развития двусторонних экономических отношений, в особенности учитывая в первую очередь территориальное соседство наших стран. По мере экономического развития КНР все большую роль для сотрудничества играет быстро растущий промышленный потенциал Китая, а темпы развития российско-китайского экономического сотрудничества особенно быстро росли в последние пятнадцать лет — с момента начала процесса политической и экономической стабилизации России. В то же время в развитии товарооборота существует негативный для России тренд: структура товарооборота между РФ и КНР все больше при-

ближается к товарной структуре торговли России с западноевропейскими странами — экспортируются энергоносители и сырьевые товары, а импортируются готовые изделия. Российский экспорт в Китай все в большей мере приобретает характер сырьевого, в то время как китайский экспорт в подавляющей степени состоит из промышленной продукции.

Рост товарооборота требует адекватного развития транспортного обеспечения. 4,3 тыс. км сухопутной границы между Россией и Китаем обеспечивают возможности широкого развития наземного транспортного сообщения между странами. Совместное развитие интеграции транспортных сетей РФ и КНР наиболее актуально, в первую очередь для железнодорожной отрасли, которая сегодня обеспечивает более 80 % от общего объема внешнеторгового товарооборота между странами. Хотя пока почти весь объем перевозок (около 90 %) обеспечивается российским экспортом — нефтью, рудой, лесом, минеральными удобрениями. Из оставшихся 10 % на долю китайского экспорта приходится более 9 %, а менее 1 % обеспечивается транзитными перевозками. В то же время объем экспорта из России растет быстрыми темпами. Так в 2017 г. рост объем грузоперевозок в китайском направлении в сравнении с предыдущим годом вырос на 35 % и достиг около 850 млн т и в планах ОАО «РЖД» удвоение к 2020 г. объемов железнодорожных перевозок с КНР⁶²⁰.

ОАО «РЖД» и корпорация КЖК подписали «Меморандум об организации скоростных и высокоскоростных грузовых железнодорожных трансграничных перевозок в сообщении КНР—РФ—Европа. Документ предусматривает развитие рынка транспортировки грузов международной почтовой отправки в сообщении Китай—РФ—страны Евросоюза. Меморандум от 10 июня 2018 г. подписали генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» О. Белозёров и генеральный директор КЖК Лу Дунфу по пути из Пекина в Тяньцзинь в высокоскоростном поезде в присутствии президента России В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина. Подписанный документ предполагает совместную работу по прогнозированию объемов перевозок, а также проектированию новых транспортных продуктов. В качестве операторов, отвечающих за реализацию конкретных проектов в рамках меморандума, КЖК на-

значат компанию China Railway Express, а российская компания — АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ). На первоначальном этапе планируется доставка товаров в составе скоростных пассажирских поездов (формирования АО «Федеральная пассажирская компания») по маршруту Пекин—Москва. Ориентировочные сроки доставки — 7 суток. Сегодня намечаются серьезные перспективы в области сотрудничества с китайскими компаниями из сегмента e-commerce, лидером среди которых является корпорация Alibaba — ежедневно только Alibaba отправляет более 100 млн посылок. Естественно, в Европу идет только часть, но, учитывая объемы, существуют большие возможности. Развитие электронной торговли и почтовых отправок — это высокодоходный рынок, который в обозримом будущем продолжит свой рост. Сегодня доставка почты осуществляется преимущественно в почтовых вагонах пассажирских поездов, однако в течение предыдущих двух лет прорабатывалась технология перевозок почтовых отправок в контейнерах. В том числе силами железнодорожных, почтовых и таможенных организаций разных стран удалось устранить различия в железнодорожных и почтовых отправочных документах.

Несмотря на то, что все большая часть товаров из Китая, перевозится морским транспортом, железнодорожное сообщение, на которое приходится основной объем перевозок между Россией и КНР, является главным объектом сотрудничества двух стран в проектах развития транспортного комплекса⁶²¹. При этом с российской стороны развитие сотрудничества тормозится накоплением в железнодорожном комплексе проблем. Так топология железнодорожной сети не соответствует требованиям потребителей ее услуг, а пропускные способности сети в направлении Дальнего Востока практически исчерпаны. Быстрыми темпами идет процесс морального устаревания и физического износа инфраструктуры и подвижного состава. Еще более важно, что ситуация в железнодорожных перевозках стала тормозить экономическое развитие страны. Проведенная в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» реструктуризация отрасли при некоторых положительных результатах снизила эффективность управления ею

и привела к существенному росту тарифов. Хотя реформа предусматривала расширение источников финансирования, в конечном итоге объемы инвестиций в развитие отрасли опустились до критической величины. Не удалось решить проблему безубыточности пассажирских перевозок в регулируемом государством секторе. Из-за несогласованности действий частных грузоперевозчиков снизилась эффективность использования имеющихся путей (вырос объем порожних перевозок). Оставшиеся и новые проблемы призвана решить принятая в форме распоряжения Правительства РФ от 17.06.2008 г. № 877-р «Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.». Однако в условиях начавшегося в том же году мирового экономического кризиса возможности финансирования в полном объеме поставленных Стратегией целей существенно снизились. Поэтому она не получила развития в дополнительных документах и необходимого финансирования — осталась в качестве только ориентирующего развитие отрасли документа. Как следствие, требующиеся железнодорожной отрасли темпы и масштабы развития оказались недостижимыми и в существенной степени эта ситуация сохраняется до сих пор.

Развитие новых экспортных направлений на Дальнем Востоке РФ зависит от решения проблем железнодорожных перевозок — сегодня в ДФО РФ сохраняется несогласованность во взаимодействии портов и железных дорог. Отсутствие крупных сортировочных станций, грузовых дворов затрудняет работу железнодорожного и морского транспорта, вызывая постоянные пробки на подъездах к портам и большие непроизводительные простои вагонов. Порты Дальнего Востока России обрабатывают около 20 % российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80 % всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются в основном через порты Восточный, Находка и Владивосток. Их совокупные мощности по грузообороту составляют около 50 млн т, а по обороту контейнеров — около 350 тыс. ДФЭ. В 2018 г. эти показатели составляли лишь около 5 % грузооборота крупнейшего в Китае грузового порта Нинбо-Чжоушань⁶²² (в 2018 г. обработал более 1 млрд т грузов и 26 млн контейнеров)⁶²³ и менее 1 % оборота контейнеров крупнейшего китайского порта по объему пере-

валки контейнеров — Шанхая, который в 2018 г. обработал 42,01 млн⁶²⁴ контейнеров⁶²⁵. У России нет крупных перевалочных портов на Дальнем Востоке. В портах не хватает современных перегрузочных терминалов, а низкий уровень и изношенность портовой инфраструктуры не позволяет принимать контейнеровозы нового поколения. Совокупность этих негативных факторов привела к тому, что сегодня объем перевозок транзитных грузов между Европой и странами АТР через российскую территорию крайне невелик. Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается более 45 млн контейнеров (более 1 млрд т грузов на общую сумму более 1 трлн долл.), а около 95 % этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. В 2017 г. объем железнодорожного транзита из КНР в РФ и страны Европы (через территорию Казахстана Алашанькоу—Достык и через КПП Забайкальск—Маньчжоули и КПП Наушки) составил около 180 тыс. контейнеров⁶²⁶ — объем евразийского транзита через российскую территорию составил всего 0,2 % существующего объема товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется не более 1 % транзитного потенциала Транссиба. Китайская сторона неоднократно заявляла, что готова повысить объем транзитного грузооборота через территорию Казахстана и России до 500 тыс. контейнеров в год и увеличить долю континентальной транспортировки грузов в общем объеме транзита из КНР в Европу до 2—3 % в 2020 г. Железнодорожный транзит из Европы в Китай через территорию РФ осложняется вследствие простоев на российских КПП из-за технических и технологических проблем, которые усугубляются длительностью прохождения таможенного, пограничного и санитарного контроля. Оформление импортных грузов в портах ДФО РФ таможенными службами может занимать несколько дней, тогда как в мире в среднем эта процедура занимает 1 день. Сегодня грузовой контейнер, отправленный из Муданьцзяна в Шанхай через порт Далянь, доставляется за 90 ч и при стоимости транспортировки в 1,2 тыс. долл. Расстояние до порта Владивосток в 3 раза короче, чем до порта Далянь, однако срок доставки увеличивается до 220 ч, а стоимость транспортировки вырастает на 10—15 %. Основная причина увеличения времени транспортировки заключается в длитель-

ности оформления грузов на российской на таможне, которое занимает не менее 100 ч 27 января 2019 г. в Российском союзе промышленников и предпринимателей (РСПП) состоялось заседание, на котором руководство ОАО «РЖД» и Федеральной таможенной службы представили совместные проекты по развитию пограничных переходов. Участники перевозочного процесса пожаловались на неудовлетворительное состояние переходов и отсутствие технической возможности для досмотра контейнеров при пересечении границ. По словам заместителя начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) — начальника Управления по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Ю. Сиротича, по состоянию на 2018 г. до 90 % железнодорожных пунктов пропуска находились в состоянии, не удовлетворяющем всем требованиям законодательства, а первый заместитель руководителя Федеральной таможенной службы РФ (ФТС) Р. Давыдов признал, что основным сдерживающим фактором увеличения доли транзитных перевозок и ускорения процедур перемещения товаров через таможенную границу является недостаточный уровень развития приграничной инфраструктуры и пунктов пропуска. Он отметил, что сегодня есть 20—25 приоритетных пунктов пропуска (включая КПП на российско-китайской границе), на которые приходится основной товарооборот, и именно в развитие инфраструктуры КПП государству совместно с бизнесом следует направлять инвестиции для того, чтобы эта инфраструктура соответствовала лучшим мировым практикам и мировым стандартам⁶²⁷. Задержки при транспортировке грузов по российской территории приводят к удорожанию перевозок и утрате основного преимущества континентального транзита через территорию РФ — сокращению времени доставки грузов. Согласно докладу о работе правительства за 2018 г., время таможенного оформления импортных и экспортных товаров за год сократилось более, чем в 2 раза. Руководитель Главного таможенного управления КНР Ни Юэфэн на рабочем заседании (09.01.2019 г.) заявил, что в 2018 г. время оформления импортных и экспортных товаров сократилось на 56,36 % и 61,19 % соответственно. Сокращение времени таможенного оформления было связано с улучшением деловой среды на главных КПП страны. Кроме этого, Главное таможенное управление координирует сокращения количе-

ства видов сертификатов таможенного контроля от 86 до 46, за исключением 4 видов сертификатов, которые имеют отношение к конфиденциальности, а остальная проверка может быть осуществлена в режиме онлайн. В докладе Всемирного банка о деловой среде в мире, опубликованном в конце 2018 г., Китай поднялся на 32 строчки, а по показателю содействия приграничной торговле КНР также оказалась на 32 позиции выше, чем в 2017 г.⁶²⁸

Первостепенное значение в обеспечении внешнеторгового оборота имеет функционирование Транссибирской магистрали (ТСМ), которая является самой протяженной в мире и вполне современной, двухпутной, электрифицированной, оборудованной современными средствами информатизации и связи железнодорожной линией протяженностью около 10 тыс. км. Транссиб пересекает 20 субъектов России в пяти федеральных округах с населением до 15 млн человек, соединяет 87 городов, из которых 14 являются столицами субъектов РФ. Вся территория, по которой проходит Транссиб, имеет большой экспортный потенциал и формирует значительный импортный спрос. Так в расположенных в полосе магистрали регионах добывается более 65 % российского угля, производится 25 % деловой древесины, находится почти 20 % мощностей российской нефтеперерабатывающей отрасли⁶²⁹. Наконец, в этих регионах залегают более 80 % российских запасов самых важных природных ресурсов — нефти, газа, угля, леса, руд черных и цветных металлов. Через пограничные станции Хасан, Гродеково, Забайкальск, Наушки ТСМ имеет выход на железные дороги Северной Кореи, Китая и Монголии, а через европейские российские порты и пограничные переходы с бывшими республиками СССР выходит на транспортные системы европейских стран. Сегодня транспортировка груза по ТСМ осуществляется 2,5—3 раза быстрее в сравнении с морским маршрутом — в среднем 12 дней против 30—40 дней. При этом перевозка по ТСМ сегодня в 2—3 раза дороже морского фрахта⁶³⁰. Так, цена перевозки 20-ти футового контейнера составляет 5—6 тыс. долл. против порядка 2 тыс. долл. морского варианта транспортировки⁶³¹. Такой уровень стоимости транспортировки делает потенциально сложным использование Транссиба не только для перевозки в Россию китайских товаров, но и для обслуживания транзитного грузопотока из Китая и

стран АТР в Центральную, Западную и Южную Европу. Чрезмерно высокие тарифы ОАО «РЖД» создают китайским отправителям и грузоперевозчикам много проблем при обеспечении экспорта китайских товаров и осуществлении транзитных перевозок грузов из стран АТР в Европу по территории РФ, поскольку для получения хотя бы минимальной прибыли необходимо «собирать» по всем провинциям страны и комплектовать на транзитных складах небольшие партии высокомаржинальных и небольших по объемам грузов с высокой добавленной стоимостью для последующего формирования полностью заполненного железнодорожного состава, направляющегося в страны Европы. Также европейским экспортным компаниям приходится выбирать те виды грузов для отправки в КНР и страны АТР через территорию РФ, чья значительная себестоимость и небольшой габарит могли бы быть перевезены с учетом чрезмерных тарифов ОАО «РЖД» (сегодня это, в основном, запчасти для совместных автосборочных заводов в КНР и странах ЮВА). Эта проблема приводит к тому, что при транзитных перевозках через территорию РФ большинство составов из стран ЕС в восточном направлении идут либо недогруженными, либо следуют порожняком для возврата китайским владельцам. Китайские специалисты в области железнодорожных перевозок отмечают, что маятниковые евразийские железнодорожные маршруты на практике зачастую превращаются в поездки с обратным холостым пробегом — в 2015 г. лишь 28 поездов из Европы были заполнены товарами. Ситуация в 2016 г. стала изменяться к лучшему — в КНР из Европы заполненными возвратились 265 составов⁶³². Кроме того, руководство КЖК сетует на отсутствие достаточных производственных мощностей в западных провинциях КНР, что вызывает нехватку экспортных грузов и, как следствие, недогруз вагонов и контейнеров при прохождении железнодорожных составов через территорию западных провинций КНР. *Это создает дисбаланс грузопотоков и негативно отражается на окупаемости железнодорожных проектов*⁶³³. В 2015 г. Госсовет КНР утвердил г. Чунцин в качестве главного «сухопутного порта» ввоза импортных автомобилей. В период с 2015 до 2018 г. по маршруту Дуйсбург—Чунцин было ввезено около 3 тыс. импортных автомобилей, а принимая во внимание, что общий объем импорта автомоби-

лей в КНР в 2017 г. составил около 1 млн единиц, объемы ввоза в Китай иностранных автомобилей по железнодорожному континентальному пути остаются крайне незначительными⁶³⁴. Среди основных логистических трендов китайские грузоотправители отмечают активный рост количества грузов в сегменте LCL (неполная загрузка контейнеров) из Китая и стран Юго-Восточной Азии в Европу и обратно, это также касается мультимодальных перевозок через порты Дальнего Востока и через железнодорожный КПП Маньчжоули—Забайкальск, и китайские аналитики полагают, что такая тенденция сохранится в 2019—2020 гг.⁶³⁵ Для превращения Транссиба в эффективный участок транспортного маршрута Европа — Азия требуется решить также ряд технических проблем — повысить стабильность сроков перевозки, качество сервисного обслуживания, эффективность управления работой Транссиба, а так же разработать гибкие тарифы и добиться полной сохранности грузов. Представляется также, что проходящая по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии, Якутии и Хабаровскому краю Байкало-Амурская магистраль уже требует модернизации и прокладки вторых путей на некоторых участках.

Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития (ЕАБР) в 2018 г. провел исследование по возможности увеличения железнодорожного транзита из Китая в Евросоюз через Казахстан и по Транссибу. Расчеты показали, что для роста перевозок до 500 тыс. 40-футовых контейнеров в год необходимо снизить стоимость их перевозки примерно на 1 тыс. долл. за контейнер. По словам директора Центра интеграционных исследований ЕАБР Е. Винокурова, расчеты показали, что при нынешней стоимости транспортировки в 5,5 тыс. — 6 тыс. долл. за 40-футовый контейнер предел роста перевозок наступит уже через 2 года, и он составит примерно 250 тыс. контейнеров год, а чтобы увеличить перевозки до 500 тыс., необходимо достичь уровня цены транзитных евразийских континентальных перевозок в размере «стоимость морского фрахта плюс 1 тыс. долл.». Проблема, однако, состоит в том, что дальше снижать цену перевозки административным методом невозможно, поскольку провинциальные власти КНР и так субсидируют тариф на перевозку одного контейнера в среднем на 2,5 тыс. долл., а рос-

сийское АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК) везет груз с самой минимальной маржой. Поэтому следует наладить тесное взаимодействие с логистическими партнерами из Евросоюза и увеличить объемы инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, что позволило бы технологически удешевить всю систему контейнерных перевозок, поскольку сегодня она явно не очень эффективна. На территории Казахстана, России и Белоруссии необходимо построить как минимум 10 транспортно-логистических центров (ТЛЦ), способных обрабатывать от 150 до 300 тыс. контейнеров в год. К примеру, если сейчас контейнер из Китая едет в Москву, то оттуда он вынужден возвратиться порожним в Поволжье на существующий терминал, где будет ожидать подходящий груз в Европу, вместо того чтобы загрузиться им в Подмосковье и продолжить путь дальше на Запад. Это вызывает лишние пробеги, уменьшение скорости оборота и рост стоимости транспортировки контейнеров. Цена строительства 1-го ТЛЦ в среднем составляет 100—150 млн долл., т. е. в результате только в их строительство необходимо вложить около 1,5 млрд долл., что позволит оптимизировать перевозки контейнеров и снизить стоимость транзита. Другой задачей является необходимость убедить Евросоюз инвестировать в развитие польской железнодорожной инфраструктуры, поскольку сегодня польские железные дороги физически не могут пропустить свыше 250 тыс. контейнеров в год, что является естественным ограничителем для роста перевозок. Руководство ОТЛК утверждает, что у российских перевозчиков существуют проблемы на границе с Польшей — если по территории ЕАЭС грузовые составы ОТЛК идут с 73 платформами со скоростью более 1 тыс. км/сут., то на территории ЕС грузовые поезда везут всего 23 платформы со скоростью 600 км/сут. Последние 2 года компания постоянно снижала тариф на перевозки и уже приблизилась к тарифу «морская перевозка плюс 1 тыс. долл., что позволит в 2019 г. увеличить перевозки до 200 тыс. контейнеров в 40-футовом эквиваленте. Рост обусловлен тем, что ОТЛК смогла предоставить китайским партнерам низкую сквозную ставку до границ ЕС, и руководство ОТЛК рассчитывает к 2020 г. достичь уровня в 250 тыс. 40-футовых контейнеров по транзиту. Однако в будущем

российским грузоперевозчикам потребуются значительные объемы инвестиций, причем не только в строительство ТЛЦ, но и в увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали и БАМа (необходимо сделать его двухпутным), если логистические компании ОАО «РЖД» действительно планируют достичь уровня в 500 тыс. контейнеров. Придется инвестировать гораздо большие объемы средств, чем в строительство новых терминалов, однако это позволит увеличить и обеспечить дополнительные перевозки контейнеров с Дальнего Востока РФ. Стоит подчеркнуть, что уровень транзитного тарифа в размере «стоимость морского фрахта плюс 1 тыс. долл.», который позволит российским железным дорогам эффективно конкурировать с морским транспортом, аналитики в области железнодорожных перевозок рассчитали еще около 15 лет назад, и к этому тарифу действительно нужно стремиться⁶³⁶.

В последнее время наблюдается рост числа железнодорожных маршрутов между городами России Китая. 9 апреля 2016 г. из порта Инкоу (пров. Ляонин) отправился грузовой поезд, который преодолел более 6,5 тыс. км пути и прибыл на станцию Ховрино в Москве⁶³⁷. Благодаря оптимизации процесса транспортировки и сокращению промежуточных звеньев, упрощению таможенных формальностей потребовалось всего 10 дней, чтобы доставить грузы из порта Инкоу в Москву⁶³⁸. В ноябре 2016 г. Yingkou Port Group Corporation приобрела 49 % акций международного логистического терминала Белый Раст в Москве, принадлежавшего ОАО «РЖД» (ОАО «Российские железные дороги»)⁶³⁹. Терминал Белый Раст является транспортным узлом для ежедневной обработки свыше 20 контейнерных поездов, которые обеспечивают перевозку грузов между КНР и странами Европы⁶⁴⁰. Обе компании договорились инвестировать 18 млрд рублей (283 млн долл.) для превращения этого логистического терминала в крупнейший центр по сбору и обработке контейнерных грузов в Москве, который будет способствовать увеличению грузопотока между КНР, РФ и странами Европы⁶⁴¹. В июле 2016 г. первый пилотный грузовой состав вышел из Нанкина (пров. Цзянсу) и через 15 дней прибыл в Москву, а с 2018 г. по этому маршруту раз в неделю поезд стал перевозить в столицу РФ товары, произведенные в провинциях, примыкающих к региону дельты⁶⁴².

р. Янцзы⁶⁴³. 28 сентября 2016 г. первый грузовой состав с электроникой и продукцией легкой промышленности вышел из Гуанчжоу и через 14 дней, преодолев расстояние в 11,5 тыс. км, прибыл на станцию Ворсино⁶⁴⁴ в Калужской области⁶⁴⁵, где был введен в эксплуатацию логистический центр, который в будущем будет ежегодно обрабатывать 350 тыс. контейнеров⁶⁴⁶. В течение 2017 г. всего 47 грузовых поездов проследовали из провинции Гуанчжоу до станции Ворсино и перевезли 17 тыс. т грузов общей стоимостью 238 млн долл.⁶⁴⁷, в 2018 г. транспортно-логистический центр Ворсино обработал 125,1 тыс. контейнеров, а план 2019 г. нацелен на объем переработки 148,2 тыс. контейнеров, в том числе и из Китая (порт Дальянь)⁶⁴⁸. В октябре 2016 г. в Екатеринбург прибыл первый регулярный грузовой поезд из Шэньяна (пров. Ляонин)⁶⁴⁹, который через КПП Забайкальск—Маньчжоули доставил в 50 контейнерах строительное и телекоммуникационное оборудование. Время в пути из Шэньяна до конечного пункта Екатеринбург — Сортировочный составило 10 дней⁶⁵⁰. 6 декабря 2016 г. первый грузовой состав из Сианя (пров. Шэньси), преодолев расстояние в 7423 км по территории КНР, Казахстана и РФ спустя 11 дней прибыл в Москву⁶⁵¹. 15 февраля 2017 г. из г. Тайюань (пров. Шаньси) с двумя тяжелыми карьерными экскаваторами модели WK-20 грузовой состав отправился в первый рейс в российский г. Лесосибирск. Масса каждого из экскаваторов составляет около 800 т, и в разобранном виде они были погружены на 31 железнодорожную платформу и в 10 контейнеров. Поезд прибыл в Лесосибирск в начале марта, а общая протяженность маршрута составила 6 тыс. км⁶⁵².

В феврале 2017 г. между Чэнду (пров. Сычуань) и Москвой было открыто движение контейнерных поездов. Время транспортировки грузов составляло около 10 дней, а в течение года по маршруту Чэнду—Москва будет отправлено 150 контейнерных поездов. В конце ноября 2017 г. из Чэнду грузовые поезда стали отправляться и в Иркутск⁶⁵³. В 2018 г. российский логистический оператор «РЖД Логистика» запустил новый сервис — копания начала перевозки автомобилей Volvo в Россию с автосборочного завода в г. Чэнду⁶⁵⁴. В рамках первой отгрузки «РЖД Логистика» предоставила клиенту комплексные услуги транспортной логистики, включая сопровожде-

ние документов, необходимых для доставки в режиме внутреннего таможенного транзита, автоматическую доставку контейнера до терминала «Росва», организацию процесса разгрузки и проверки автомобиля, хранение груза. Кроме того, компания взяла на себя ответственность за хранение оборудования для крепления машин, а затем его отправку в контейнере обратно в Китай. В конце 2018 г. объемы транспортировки составляли 60 автомобилей в месяц, а в 2019 г. компания планирует выйти на уровень в 1 тыс. автомобилей Volvo в месяц⁶⁵⁵. 21 апреля 2017 г. из портового города Сямэнь (пров. Фуцзянь) в Москву по новому маршруту отправился грузовой поезд, который проследовал через города Наньчан, Нанкин, Цзинань и Цзиньчжоу, пересек КПП Маньчжоули и через 14 дней, преодолев 10 920 км, прибыл в столицу РФ⁶⁵⁶. 1 июня 2017 г. в порту Ганьчжоу (пров. Цзянси) прошла церемония открытия первого двухстороннего железнодорожного рейса между Китаем, Европой, Россией и странами Центральной Азии в рамках инициативы строительства Экономического пояса Шелкового пути (Россия—порт Ганьчжоу—Кыргызстан). Импортные товары ввозятся из Европы по маршруту страны Евросоюза — Россия (Канск) — КПП Маньчжоули — порт Ганьчжоу, а экспортные поставки из Китая осуществляются по железнодорожному маршруту порт Ганьчжоу — КПП Алашанькоу — Кыргызстан. В конце ноября 2017 г. из Уфы в Китай были отправлены первые 2 партии контейнеров с древесно-стружечными плитами: экспортный груз проследовал со станции Черниковка КбшЖД (Куйбышевская железная дорога)⁶⁵⁷ до станции в г. Чэнду (пров. Сычуань) через территорию Монголии. Срок доставки составил 14 дней, включая время прохождения фитосанитарного контроля. В перспективе этот новый маршрут для завода «Кроношпан Башкортостан» (производителя древесных стружечных и ламината) должен стать регулярным, а продукцию предприятия планируется отправлять в составе ускоренных контейнерных поездов⁶⁵⁸. В августе 2016 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок между г. Иу (пров. Чжэцзян) и российским Челябинском⁶⁵⁹. Поезд Х8024 преодолел 7,2 тыс. км между двумя городами за 8 дней, в то время как время прохождения по морскому пути между Иу и Челябинском составляло 35 дней⁶⁶⁰. В феврале 2018 г. был открыт второй маршрут

грузовых железнодорожных перевозок из Иу в Москву протяженностью 10,15 тыс. км и сроком доставки грузов из Иу в столицу РФ за 13 дней, и до конца 2018 г. из Иу в Москву еженедельно отправлялись 2—3 состава с грузами⁶⁶¹. В конце февраля 2018 г. из городского округа Линьи (пров. Шаньдун) в Москву и Минск было отправлено 50 т яблок. Для преодоления расстояния в 9922 км потребовалось 16 дней — на 30 дней меньше, чем по морю, и на 8—10 дней меньше, чем автомобильным транспортом. Местные власти Линьи намерены построить в Москве специализированную базу и довести ежегодный объем поставки яблок в столицу РФ по железной дороге до 30 тыс. т⁶⁶².

В январе 2018 г. генеральный директор АО «РЖД Логистика» В. Валентик отметил, что сегодня у компании в разработке существует несколько бизнес-проектов в области развития железнодорожной интеграции с китайскими партнерами, включая работу на коридорах «Приморье-1» и «Приморье-2», расширение географии сервиса железнодорожного несырьевого экспорта в КНР (Москва, Самара, Красноярск, Казань и другие города), причем, развитие экспортных перевозок для нас также важно с точки зрения сокращения дисбаланса грузопотоков, которые традиционно больше из Китая, чем из России⁶⁶³. 4 января 2018 г. 1-й грузовой состав с 50 контейнерами грузов, сформированный китайской судоходной компанией China COSCO Shipping Corporation, отправился по маршруту КНР—РФ из порта Тяньцзинь⁶⁶⁴. В пути поезд пересек китайскую границу через КПП Эрэн-Хото (АРВМ), прошел перегрузку на сортировочных станциях Замын-Ууд (Монголия) и Наушки (РФ), после чего без остановок прибыл в Москву. Протяженность маршрута Тяньцзинь⁶⁶⁵—Москва, который поезда из Китая преодолевают за 14 дней, составляет 7,6 тыс. км, и в будущем ОАО «РЖД» планирует открыть движение в обоих направлениях, грузовые составы будут отправляться 1 раз в неделю⁶⁶⁶, а администрация порта Тяньцзинь намерена загружать составы, направляемые в РФ и товарами, произведенными в Японии, РК, на Тайване и в странах ЮВА⁶⁶⁷. В конце января 2018 г. из Пензы через КПП Забайкальск—Маньчжоули в Харбин прибыл первый грузовой состав с пиломатериалами, отгруженными российской компаний «Эколесрайт», которая в дальнейшем намерена от-

правлять на экспорт в разные города Китая ориентировочно 15—20 транспортных единиц (вагонов и контейнеров) в месяц⁶⁶⁸. Мульти-модальный логистический оператор «РЖД Логистика» в феврале 2018 г. запустил новый контейнерный поезд из Самары в Пекин в целях расширения географии сервиса поставок несырьевой продукции из России в КНР. Первые контейнеры с мукой в рамках тестовой поставки отправились от станции Безымянка (Самара) в Пекин, а после выхода сервиса на регулярную основу ориентировочные сроки доставки составят 14 суток⁶⁶⁹. По мере развития российско-китайского сотрудничества в области интернет-торговли в конце марта 2018 г. была возобновлена доставка посылок из КНР в РФ по железной дороге через КПП Маньчжоули—Забайкальск — более 360 кг посылок было отправлено в Москву. Этот почтовый маршрут был закрыт в 1997 г. вследствие незначительных объемов спроса, а посылки доставлялись авиатранспортом из Пекина или Хух-Хото⁶⁷⁰. 29 марта 2018 г. первая партия российской древесины, импортированная из Иркутска, прибыла на железнодорожную станцию г. Чэнду (пров. Сычуань). До конца марта 2018 г. поезда из России уже совершили 20 рейсов, что способствовало приросту объема региональной торговли на 50 млн юаней, всего в 2018 г. было отправлено 220 рейсов, а рост объема региональной торговли составил 400 млн юаней⁶⁷¹. В конце апреля 2017 г. из России в г. Уланьчабу (АРВМ) через КПП Эрэн-Хото поезд с 42 контейнерами, нагруженными лесоматериалами из Иркутской области, проследовал по территории Монголии и въехал в Китай. Сегодня между АРВМ и рядом стран открыто несколько грузовых железнодорожных маршрутов, таких как Баотоу—Астана, Уланьчабу—Минск⁶⁷². В августе 2017 г. контейнерный поезд отправился из г. Цзинань (административный центр пров. Шаньдун) в Москву и пересек границу с Россией через КПП Маньчжоули—Забайкальск. Протяженность маршрута составляет 7,5 тыс. км и составы проходят маршрут за 15 дней (примерно в 3 раза быстрее, чем при перевозке с использованием морского транспорта). На поездах в Россию перевозится машиностроительная продукция, сувениры, одежда и изделия из пластика на общую сумму 16 млн юаней (около 2,39 млн долл.). Как предполагается, грузовой железнодорожный состав по этому маршруту будет направлять-

ся в Россию 1 раз в 2 недели, но в будущем их планируется отправлять чаще, а запуск грузового маршрута будет способствовать росту объема экспортных поставок из Цзинаня на европейский рынок через территорию РФ, открывая дополнительные возможности развития не только для Цзинаня, но и для других районов провинции Шаньдун⁶⁷³. При организации международных контейнерных маршрутов китайские логистические компании, как правило, заключают договора с российскими логистическими провайдерами на услугу по предоставлению вагонов — китайские компании привозят свои контейнеры в Забайкальск и покупают квоту на транспортировку. В этом случае обычно используются российские вагоны, но сквозной сервис от Цзинаня до Москвы может оказывать любая компания — и российская, и китайская. Также представительство российской логистической компании может заключить договор с Китайской железнодорожной корпорацией, купить у нее тариф и возить грузы по территории КНР. Рейс из Цзинаня в Москву стал вторым контейнерным поездом, а в конце июля 2017 г. из портового города Циндао также через пограничный переход Маньчжоули—Забайкальск отправился контейнерный поезд, загруженный продукцией машиностроения, шинной резиной, домашней электроникой и строительными материалами. Тогда провайдером выступила компания международных мультимодальных перевозок CRIMT, являющаяся дочерней компанией КЖК. 5 сентября 2017 г. был официально открыт прямой железнодорожный маршрут грузовых перевозок Маньчжоули—Москва⁶⁷⁴. В конце ноября 2017 г. из Уфы в Китай были отправлены первые 2 партии контейнеров с древесно-стружечными плитами: экспортный груз проследовал со станции Черниковка КбШЖД (Куйбышевская железная дорога)⁶⁷⁵ до станции в г. Чэнду (пров. Сычуань) через территорию Монголии. Срок доставки составил 14 дней, включая время прохождения фитосанитарного контроля. В перспективе этот новый маршрут для завода «Кроношпан Башкортостан» (производителя древесных стружечных плит и ламината) должен стать регулярным, а продукцию предприятия планируется отправлять в составе ускоренных контейнерных поездов⁶⁷⁶. В начале июня 2018 г. через КПП Маньчжоули—Забайкальск был отправлен первый грузовой поезд из г. Шицзячжуан в Минск, сего-

дня составы идут в одну сторону, а для увеличения экспортной загрузки из Белоруссии экспедиторы просят государственной поддержки. Маршрут организован совместно ООО «Рейл Карго Логистикс — РУС» (РКЛ-РУС), ПАО «ТрансКонтейнер», ГП «Белинтертранс — транспортно-логистический центр» (БТЛЦ, транспортно-экспедиционное предприятие Белорусской железной дороги) и китайской логистической компанией Hebei Taitong Logistics Co., LTD. Общая протяженность маршрута составляет примерно 9,5 тыс. км, а время в пути составит 19 дней. Обычно в составе поезда следуют 40 сорокафутовых контейнеров с грузом различного оборудования, станками и другой продукцией. В дальнейшем планируется отправка 3—4 контейнерных поездов в месяц и одного поезда в обратном направлении. Российско-белорусская компания предоставляет платформы, а также совместно с китайскими партнерами обеспечивает контейнеры. Организацией маршрута на всем его протяжении, включая китайскую территорию, занимается РКЛ-РУС, на «пространстве 1520» оператором услуги является «ТрансКонтейнер», а услуги по терминалу Колядичи оказывает БТЛЦ. Грузы могут быть совершенно различные, в основном это товары народного потребления, одежда, обувь. Шицзячжуан является не только административным, но и экономическим центром провинции Хэбэй, и в 2017 г. общий объем экспорта г. Шицзячжуан в страны, прилегающие к маршруту «пояса и пути», составил 2,49 млрд долл (рост на 7,2 % по сравнению с предыдущим годом). КЖК выразила готовность субсидировать отpravку одного состава в неделю, однако сдерживающим фактором экспорта из Белоруссии в Китай железнодорожным транспортом является высокая стоимость отправки⁶⁷⁷. В январе 2019 г. на ДВЖД началась ускоренная перевозка леса грузовым экспрессом в Китай со станций Горин и Хурмули. Прежде лесные грузы в КНР отправляли со станции Постышево, к которой примыкает несколько лесопромышленных предприятий. Первый поезд из 54 вагонов с лесом доставил груз со станции Хурмули до пограничного перехода Гродеково — Суйфэньхэ за 34 ч. Услуга «Грузовой экспресс» заключается в консолидации вагонов разных клиентов на станции формирования маршрутов и ускоренной доставке на станцию назначения по специализированному расписанию. Еще од-

ним шагом стала адаптация сервиса «Грузовой экспресс» для отправителей лесных грузов — по итогам 2018 г. на ДВЖД было погружено 4,8 млн т древесины и лесоматериалов, а на данную номенклатуру груза приходится 1/10 погрузки магистрали⁶⁷⁸. В марте 2019 г. контейнерный маршрут связал Дальний Восток с Узбекистаном — логистический оператор ООО «ИнтерРейл Сервис» (входит в состав швейцарского интермодального оператора InterRail) после 11 месяцев тестирования открыл регулярный сервис «Порт Восточный (Находка)—Чукурсай (Узбекистан)». С Дальнего Востока и в обратном направлении поезда отправляются каждые 10 дней, а первый тестовый поезд по этому маршруту компания отправила в конце марта 2018 г. С 2019 г. решено производить в рамках сервиса 3 отправки в месяц, а время в пути составляет от 11 до 12 дней. Регулярный сервис «Порт Восточный (Находка)—Чукурсай (Узбекистан)» является весьма перспективным, поскольку грузы через Находку идут из Китая — то есть у Узбекистана появился регулярный альтернативный маршрут сообщения с КНР, а учитывая характер груза — в основном автокомплектуемые, никаких рисков, связанных с низкими температурами при перевозках по Транссибу нет⁶⁷⁹.

С 2017 г. регулярными стали отправки контейнерных поездов из Китая в Европу через КПП Эрэн-Хото (АРВМ)⁶⁸⁰. В 2016 г. общее количество поездов, проследовавших из Китая в страны Евросоюза, составило 167, а в 2017 г. это количество возросло до 570⁶⁸¹, а объем перевезенных через КПП грузов составил 11,2 млн т⁶⁸². В марте 2018 г. из северного порта Каофэйдянь (пров. Хэбэй, расположен в зоне Бохайского залива на расстоянии 200 км к востоку от Пекина) был открыт новый маршрут железнодорожных перевозок в страны Европы. На своем пути грузовые составы с электроникой и промышленной продукцией, произведенной в г. Таншань, пересекают КПП Эрэн-Хото и через Улан-Батор и территорию РФ прибывают в страны Евросоюза⁶⁸³. Однако с ростом объемов перевозки пропускные возможности монгольского железнодорожного транспорта на КПП стали немного отставать от предъявляемых к транспортировке объемов грузов⁶⁸⁴. С целью повышения пропускной способности железнодорожной сети Монголии в 2018 г. крупнейшая в мире китайская корпорация по строительству железных дорог CREC (China

Railway Engineering Corporation) заключила соглашение с правительством Монголии о строительстве для АО «Монгольские железные дороги» («Монгол гүмэр зам») двух железнодорожных веток с шириной колеи 1435 мм, при этом финансирование проектных работ CREC полностью берет на себя. Основная железнодорожная сеть в стране построена по стандарту 1520 мм и управляется АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД, дочернее предприятие ОАО «РЖД»). А линии Зуунбаян—Ханги (из центральной части страны до границы с Китаем на юге с проектной протяженностью около 281 км) и Хуут—Чойбалсан (дорога до границы с Китаем на западе страны планируемой протяженностью в 192 км), которые собирается построить китайская CREC, по сути являются отдельными инфраструктурными проектами для экспорта железной руды и коксующегося угля. Строительство железной дороги Зуунбаян—Ханги снизит существующую нагрузку на пограничных пунктах Замын-Ууд и Эрэн-Хото и сократит протяженность маршрута перевозки железной руды из Монголии на металлургический комбинат в китайском Баотоу примерно на 400 км (через погранпереход Замын-Ууд ежегодно экспортируется порядка 4—4,5 тыс. т железной руды, а в перспективе этот объем увеличится на 10 тыс. т железной руды в год за счет добычи с месторождения Тумуртэй)⁶⁸⁵. Правительство Монголии также продолжает вести переговоры с ОАО «РЖД» о развитии инфраструктуры с колеей 1520 мм — в начале февраля 2018 г. состоялась встреча генерального директора ОАО «РЖД» О. Белозёрова и президента Монголии Халтмаагийн Баттулги, на которой глава российской компании рассказал о планах по развитию инфраструктуры УБЖД для освоения растущих объемов перевозок. В частности, объем капитального ремонта путей в 2018 г. увеличится вдвое, а в 2019—2020 гг. будет завершена модернизация системы управления перевозками, будет проведена реконструкция станции Замын-Ууд — на базе станции планируется открытие нового логистического центра для обработки контейнерных грузов, а в процессе совместной работы на китайской стороне запланированы реконструкция и модернизация станции Эрэн-Хото на китайско-монгольской границе и создание на ее базе контейнерного терминала на 2,5 тыс. контейнеров⁶⁸⁶. Это даст прирост провозной способности дороги на 20 %, а

приоритетным проектом является развитие Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ—Наушки—Сухэ-Батор—Улан-Батор—Замын-Ууд—Эрэн-Хото)⁶⁸⁷.

На основе решений, принятых на полях саммитов ШОС (Уфа, июль 2015 г. и Ташкент, июнь 2016 г.), была разработана и утверждена «Программа развития Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия»⁶⁸⁸ (КМРЭК)⁶⁸⁹, которая ориентирована на сопряжение инициатив ЭПШП (КНР), ЕАЭС (РФ) и программы «Великий степной путь» (Монголия)⁶⁹⁰ и направлена на развитие и объединение российских и китайских железных и автомобильных дорог с инфраструктурной сетью Монголии. Для ослабления нагрузки на железнодорожные магистрали Монголии в 2017 г. китайские строительные компании закончили строительство автомобильной дороги протяженностью 124 км по маршруту КПП Замын-Удд—Сайншанд⁶⁹¹, которая после введения в эксплуатацию позволила запустить полноценное движение по автомобильной магистрали Улан-Батор (Монголия)—КПП Эрэн-Хото (КНР) протяженностью 660 км. Новая магистраль не только увеличит пропускную способность китайско-монгольского погранперехода Эрэн-Хото—Замын-Удд, но и позволит объединить сеть автомобильных дорог Китая, РФ и Монголии по маршруту Улан-Удэ—Улан-Батор—Пекин—Тяньцзинь протяженностью 2,2 тыс. км.

В 2018 г. количество грузовых поездов по маршруту Китай—страны Европы, проследовавших через территорию Монголии, увеличилось более чем на 50 % — согласно официальным данным, в 2017 г. через Монголию проследовало 556 транзитных грузовых поездов в сообщении Китай—Европа, а в 2018 г. их количество составило 856 составов⁶⁹². В 2017 г. через КПП Эрэн-Хото—Замын-Удд в Европу по 15 железнодорожным маршрутам проследовало 569 поездов, их количество в 4 раза превысило общее количество составов, которые пересекли КПП за последние 4 года. В 2017 г. из Китая через Эрэн-Хото транзитом проследовало 48,7 тыс. контейнеров с грузами на общую сумму 2,6 млрд долл.⁶⁹³ В конце 2017 г. из Гуанси-Чжуанского автономного района (ГЧАР) через город центрального подчинения Тяньцзинь был введен в эксплуатацию новый маршрут автомобильных перевозок через территорию Монголии в города ДФО

РФ. Ранее перевозки грузов в этом направлении осуществлялись железными дорогами Китая и России, что приводило к удлинению трассы маршрута на лишние 1 тыс. км, поскольку грузовые поезда должны были совершать лишний пробег до китайско-российского КПП Суйфэньхэ—Гродеково для въезда на территорию РФ. В итоге новый автомобильный маршрут перевозок по территории 3 стран позволил на 75 % сократить протяженность маршрута, т. е. до 3 дней и снизить стоимость логистических затрат на 15 % по сравнению со стоимостью грузоперевозок железными дорогами. С введением в эксплуатацию этого автомобильного коридора протяженностью более 3 тыс. км появилась возможность альтернативного железнодорожным перевозкам прямого автомобильного транзита из городов ГЧАР через города Тяньцзинь⁶⁹⁴ и Пекин в монгольский г. Улан-Батор и российский г. Улан-Удэ (с возможностью дальнейшего транзита грузов в Москву и далее в страны Европы^{695,696}).

В 2018 г. продолжались работы по строительству китайских КПП Чуаньцзин—Ганьцимаоду⁶⁹⁷ (87 км) и Цзиньцюань—Чуаньцзин (93 км) и монгольских железных дорог в направлении крупнейшего автомобильного погранперехода Ганьцимаоду—Гашуунсухайт на границе Китая и Монголии общей протяженностью 4,6 тыс. км, который наравне с КПП Эрэн-Хото также будет вносить свой вклад в развитие евразийских транзитных перевозок. В 2017 г. через КПП проследовало около 0,5 млн автомобильных средств, а общий объем обработанных на КПП грузов по сравнению с 2016 г. вырос на 16 % и составил 17 млн т⁶⁹⁸. На основе решений, принятых на полях саммита ШОС в Уфе (июль 2015 г.), в 2016 г. была разработана «Программа строительства Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» (КМРЭК)⁶⁹⁹, которая ориентирована на сопряжение инициатив ЭПШП (Китай), ЕАЭС (Россия), «Великий степной путь» (Монголия)⁷⁰⁰ и будет стимулировать объединение российских и китайских железнодорожных и автомобильных магистралей с сетью железных и автомобильных дорог Монголии⁷⁰¹. В 2018 г. российская логистическая компания FESCO организовала регулярный сухопутный сервис по отправке экспортных грузов из Красноярска через территорию Монголии в Чэнду (пров. Сычуань). Время в пути следования по маршруту составляет 10 суток, в том числе 4 дня поезд проходит по

территории России и Монголии через пограничные переходы Наушки, Замын-Ууд и Эрэн-Хото. На КПП Эрэн-Хото контейнеры в течение суток переставляются с платформ широкой колеи на платформы узкой, а для перевозки грузов используются собственные платформы и контейнеры FESCO. В будущем по маршруту планируется перевозить в первую очередь продовольствие (включая скоропортящиеся грузы). Объем перевозок запланирован в размере 300 контейнеров в месяц с частотой отправок 1 раз в неделю⁷⁰². Обратный грузопоток будут составлять товары народного потребления, которые пойдут в основном сервисами через Москву⁷⁰³.

3.3. Основные направления сопряжения инициативы о создании «пояса и пути» с развитием ЕАЭС в контексте российско-китайского сотрудничества в области развития транзитных железнодорожных перевозок

Китайское руководство постоянно подчеркивает свою крайнюю заинтересованность в реализации планов развития железнодорожного транспорта РФ, в особенности высокоскоростного. Предполагается, что высокоскоростной железнодорожный транспортный коридор Москва—Пекин (в качестве составной части евразийской высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия»)⁷⁰⁴ протяженностью 7769 км пройдет через территорию трех государств — Китая, Казахстана и России, а общее время пути вместо 6 дней займет 38 ч⁷⁰⁵. Железнодорожный маршрут «Евразия», учитывая его максимальную протяженность, «должен пройти от Берлина до Урумчи (КНР) через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан. Рассматривались несколько вариантов, в том числе через Сибирь, но приоритетным выбран маршрут через Казахстан, в рамках которого на Россию приходится 44,3 % ВСМ (2,37 тыс. км). Российский участок можно будет преодолеть за 9,5 ч, в целом участок Брест (Белоруссия)—Достык (Казахстан) — за 19,5 ч, а средняя скорость движения составит 250 км/ч.⁷⁰⁶

Согласно подписанному 8 июня 2018 г. в Пекине «Меморандуму об организации скоростных и высокоскоростных грузовых железнодорожных трансграничных перевозок в сообщении Китай—Россия—Европа». Документ подписали генеральный директор ОАО «РЖД» О. Белозёров и генеральный директор КЖК Лу Дунфу в присутствии президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина во время поездки из Пекина в Тяньцзинь на скоростном китайском поезде «Хэсэ». Стороны договорились совместно развивать, в частности, рынок перевозок товаров обычной торговли, логистических услуг для розничной трансграничной электронной торговли, услуг по экспресс-доставке грузов в сообщении Китай—Россия—Европа. ОАО «РЖД» и КЖК намереваются провести работу по анализу рынка транспортировки грузов трансграничной электронной торговли и международной почтовой отправки в сообщении Китай—Россия—страны Европа, прогнозированию объемов перевозок, проектированию транспортных продуктов. Операторами, отвечающими за реализацию конкретных проектов в рамках меморандума, КЖК назначила компанию «China Railway Express», а ОАО «РЖД» — АО «РЖД-Логистика» с использованием сервисов АО «Федеральная пассажирская компания»⁷⁰⁷. В документе подчеркивается исключительная важность укрепления сотрудничества железных дорог России и Китая в развитии высокоскоростного грузового сообщения, в частности проекта «Высокоскоростной грузопассажирский транспортный коридор «Евразия» (ВСМ «Евразия»)). На начальном этапе планируется развивать перевозки товаров с высокой добавленной стоимостью (дорогостоящие запчасти и электронные компоненты, косметика, негабаритный груз и другие товары, чувствительные к срокам и условиям доставки). Перевозки планируется осуществлять по действующей сети багажными вагонами. Также стороны договорились увеличить количество контейнерных транзитных поездов по маршруту Китай—Европа. Следующим этапом развития сотрудничества станет строительство высокоскоростного транспортного коридора, который соединит дороги Китая, России и ЕС и в рамках этого проекта предполагается построить около 9 тыс. км новых путей, способных пропускать высокоскоростное грузопассажирское движение. Китайская сторона весьма позитивно оценила перспек-

тивы проекта ВСМ «Евразия» — в частности, китайские специалисты отмечают, что общий объём инвестиций в строительство проекта может составить около 1 трлн юаней (9,8 трлн руб.), а сроки окупаемости — до 23—30 лет (в зависимости от структуры финансирования проекта) при средней рентабельности около 3 %. При этом перспективы ВСМ Москва — Казань, по их оценке, выглядят даже лучше: окупаемость от 22,5 года (включая период строительства) при средней рентабельности до 4,8 %. Также китайские специалисты считают, что объём пассажирских перевозок по ВСМ «Евразия» к 2030 г. могут составить до 58 млн человек, к 2050 г. достичь 90 млн человек, а грузопоток к 2050 г. оценивается в 15 млн т. При этом российские специалисты также позитивно оценивают проект, по их расчётам, прирост консолидированного бюджета РФ от косвенных потоков на инвестиционной стадии уже составил 1,2 трлн руб., а совокупный бюджетный эффект консолидированного бюджета России от реализации ВСМ Москва — Казань составит около 7,8 трлн руб. в ценах соответствующих лет⁷⁰⁸.

Высокоскоростная железная дорога (ВСМ) свяжет центральную Россию, Поволжье и Уральский экономический регион, пройдет че-

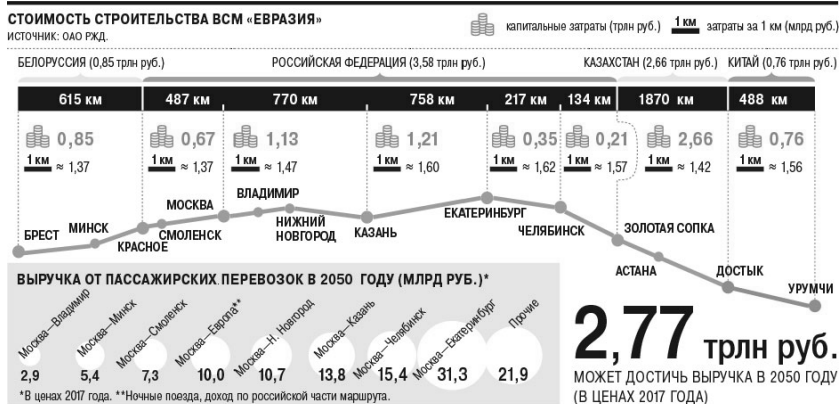


Рис. 13. Планируемый объём капиталовложений в создание ВСМ «Евразия». Источник: Со скоростью счёты. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3391523?from=doc_vrez (дата обращения: 05.03.2018).

рез Казахстан, Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район, СУАР) и закончит свой путь в Пекине, а общая стоимость проекта составит 1,5 трлн юаней (242 млрд долл.)⁷⁰⁹, а в перспективе скоростная магистраль может протянуться до Лондона⁷¹⁰. В качестве 1-го этапа будет построена ВСМ Москва—Нижний-Новгород—Казань протяженностью 770 км⁷¹¹, которая пройдет через территорию семи федеральных субъектов и позволит сократить время поездки между двумя городами с нынешних 13,5 до 3,5 ч⁷¹². Строительство скоростной дороги сыграет огромную роль в стимулировании экономической активности в регионах, прилегающих к магистрали, где проживает около 30 млн человек⁷¹³. В процессе строительства будет создано 370 тыс. рабочих мест более чем в 20 отраслях экономики РФ. В первые 12 лет эксплуатации ожидается дополнительный рост ВВП (валовый внутренний продукт) России на 11,7 трлн руб., налоговых поступлений — на 3,8 трлн руб.⁷¹⁴

В апреле 2016 г. конкурс на проектирование ВСМ Москва—Казань выиграл российско-китайский консорциум, а китайские компании выразили заинтересованность в оказании помощи российской стороне в прокладке этой высокоскоростной железной дороги⁷¹⁵, они поставят технологии, необходимое оборудование⁷¹⁶ и подвижной состав⁷¹⁷. Конкурс на закупку поездов для ВСМ Москва—Казань был объявлен в 2017 г., а разработкой нового состава занимались дочерние компании китайской корпорации CRRC, которые располагались в Чанчуне и Даляне. Китайские специалисты старались адаптировать новые скоростные поезда к российской колее (1520 мм), вносили технические изменения с тем, чтобы они могли эксплуатироваться при температуре до $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ ⁷¹⁸. Испытания будущих российских поездов в 2017 г. проводились на отрезке ВСМ Пекин—Шэньян протяженностью 709 км⁷¹⁹. Проектная максимальная скорость движения экспресса была запланирована в 360 км/ч, допустимое количество пассажиров состава из 12 вагонов будет составлять 720 человек, пассажиропоток планируется на уровне 15—16 млн человек в год. ОАО «РЖД» (ОАО «Российские железные дороги») планирует построить испытательный участок для ВСМ Москва—Казань между г. Владимир и станцией Железнодорожный⁷²⁰. Участники проекта с китайской стороны предлагают инвестировать 52 млрд

руб. в акционерный капитал первого этапа проекта ВСМ Москва—Нижний Новгород и 1 млрд долл. в реализацию второго этапа проекта Нижний Новгород—Казань. Китайские инвесторы готовы предоставить долговое финансирование на 20 лет на сумму в 400 млрд руб. под 4 % годовых, и при этом они требуют предоставления государственных гарантий с российской стороны. Хотя китайские специалисты при проведении прокладки высокоскоростной железной дороги настаивали на использовании своих материалов, техники и железнодорожной продукции, российская сторона изыскала возможность использовать для строительства преимущественно отечественные технические разработки и материалы — будут использоваться российские рельсы, скрепления, стрелки, контактный провод и системы телемеханики, контроля, интервального регулирования. Китайская сторона должна предоставить свои технологии и технику для строительства и обслуживания безбалластного пути ВСМ⁷²¹, комплектующие для высокоскоростного подвижного состава, квалифицированных инженеров и рабочих.

В начале 2017 г. правительство РФ отправило на доработку модель крупнейшего инфраструктурного проекта в современной истории России — ВСМ Москва—Казань. Хотя активные переговоры с китайскими инвесторами продолжались, российское правительство хотело перепроверить реалистичность всех базовых характеристик, в том числе реального объема пассажиропотока, а также стоимости и источников финансирования — государство стремилось минимизировать свои риски в условиях дефицита бюджетных средств⁷²². 15 ноября 2017 г. правительство РФ рассмотрело новую инвестиционную программу, направленную на развитие российских железных дорог, которая в ближайшие 3 года обойдется бюджету в 1,8 трлн руб. (в 2018 г. ее размер был рекордным — 579,6 млрд руб.). Глава ОАО «РЖД» О. Белозёров заявил, что «мы готовы начать реализацию проектов по транспортному переходу на о. Сахалин и *строительству высокоскоростной магистрали Москва—Владимир*». Следовательно, крупнейший транспортный монополист решил отказаться от первоначального амбициозного проекта прокладки высокоскоростной магистрали от Москвы до Казани, и поезда будут курсировать только на первом отрезке до Владимира протяженностью 180 км. На

строительство первой очереди ВСМ до Владимира российская железнодорожная монополия планирует выделить в течение ближайших 3 лет 78,7 млрд руб., при этом российская компания намерена самостоятельно финансировать проект, рассчитывая получить из федерального бюджета около 180 млн руб.⁷²³ Но опять, судя по сообщениям российской прессы, проект ВСМ Москва—Владимир повис в воздухе и в РФ так и не появилась высокоскоростная железнодорожная магистраль. В январе 2018 г. на сайте Правительства РФ был опубликован проект распоряжения, согласно которому проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Челябинск—Екатеринбург будет включен в Транспортную стратегию России до 2030 г., что позволит внести проект в Схему территориального планирования РФ, оформить землеотвод и начать проектирование трассы⁷²⁴. ВСМ Челябинск—Екатеринбург протяженностью 218 км и стоимостью 360 млрд руб. должна соединить 2 города с населением, превышающим 1 млн человек в каждом, расчетная скорость поездов по ВСМ составит до 300 км/ч и по ней планируется запустить и скоростное грузовое движение⁷²⁵.

17 января 2019 г. на совещании у вице-премьера М. Акимова было одобрено строительство первого участка высокоскоростной магистрали Москва—Казань — от Железнодорожного Московской области до Гороховца в Нижегородской и было предложено констатировать, что проект обеспечивает выход на плановую операционную безубыточность как владельца инфраструктуры (концессионера), так и перевозчика (ОАО «РЖД») с третьего года эксплуатации даже при консервативной оценке пассажиропотока. Также предложено предусмотреть выделение бюджетных средств, заложенных в комплексный план модернизации инфраструктуры, и актуализировать законопроект, устанавливающий нулевую ставку налога на имущество в отношении объектов ВСМ. Участок Железнодорожный—Гороховец с организацией движения до Нижнего Новгорода должен стать первым этапом ВСМ Москва—Казань, которая, в свою очередь планируется как часть ВСМ «Евразия», позволяющей проехать от Берлина до Пекина за 2,5 суток. 1-й участок сократит время в пути от Москвы до Нижнего Новгорода до 2 ч 5 мин, а стоимость проекта оценивается в 621,55 млрд руб., из которых бюджет должен

предоставить капитальный грант 200 млрд руб., ОАО «РЖД» — тоже 200 млрд руб., остальная сумма — средства концессионера (пока не выбран, рассматриваются китайские и немецкие компании): 138,7 млрд руб. собственных и 82,9 млрд руб. заемных. Согласно материалам к совещанию, финансовая модель проекта не предполагает субсидий на стадии эксплуатации, но «требует окончательных решений по предоставлению капитального гранта, и по возможности его предоставления в как можно более ранние годы». Согласно модели, операционная рентабельность для концессионера лишь в 2025 г. уходит в минус, в остальные годы она положительная, а операционная безубыточность перевозчика достигается в 2026 г. Модель выдерживает рост капитальных затрат на инфраструктуру до 10 %, а также падение прогнозного спроса до 30 %, но «на плановую операционную безубыточность могут оказать влияние иные, не контролируемые концессионером факторы»⁷²⁶. Согласно прогнозам аналитиков ОАО «РЖД», прогноз пассажиропотока показал, что на ВСМ должно уйти примерно 40 % всех пассажиров между Москвой и Нижним Новгородом. Согласно финансовой модели, на третий год работы ВСМ поток Москва—Нижний Новгород составит 3,13 млн пассажиров в год, а по всей линии в целом — 7,7 млн пассажиров в год. В 2018 г. железнодорожный пассажиропоток Москва—Нижний Новгород без учета промежуточных станций превысил 2,3 млн человек, а с учетом автомобильного транспорта это более 5,5 млн человек — в предыдущие годы он рос на 5—6 % в год. Суммарный пассажиропоток по всем видам транспорта в створе перспективной ВСМ Москва—Нижний Новгород без учета пригорода составляет около 14 млн человек. Однако следует заметить, что участок ВСМ Москва—Нижний Новгород несамостоятелен, требуется реализация всего проекта. Более того, текущая этапность создает проблемы с техникой — так, перспективы локализации поездов, достаточно серьезные для проекта в целом и не превышают 10 % для первого участка. Для достижения требуемых коммерческих показателей ОАО «РЖД» придется стимулировать пассажиропоток в ущерб автомобильному и авиационному транспорту. Сегодня самый быстрый поезд до Нижнего Новгорода («Стриж») идет 3 ч 40 мин, а сокращение времени до 2-х часов дает выигрыш перед самолетом. Однако билеты на «Лас-

точки», которые идут до Нижнего Новгорода 4 ч 5 мин, стоят гораздо дешевле, так что их пассажиры вряд ли перейдут на ВСМ, скорее они сделают выбор в пользу более дешевого автомобильного транспорта. Кроме того, ВСМ будет неудобна для пассажиров промежуточных станций, в том числе таких крупных, как Владимир, поскольку вокзал постоит за чертой города. Продолжение трассы до Казани стоит строить не откладывая: на этом маршруте сокращение времени окажется гораздо более существенным и обеспечит дополнительную загрузку участка до Нижнего Новгорода в силу увеличения количества поездов — т. е. было бы целесообразно продлить и за Казань — до Набережных Челнов. Тем не менее, руководству нашего естественного железнодорожного монополиста при обсуждении планов строительства ВСМ следует еще раз взвесить и проанализировать целесообразность прокладки запланированной платной автомобильной дороги Москва—Казань. В 2018 г. Россия разработала собственный проект высокоскоростных поездов, концепт которого был представлен на выставке «Транспорт России — 2019» — его планируется эксплуатировать на высокоскоростной магистрали Москва—Казань. Россия создала собственный концепт высокоскоростного поезда, сообщает латиноамериканское информационное агентство. За подготовку концепта нового поезда отвечает филиал РЖД, компания «Скоростные магистрали». Специалисты полагают, что скорость нового поезда сможет превышать 300 км/ч. Отмечается, что в составе поезда будет 12 вагонов — 6 моторных и 6 немоторных вагонов, которые в общей сложности могут вместить 722 пассажирских места, а разработчиками заложена возможность его эксплуатации при температурах от -50 до +40 °С. Пассажирам предложат четыре класса обслуживания: 1 вагон 1-го класса, 1 бизнес-класса, 1 вагон-бистро, 4 вагона экономического класса и 5 вагонов туристического класса⁷²⁷.

Однако следует заметить, что сегодня в правительстве РФ нет единого мнения о целесообразности начала строительства участка Железнодорожный—Гороховец который позволит путешествовать из Москвы в Нижний Новгород за 125 мин. *В декабре 2018 г. первый вице-премьер, глава Минфина А. Силуанов скептически оценивал ВСМ, считая ее дорогостоящей и далекой от окупаемости, пояснил, что*

*проект все еще требует проработки*⁷²⁸. Он отметил неэффективность планируемой ценовой политики (средняя цена билета на поезд ВСМ до Владимира составит 3,9 тыс. руб., а билет на скоростной поезд «Ласточка», идущий до города 1 час 40 минут, стоит 400 руб.) и завышение прогноза среднего пассажиропотока (5,5 млн пассажиров в год). В министерстве отметили и существенные риски для бюджета, связанные с падением спроса, а также выполнением обязательств перед кредиторами: предполагается привлечь субординированный кредит⁷²⁹ в 136 млрд руб. с капитализацией процентов и погашением всей суммы через 10 лет после ввода ВСМ в эксплуатацию. Сумма к погашению составит более 369 млрд руб., но к этому сроку проект сгенерирует не более 97 млрд руб. Как пояснили в министерстве, «возникает критический риск для федерального бюджета в части обеспечения обязательств перед кредиторами на сумму более 272 млрд руб.». В результате Министерство финансов предлагает перераспределить 200 млрд руб., предусмотренные на строительство ВСМ в магистральном плане, на покрытие дефицита в федеральных проектах «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Северный морской путь» и «Морские порты России», так как достижение их целевых показателей, определенных в майском указе Президента РФ В. Путина, «является приоритетным»⁷³⁰.

Планы дальнейшего развития российско-китайской интеграции в области железнодорожного транспорта наталкиваются на серьезные инфраструктурные ограничения. Проблемы развития российско-китайской инфраструктурной (в первую очередь, железнодорожной) интеграции кроются, в основном, в разных объемах государственного финансирования, направляемого на развитие важнейшей инфраструктурной отрасли народного хозяйства. Руководство КНР с начала XXI в. стало осознавать необходимость повышения роли и ответственности государственных финансов в достижении более высоких конечных результатов хозяйствования. Указанная необходимость, в равной мере назревшая для всех отраслей экономики, имела, по мнению китайских экономистов, огромное и специфическое значение применительно к транспортному комплексу — важнейшей инфраструктурной системе, через которую только и может реально взаимодействовать множество хозяйствен-

ных единиц, участвующих в общественном воспроизводстве. Поэтому основной задачей руководства КНР с начала XXI в. выступило повышение объема государственных капиталовложений в развитие транспортного комплекса КНР.

Таблица 5. Капиталовложения в основные производственные фонды транспорта Китая, млрд юаней

	1995	2005	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Объем капиталовложений в транспорт	15,9	96,1	141,5	300,7	282,9	302,9	361,9	432,6	491,9	538,9	614,5
% от общего объема капвложений в основные фонды страны	21,4	10,8	10,3	10,8	9,1	8,3	8,3	8,6	8,9	9,0	9,6

Источник: Чжунго тунцзи няньцзянь 2001. Пекин, 2001. Разд. 6—10; Чжунго тунцзи няньцзянь 2011. Пекин, 2011. Разд. 5—7; Чжунго тунцзи няньцзянь 2018. Разд. 10—6.

Если объем государственных капиталовложений Китая в развитие транспортного комплекса как доля от общего объема инвестиций в основные фонды страны в последние годы составлял около 9 %, то аналогичный показатель в РФ в последнее десятилетие сокращался с 3,55 до примерно 2 %. При этом надо учитывать разницу в объемах производимого ВВП — экономика Китая, являющаяся второй по величине в мире, выросла на 6,6 % по сравнению с 2017 г. и достигла 90,0309 триллиона юаней (около 13,28 трлн долл.)⁷³¹ в 2018 г., тогда как показатель ВВП РФ составлял менее 2 трлн долл.⁷³²

Распад Советского Союза и последующие кризисные явления в экономике России, процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве привели к тому, что российская транспортная инфраструктура в последние десятилетия практически не развивалась⁷³⁴. Сегодня она находится в крайне неудовлетворительном состоянии и деградирует вследствие предыдущего недофинансирования и недостаточного объема капиталовложений в ее развитие, содержание и



Рис. 14. Бюджетные расходы на развитие транспортного комплекса РФ как доля ВВП⁷³³. *Источник: Краснушкина Н. Инфраструктурным деньгам не хватит проектов. Мониторинг инвестиций. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3860154> (дата обращения: 22.01.2019).*

ремонт в настоящее время⁷³⁵. Сегодня техническое состояние железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок — коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения⁷³⁶. Пропускные способности транспортировки транзитных грузов западного полигона Транссиба ограничены по объемам, в последние 10 лет на восточном полигоне нагрузка на сеть Транссибирской магистрали увеличилась почти в 2 раза — с 340 млрд до 570 млрд т/км в год. Сегодня протяженность участков с лимитированной провозной способностью на восточном

полигоне Транссиба составляла около 3 тыс. км, а в случае недостаточных объемов инвестиций на их реконструкцию, к 2020 г. общая протяженность этих участков может достичь 75 % протяженности всей сети полигона магистрали⁷³⁷. Железнодорожная инфраструктура — самая изношенная часть хозяйства ОАО «РЖД»⁷³⁸. В 2017 г. уровень износа основных фондов составлял 87 %, а существующие объемы инвестиций ОАО «РЖД», направляемые на их восстановление, не свидетельствуют о возможности решения этой проблемы в ближайшее время. Недофинансирование ремонта путей грозит еще большим снижением скорости движения на сети и ростом числа аварий⁷³⁹. Как следствие, не выдерживается фактор сокращения времени перевозки, что превращает сухопутный вариант российского сегмента евразийского транзита в неконкурентоспособный⁷⁴⁰. В отличие от двухпутной и электрифицированной Транссибирской магистрали, значительная часть углевозного БАМа является одноколесной дорогой с неэффективной тепловозной тягой, которая упирается в дальневосточный порт Ванино, который специализируется на вывозе угля и совершенно не приспособлен для приемки массовых транзитных контейнерных грузов.

Одной из главных причин недостаточной загруженности Транссибирской магистрали является непоследовательная и завышенная стоимость железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»⁷⁴¹ и неразвитая система отношений в сфере страхования грузов⁷⁴². В этой связи стоит отметить тот факт, что руководство КЖК постоянно призывает российскую сторону пересмотреть тарифы на транзитные перевозки железнодорожным транспортом в сторону понижения⁷⁴³ и в конце 2018 г. даже уменьшило на 300 долл. тариф на перевозку грузов в 40-футовом контейнере⁷⁴⁴. Даже во время мирового финансового кризиса 2008 г. китайские морские грузоперевозчики старались снижать ставки фрахта во избежание потери клиентской базы и с целью обеспечения конкурентоспособности морских маршрутов транзита 10 крупнейших морских компаний КНР, занимающихся транспортировкой экспортных грузов по маршрутам Азия—Европа и Азия—побережье США, с начала финансового кризиса сохраняли пониженные ставки⁷⁴⁵ грузового фрахта⁷⁴⁶. И лишь в условиях заметного оживления международной торговли китайские морские

компания приняла решение о повышении с 2017 г. стоимости морской перевозки в направлении Азия—Европа 20-футового контейнера на 500 долл.⁷⁴⁷ Несмотря на последнее повышение ставки морского грузового фрахта до 2 тыс. долл. за 1 стандартный контейнер⁷⁴⁸, экспорт товаров в КНР и другие страны АТР из Европы через дальневосточные порты с доставкой внешнеторговых грузов к ним по Транссибирской магистрали (5—6 тыс. долл.)⁷⁴⁹ по-прежнему, обходится в 2—3 раза дороже⁷⁵⁰, чем стоимость экспорта морским путем⁷⁵¹.

Таблица 6. Тарифы на морские и железнодорожные контейнерные перевозки из порта Шанхай

Порты и пункты назначения	20 ДФЭ	40 ДФЭ	Время доставки, дни
Порт Гамбург	1475	2500	26
Порт Таллинн	1925	3240	32
Порт Новороссийск	2025	3750	32
Порт Санкт-Петербург	1980	3170	32
Порт Владивосток	1350	1950	10
Москва (по железной дороге)	3585	6510	15

Источник: Эмерсон М., Винокуров Е. Оптимизация наземных транспортных коридоров в Центральной Азии и Европе. Рабочий доклад № 7 EUCAM (Europe—Central Asia Monitoring — Проект по мониторингу стратегии ЕС в Центральной Азии). 2010. С. 6; *Huang Ge.* China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Mei Xinyu.* China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 03.08.2017); *Huang Ge.* China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/12/23).

Перевозки между Китаем и Европой осуществляются как по более протяженному маршруту (по территории РФ) через российско-китайские КПП по Транссибирской магистрали, так и через ки-

тайско-казахстанские КПП и далее по Транссибу, но при этом казахстанский вариант как более короткий (примерно на 1 тыс. км) и с большим пробегом по китайским железным дорогам (около 50 % протяженности всего маршрута), оказывается более востребованным для главных поставщиков товаров в Европу, расположенных в центральной и западной частях Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чэнду и т. д.). Причем до 2019 г. КЖК и провинциальные власти в совокупности субсидировало 50 % стоимости железнодорожных тарифов на грузовые транзитные железнодорожные перевозки в сообщении КНР—страны Европы и лишь с начала 2019 г. они были снижены на 10 %⁷⁵². К казахстанскому маршруту тяготеет большая часть торгового потока между КНР и странами Центральной Азии и значительная часть торговли с европейской частью России. Принимая во внимание, что основная часть российско-китайского товарооборота осуществляется морским путем, только 30 % российско-китайского товарооборота, осуществляемого по железным дорогам, приходится на близкие к Китаю дальневосточные регионы России, а около 70 % этого товарооборота железнодорожным транспортом осуществляется с российскими европейскими регионами, удаленными от ближайших КПП на российско-китайской границе на 4—6 тыс. км. К транзиту по Транссибу с точки зрения общей протяженности пути в Европу тяготеют в основном и северо-восточные провинции КНР, которые осуществляют железнодорожные перевозки через 4 КПП: Гродеково—Суйфэньхэ и Махалино—Хунчунь в Приморском крае (на границе с КНР), Забайкальск—Маньжоули в Забайкальском крае (на границе с КНР) и Наушки—Сухэ-Батор в Республике Бурятия (на границе с Монголией), а также морские порты на Дальнем Востоке, в которых имеются контейнерные терминалы. Перелом транзитных контейнерных перевозок в пользу казахстанского маршрута произошел в 2015 г. В 2014 г. основная часть транзита в направлении КНР—страны ЕС—КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. 60 % объема контейнерных железнодорожных перевозок осуществлялось через казахстанские пограничные пункты пропуска⁷⁵³. В 2018 г. доля сухопутных континентальных перевозок грузов из Китая в страны Европы увеличилась до 22 % от общего объема перевезенных по маршруту



Рис. 15. Маршруты перевозки грузов железнодорожным транспортом в сообщении КНР—страны Европы по российскому и казахстанскому маршрутам. *Источник: Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 42.

КНР—Европа и обратно, причем около 75 % сухопутных перевозок пришлось на казахстанские маршруты⁷⁵⁴.

Развитие новых экспортных направлений на Дальнем Востоке РФ зависит от решения проблем железнодорожных перевозок, а также эффективной работы портовой инфраструктуры. Сегодня в ДФО РФ сохраняется несогласованность во взаимодействии портов и железных дорог. На Дальнем Востоке железнодорожная инфраструктура припортовых станций за последние десятилетия фактически не развивалась и сегодня главным сдерживающим фактором, препятствующим развитию перевозочного процесса, является то, что суммарные перегрузочные мощности морских портов в ДФО РФ уже превзошли пропускную способность железной дороги. Отсутст-

вие крупных сортировочных станций, грузовых дворов затрудняет работу железнодорожного и морского транспорта, вызывая постоянные пробки на подъездах к портам и большие непроизводительные простои вагонов⁷⁵⁵. Из-за более высокой стоимости континентального железнодорожного транзита по сравнению со ставками грузового фрахта на морские перевозки существенная часть грузов из стран АТР доставляется в европейскую часть России не коротким маршрутом через российские дальневосточные порты и по Транссибирской магистрали, а морским путем через Суэцкий канал и порты Европы⁷⁵⁶. По признанию бывшего губернатора Приморского края В. Миклушевского, «сегодня большая часть азиатских товаров на Дальний Восток завозится через Европу, что не способствует их удешевлению»⁷⁵⁷.

Совокупность этих негативных факторов привела к тому, что сегодня объем перевозок транзитных грузов между Европой и странами АТР через российскую территорию крайне невелик. Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается около 40 млн контейнеров⁷⁵⁸ (более 1 млрд т грузов на общую сумму более 1 трлн долл.)⁷⁵⁹, а около 95 % этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. В 2017 г. объем железнодорожного транзита из КНР в РФ и страны Европы (через КПП Алашанькоу—Достык, Хоргос—Алтынколь (Казахстан) и через КПП Забайкальск—Маньчжоули, и КПП Наушки—Сухэ-Батор (РФ))⁷⁶⁰ составил около 262 тыс. контейнеров — объем евразийского транзита через российскую территорию составил всего 0,2 % существующего объема товарооборота между странами Европы и Азии⁷⁶¹, то есть используется не более 1 % транзитного потенциала Транссиба. Китайская сторона неоднократно заявляла, что готова повысить объем транзитного грузооборота через территорию Казахстана и России до 500—800 тыс. контейнеров в год и увеличить долю континентальной транспортировки грузов в общем объеме транзита из КНР в Европу до 2—3 % в 2020 г.⁷⁶²

На всем протяжении государственной границы между КНР и РФ в 4,3 тыс. км пока что реально задействованы лишь два, построенных более 100 лет назад, железнодорожных пограничных переходов. Это — Забайкальск—Маньчжоули и Гродеково—Суйфэньхэ, рас-

стояние между которыми составляет 3,2 тыс. км. Сегодня увеличиваются прием и передача грузов на основном российско-китайском железнодорожном переходе Забайкальск—Маньчжоули⁷⁶³, который в 2017 г. обработал около 70 % общего объема российско-китайских железнодорожных перевозок. На этом переходе формируется до 60 % экспорта РФ в КНР⁷⁶⁴ и около 25 % транзитного потока из КНР в страны Европы⁷⁶⁵, а в 2017 г. объем импортно-экспортных грузовых перевозок, осуществленных через КПП Забайкальск—Маньчжоули⁷⁶⁶, достиг 31,09 млн т, увеличившись на 2 % по сравнению с предыдущим годом, через КПП прошло 1302 железнодорожных состава в рамках международных грузовых железнодорожных перевозок Китай— страны Европы с ростом показателя на 53 % по сравнению с 2016 г.⁷⁶⁷ КПП является не только важным узлом на евроазиатском сухопутном транспортном канале, но и ключевым пунктом пропуска автомобильного транспорта — в 2018 г. более 2 млн человек из России⁷⁶⁸ въехали через этот КПП в КНР⁷⁶⁹ Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия»⁷⁷⁰. В 2018 г. число железнодорожных грузовых поездов, проследовавших через АРВМ по маршруту Китай—Европа, по сравнению с 2017 г. выросло более чем на 34,2 % — через КПП Эрлянь-Хото и Маньчжоули в обе стороны проследовали 2853 грузовых поезда и было перевезено 193 тыс. стандартных контейнеров, а стоимость перевезенного груза составила 11,51 млрд долл. — рост по сравнению с 2017 г. составил 29,1 % и 28,8 % соответственно. Основными статьями экспорта была одежда и электронная продукция, а листовые материалы и автозапчасти были основными статьями импорта через КПП Маньчжоули—Забайкальск на китайско-российской границе. В начале 2019 г. функционировало 52 маршрута между Маньчжоули и 11 европейскими странами и 27 маршрутов, связывающих Эрлянь-Хото с европейскими странами, включая Германию, Польшу и Россию⁷⁷¹. Устойчивый рост российско-китайского товарообмена сказывается на увеличении объема железнодорожных грузоперевозок через пограничный переход Гродеково—Суйфэньхэ, на который в 2017 г. приходилась треть российско-китайских железнодорожных перевозок и 80 % всего грузооборота между провинцией Хэйлунцзян и РФ — в 2017 г. через этот железнодорожный пограничный переход было перевезено

около 3 тыс. транзитных контейнеров⁷⁷². В начале 2019 г. транспортная группа FESCO совместно с китайской транспортной компанией «Zhengzhou International Hub (ZIH)» организовала регулярный контейнерный сервис из Гамбурга в Чжэнчжоу через пограничный КПП Гродеково — Суйфэньхэ в Приморском крае. 3 января 2019 г. первый состав из 43 сорокафутовых контейнеров был отправлен из Германии, 7 января 2019 г. перегружен на подвижной состав «колеи 1520» в Бресте (Белоруссия) и отправлен в Чжэнчжоу через Гродеково. Транзит из Европы в Китай через Дальний Восток является самым протяженным из регулярных международных маршрутов на сети ОАО «РЖД» — его общая протяженность составляет 10421 км, а общее транзитное время в пути составляет 18 суток (поезда следуют по территории Европы 4 суток, стран «пространства 1520», в том числе Белоруссии, — 10 суток, а КНР — 4 суток)⁷⁷³. С конца 2017 г. FESCO и ZIH совместно доставляли грузы по маршруту Китай—Европа—Китай регулярным поездом FESCO Silk Way Shuttle через Монголию и к началу 2019 г. сервисом было отправлено 127 поездов. Сегодня транспортный коридор через Монголию становится достаточно загруженным, поэтому российский стивидор прорабатывает альтернативные решения, в частности маршрут через Гродеково. Пограничный переход Гродеково — Суйфэньхэ как пункт для обработки контейнерных поездов имеет важное значение — через него проходит международный транспортный коридор «Приморье-1». По нему FESCO в рамках интермодальной схемы через Суйфэньхэ — Гродеково и порт Владивостока уже несколько лет доставляет товары из СВК в южные провинции Китая, а основу грузопотока нового сервиса составляют товары, экспортируемые ZIH из Германии, в первую очередь различное оборудование. Российскими сухопутными сервисами доставляются высокотехнологичные товары, запчасти, игрушки Lego, косметика, автомобильные комплектующие. А будущие перевозки транзитного грузопотока Китай/Япония/Корея — Европа и обратно российские грузоперевозчики связывают с маршрутом через Владивостокский морской торговый порт, который уже сегодня может обрабатывать более 30 контейнерных поездов в неделю. Планируемая регулярность отправок грузов компаний FESCO сегодня составляет 1 раз в неделю, а после отработки мар-

шрута компания рассчитывает в 2020 г. выйти на объем в 400 контейнеров в месяц и в процессе развития сервиса компания FESCO будет рассматривать варианты обратной загрузки по аналогии с тем, как это решено для сервиса Silk Way Shuttle, которая активно сотрудничает с предприятиями пищевой, автомобилестроительной отраслей, компьютерной индустрии. Номенклатура грузов, транспортируемых из Европы в Китай, широкая — в первую очередь это продукты питания, напитки и высокотехнологичное оборудование⁷⁷⁴. Открытие нового маршрута Гродеково—Суйфэньхэ это конкурентное преимущество и хорошая альтернатива существующим коридорам компании через Монголию, хотя значительной загрузки погранперехода в Монголии нет, но существуют серьезные трудности на КПП Алашанькоу—Достык и Забайкальск—Маньчжоули. Маршрут через Гродеково—Суйфэньхэ является приемлемым вариантом перевозок в том числе для повышения баланса грузопотоков Запад—Восток, однако стоит заметить, что потенциал этого погранперехода недостаточно оценен — компания FESCO имеет значительный парк подвижного состава, поэтому реальными конкурентами для компании могут выступать такие же крупные собственники, к примеру ПАО «ТрансКонтейнер», однако они, как правило, работают на других пограничных переходах. В то же время эксперты считают, что компании FESCO предстоит решить трудную задачу по поддержанию средней скорости на маршруте в 800 км/сут., чтобы обеспечить заявленный срок доставки, так как поезда будут проходить по территории пяти государств, а существующие альтернативные маршруты через Монголию или Казахстан вводят шестое государство в логистическую цепочку, но расстояние перевозки оказывается короче на 4 тыс. км⁷⁷⁵. АО «РЖД-Логистика» и «ТрансКонтейнер» в 2017—2018 гг. запускали контейнерные поезда по ним и даже говорили о более быстрых сроках доставки, т. е. о 15—16 сутках⁷⁷⁶. Для поддержания этого срока доставки достаточно скорости перемещения на уровне 730 км/сут., что ниже, чем на маршруте компании FESCO и поэтому сегодня неясным остается вопрос о том, за счет каких факторов компания планирует увеличить скорость. Кроме того, Транссибирская магистраль в данный момент достаточно сильно загружена из-за возврата порожних полувагонов

из-под экспортного угля, и поэтому компании FESCO необходим выделенный коридор для прохода контейнерного поезда по маршруту. Часть контейнерного грузопотока континентальные транзитные поезда могут отбирать у морских контейнеровозов, и конкуренция находится на высоком уровне, так как погрузка существует в обоих направлениях. Помимо того, что современный морской контейнеровоз преодолевает расстояние в 20 тыс. км от портов Китая до Гамбурга за 23—25 дней (что сравнимо со временем железнодорожной доставки), грузоотправителям теперь предлагают воспользоваться Северным морским путем, протяженность которого составляет около 14 тыс. км, а срок доставки около 12—13 суток при отсутствии льдов и до 21 дня — при ледовой проводке. В данном случае конкурентами FESCO становятся не только железнодорожные операторы «РЖД-Логистика» и «ТрансКонтейнер», но и крупнейшие мировые контейнерные операторы. Кроме соблюдения заявленного транзитного времени, новый маршрут будет перспективным при условии регулярных отправок и четкого расписания следования, а если у экспортеров появится повышенный спрос на обратные загрузки из Европы в Китай, то в этом случае не должны возникать проблемы с загрузкой у оператора контейнерного поезда⁷⁷⁷.

В 2019 г. запланировано открытие нового терминала терминально-складской дирекции ОАО «РЖД» на железнодорожном пункте пропуска Гродеково—Суйфэньхэ, а сам пункт включен в программу развития логистики, и до 2021 г. должна завершиться его реконструкция. Сегодня ОАО «РЖД» совместно с Федеральной таможенной службой (ФТС) развивает маршрут перевозки между железнодорожными станциями Наушки (пограничный переход между Россией и Монголией) и Брест (Белоруссия), а основная цель — сократить железнодорожным перевозчикам время на проведение таможенных операций по декларированию товаров. Эти планы развития российско-китайского и российско-монгольского КПП стали примером начала масштабной сетевой кооперации органов государственной власти, контролирующих органов, перевозчиков и участников внешнеэкономической деятельности при осуществлении экспорта железнодорожных перевозок. В середине февраля 2019 г. экспортные перевозки стали полностью осуществляться по электронным

документам практически по всем направлениям, а с 1 апреля Федеральная налоговая служба начала принимать подтверждение НДС в электронном виде и электронное взаимодействие таможенной службы, налоговой службы и ОАО «РЖД» в электронном формате заработало в полном объеме. Уже летом 2019 г. начался ввоз товаров из стран Европы по электронным накладным с возможностью автоматического открытия таможенной процедуры и оформления таможенной документации в ЭТРАН (электронная транспортная накладная), а ОАО «РЖД» совместно с ФТС договорились практически со всеми сопредельными и национальными перевозчиками о передаче российской стороне структурированных электронных документов. Осталось завершить переговоры только с Китаем, а все остальные сопредельные перевозчики подписали с нами соглашения об электронном обмене данными и о передаче подтверждения технической спецификации этих документов. Руководство ОАО «РЖД» предложило ФТС перенести досмотр груза непосредственно от границы к месту назначения вагонов, поскольку при совершении международных перевозок собираются многосоставные и многоартикульные партии грузов и после отцепки вагонов для осмотра на границе проходит очень много времени, что неудобно клиенту. Например, руководство АО «РЖД Логистика» (у которого есть сервис Rail Jet Китай—Москва) утверждает, что, если таможенные операции можно было бы производить в Москве, а не держать вагоны на границе, то товар доходил бы до клиентов быстрее. А пока идет процесс переоборудования и модернизации пунктов досмотра, сегодня можно перенести досмотры на другие пункты, где есть возможность технически их досматривать⁷⁷⁸.

В целях создания новых пунктов пропуска на российско-китайской границе был разработан проект по созданию дополнительного круглогодичного мостового перехода через р. Амур (Хэйлунцзян, пров. Хэйлунцзян), который уже давно был крайне актуальной задачей. Воплощение идеи строительства перехода сегодня связано с территорией ЕАО — здесь в 2014 г. началось строительство моста Нижнеленинское—Тунцзян протяженностью 2,215 км, из них — 1,9 км на китайской стороне (финансирование строительства осуществляли КЖК и правительство пров. Хэйлунцзян⁷⁷⁹⁾⁷⁸⁰. Он протя-

нется от Северного железнодорожного вокзала г. Тунцзян, соединится с железнодорожной веткой Нижнеленинское—Биробиджан и далее с ДВЖД⁷⁸¹, а максимальная скорость движения поездов по мосту составит 100 км/ч⁷⁸². В мае 2016 г. было полностью завершено строительство китайской части моста⁷⁸³, а российская сторона запланировала достроить свой участок⁷⁸⁴ к июню 2018 г., однако лишь в октябре 2018 г. российские и китайские строители провели смычку железнодорожного моста Нижнеленинское—Тунцзян. С помощью плавучего крана они уложили балку последней секции пролётногo строения между 4-й (российской) и 5-й (китайской) опорами. Стыковка выполнена на временных опорах, которые после полного завершения сборки будут демонтированы. На данный момент завершено бетонирование 3-й опоры и продолжается монтаж пролёта между 2-й и 3-й опорами моста⁷⁸⁵. Завершение работ по возведению моста, по прогнозам российского заказчика, произойдет в конце лета 2019 г., а перевозчиками будут выступать ОАО «РЖД» и China Railway Corporation, однако до этого времени предстоит отработать все технологические вопросы организации будущих перевозок. В 2018 г. на ДВЖД началась модернизация участка Биробиджан—Ленинск протяжённостью 124 км и в 2019 г. здесь предстоит отремонтировать 23 км пути. На эти цели в программе развития Восточного полигона Транссиба заложено 6,1 млрд руб. Проектом предусмотрено также развитие станций Биробиджан-2, Бирофельд, Унгун, Ленинск, электрификация перегона Биробиджан-1—Биробиджан-2, реконструкция искусственных сооружений и линий связи. Объем перевозки через новый погранпереход, согласно прогнозу, к 2025 г. достигнет 6,2 млн т. В основном это будет железорудный концентрат с Кимкано-Сутарского горнообогатительного комбината, а также уголь для металлургического комбината, расположенного в непосредственной близости от станции Тунцзян. В 2018 г. были сложности по передаче груза в Китай через КПП Гродеково—Суйфэньхэ, поскольку с нескольких дорог шла крупная отгрузка лесной продукции на данное направление, поэтому во второй половине 2019 г. часть грузопотока будет переориентирована на мостовой переход Нижнеленинское—Тунцзян⁷⁸⁶.

Следует отметить, что Россия в последние годы становится все менее значимым партнером для Китая и стран АТР и это на фоне того, что по мере смещения туда центра мировой экономической активности значение дальневосточного региона для развития российской экономики постоянно возрастает, а для полноценного включения РФ в интеграционные процессы АТР в первую очередь требуется создание национальной высокотехнологичной транспортной системы — без этого использовать имеющийся у России экономический потенциал вряд ли получится. Очевидно, что стремительное развитие транспортной сети КНР является явным вызовом для России, для эффективного ответа на который требуется ускоренное развитие Транссибирской магистрали, БАМа, портов дальневосточного региона. По сути, Трансшиб уже утратил статус главного евроазиатского железнодорожного транспортного коридора. Как следствие, получаемые от международного транзита по Транссибирской магистрали доходы не соответствуют потенциальным возможностям, и сделанного в части модернизации и повышения пропускной способности Транссибирской магистрали явно недостаточно для того уровня, который был бы интересен иностранным грузоотправителям и, в первую очередь, китайским. Для системы трансконтинентальных перевозок маршрут, в котором Трансшиб является составной частью, безусловно, нужен, поскольку, хотя он не способен обеспечить все железнодорожные перевозки из АТР в Европу, для части грузопотока он удобен и выгоден и способен обеспечить большие объемы перевозок. Поэтому развитие Китаем маршрутов через Среднюю Азию (в силу ограниченности пропускной способности Трансшиба) вовсе не исключает необходимость использования Транссибирской магистрали — наоборот, обеспечивает многовариантность способов доставки грузов из АТР в Европу. При этом очевидно, что Китай будет выступать в качестве главного организатора трансконтинентальных перевозок — и потому, что этого требует пространственная геополитика КНР, и потому, что большая часть грузопотока будет осуществляться китайскими логистическими компаниями, и потому, что таким образом Китай обеспечит снижение инфраструктурных рисков при экспортных и транзитных перевозках.

Дальневосточные регионы России географически ближе к Китаю и странам Северо-Восточной Азии, а экономические связи с ними постепенно расширяются и углубляются и поэтому можно говорить о существовании естественного географического и экономического пояса в составе Дальневосточного федерального округа РФ, северо-восточных провинций Китая, Японии и Республики Кореи и КНДР. При этом связи дальневосточных регионов России с Северо-Востоком Китая, Японией, Республикой Корея и КНДР не являются альтернативой связям с регионами Сибири и европейской частью РФ — они представляются для российского Дальнего Востока очевидными двумя экономическими опорами, и имеющие место политические и экономические трудности реализации возможностей использования «второй опоры» в первую очередь должны устраняться развитием интеграции региональных железнодорожных сетей России и Китая. Пока заметно недогружена транспортная инфраструктура Северо-Восточного Китая в направлении российской границы и для решения этой задачи требуется серьезная модернизация транспортного комплекса ДФО РФ с учетом перспектив развития грузопотоков, в первую очередь для перевода на «плечо» участка ДВЖД Забайкальск/Гродеково — тихоокеанские порты РФ серьезной части производимых в северо-восточных и центральных провинциях КНР грузов и их транспортировки в Европу и в восточные порты Китая. Так как пока пропускные возможности Транссиба ограничены, часть транзитного грузопотока вполне может быть переключена на следующие в западном направлении китайские железнодорожные маршруты. Кардинальное повышение транзитного потенциала транспортного комплекса ДФО РФ станет импульсом для региональной инфраструктурной интеграции, необходимой для реализации предоставляемых договором о ЕАЭС и планом ЭПШП возможностей ускорения экономического развития стран-участниц.

Россия и Китай обновили свои подходы к сотрудничеству по развитию Дальнего Востока — новая программа («Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционных сферах на Дальнем Востоке РФ на 2018—2024 гг.»), подписанная Минвостокразвития РФ и Минкоммерции КНР, в основном посвящена привлечению китайских инвестиций

на российскую территорию за счет ресурсов, льготных режимов и снятия барьеров, в том числе инфраструктурных, но в отличие от предыдущей версии в новом документе авторы решили отказаться от совместного развития Дальнего Востока, Восточной Сибири и Северо-Востока Китая (СВК). Список приоритетных проектов также был существенно сокращен и включает лишь уже обсуждаемые обеими сторонами сделки. Подписание новой Программы состоялось по итогам двусторонних переговоров с участием Президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина, а за реализацию документа будут отвечать с российской стороны — Министерство по развитию Дальнего Востока, с китайской — Минкоммерции КНР и планируется также запустить деловой совет при межправительственной комиссии по развитию Дальнего Востока. С российской стороны его возглавит председатель совета директоров «Русагро» В. Мошкович, с китайской — непоименованное в документах руководство компании COFCO. Нынешняя программа сильно отличается от предыдущей, принятой еще в 2009 г. (ее действие прекратилось в 2018 г.). Документ предполагал развитие Дальнего Востока, Восточной Сибири и СВК в рамках единого макрорегиона, однако этот план оказался неуспешным, поскольку большинство указанных в программе проектов не реализованы. Это произошло из-за того, что изначально были поставлены невыполнимые задачи и не было понятно, как программа способствует развитию СВК. Вдобавок в ней было много мелких проектов, реализовывать которые должно было не государство, а бизнес и которые, однако, так и не были реализованы. Новая программа — скромнее, но гораздо понятнее, к тому же она находится в компетенции Минвостокразвития РФ и должна выполняться с участием китайских партнеров. Новая программа подробно описывает условия льготных режимов на Дальнем Востоке для китайских инвесторов, при этом для проектов вне территорий социально-экономического развития (ТОСЭР) обещано прямое выделение средств на создание инфраструктуры (если их объем не превышает 10 % стоимости основного инвестиционного проекта)⁷⁸⁷. Всем проектам предложено «адресное сопровождение» для снижения рисков. Всего заявлено 32 проекта с объемом инвестиций в 4,2 млрд долл. (КНР лидирует по числу проектов среди иностранных

участников). Помимо этого авторы документа надеются на привлечение высокотехнологичных компаний из КНР на остров Русский, где они могли бы разместить свои штаб-квартиры или R&D-подразделения. В создании транзитной железнодорожной инфраструктуры приоритетными заявлены транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», строительство мостов (мост Нижнеленинское—Тунцзян должен быть построен в 2019 г., Благовещенск—Хэйхэ — полноценно заработать в 2020 г., также предусматривается строительство перехода через р. Гранитную в районе пункта пропуска Полтавка—Дуннин⁷⁸⁸.

В 1990-е годы дальневосточными учеными были разработаны проекты международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», которые напрямую связаны с интеграцией железнодорожных сетей ДФО РФ и провинций Северо-Востока Китая (СВК). Общий объем товарооборота провинций СВК со странами АТР превышает 10 млн т грузов ежегодно при тенденции его дальнейшего роста⁷⁸⁹, а объем транзита через территорию Приморского края сегодня составляет менее 1 %⁷⁹⁰. При этом товары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР с общей площадью 1,45 млн кв. км и населением около 130 млн человек, не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через северные порты КНР⁷⁹¹, что приводит к значительному увеличению себестоимости товаров⁷⁹². Из г. Хуньчунь, например, до ближайшего порта Далянь груз приходится перевозить почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуна до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (время транспортировки уменьшается на 5 дней), до порта Посьета около 40 км, до порта Славянки чуть более 200 км⁷⁹³. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена региональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками⁷⁹⁴. В 2018 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети СВК не было вывезено около 130 млн т различных грузов⁷⁹⁵.

Транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» призваны соединить китайские провинции Хэйлуцзян и Цзилинь с морскими портами Приморского края. Китайские грузовладельцы смогут экономить на времени и стоимости доставки экспортно-импорт-

Таблица 7. Средняя стоимость транспортировки грузов железнодорожным транспортом из провинций Северо-Востока Китая до ближайших китайских/российских портов

Железнодорожный маршрут из провинций СВК до ближайших китайских/российских портов:		
Порт Далянь (КНР)	55	1190
Порт Тяньцзинь (КНР)	120	1400
Порт Владивосток («Приморье-1»)	60	1350
Порт Находка («Приморье-1»)	65	1550
Порт Зарубино («Приморье-2»)	35	850

Источник: Чжан Сяодун, Кан Фуцюань. Гунлу чжичао бэйцзинся тэлу шанпинь цичэ улю фачжань дуйцэ таньтао [Дискуссия о соотношении логистических цен при автомобильных и железнодорожных и перевозках] // Железнодорожный транспорт и экономика. 2017. № 3. С. 25.

ных и каботажных грузов, а Дальний Восток России, российская транспортная отрасль получают значительные инвестиции и доходы, что представляет собой яркий пример развития и укрепления взаимовыгодного сотрудничества России и Китая на Дальнем Востоке, сопряжения ЕАЭС, ЭПШП и МШП-XXI в.⁷⁹⁶ К 2030 г. общий объём транзитного китайского грузопотока по двум МТК («Приморье-1» и «Приморье-2») может составить около 50 млн т. Из них через МТК «Приморье-2» к перевозкам может быть предъявлено 23 млн т зерновых и 15 млн т контейнерных грузов (1,9–2 млн контейнеров)⁷⁹⁷. При этом, помимо собственно китайского транзита, по маршрутам должны пойти и экспортные российские грузы (в основном навалочные), а на 3-м этапе (2025–2030 гг.) возможно привлечь и контейнеры других государств Юго-Восточной Азии. Дополнительная ежегодная выручка портовых и транспортных компаний к 2030 г. оценивается в 91 млрд руб. (портов — 40 млрд руб., железнодорожного и автодорожного транспорта — 51 млрд руб.). Согласно расчетам консалтинговой компании McKinsey, которые опирались на существующие тарифы, инвестиции в создание МТК окупятся за 10 лет с доходностью 10 % годовых, а основным бенефициаром

станет Приморский край (порядка 70 %). Проекты предполагают расширение автодорожной, железнодорожной инфраструктуры и пограничных пунктов пропуска. При транспортировке грузов из провинций СВК по российским МТК снижение себестоимости перевозки 1 т груза автомобильным транспортном составит 20 долл., железнодорожным транспортом — 10 долл., а совокупная ежегодная экономия 0,7 млрд долл.⁷⁹⁸ Приморье сможет абсорбировать 10 % всего внутреннего китайского грузопотока между северными и центральными провинциями КНР (30—45 млн т к 2030 г.), что позволит удвоить объем обработки грузов в российских дальневосточных портах, увеличит ВРП на 29 млрд руб. и обеспечит рост налоговой базы ДФО РФ к 2030 г. на 5,7 млрд руб.⁷⁹⁹ Практически все инвестиции будут носить частный характер, однако некоторое количество средств предполагается переориентировать из соответствующих государственных программ на расширение инфраструктуры (к примеру, пунктов пропуска). В железнодорожной части МТК «Приморье-1» необходимо расширить железнодорожный КПП Гродеково, наиболее капиталоемкими объектами являются участок Смоляниново—Находка и автомобильные/железнодорожные подходы к портам Находка и Уссурийск⁸⁰⁰. В техническом решении модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязок Пожарский и Барский и железной дороги Хуньчунь—Махалино—Зарубино) позволит организовать транзит грузов северо-восточных провинций Китая через порты южного Приморья — Славянку, Зарубино и Посъет и сократить время транспортировки транзитных грузов по международному транспортному коридору «Приморье-2» с нынешних 24 ч до 4—5 ч⁸⁰¹. Основным каналом для роста объемов российско-китайских транзитных контейнерных перевозок должен стать пограничный переход Махалино (Приморский край)—Хуньчунь (пров. Цзилинь), ежегодный объем пропуска грузов следует увеличить с нынешних 2 млн т до 8—10 млн т в 2030 г.⁸⁰²

Ключевую роль в развитии проекта МТК «Приморье-1» стал играть режим СВП (свободного порта Владивосток). В соответствии с законом о СВП с 1 октября 2016 г. были введены новые условия деятельности порта⁸⁰³. Был установлен круглосуточный режим работы пограничных пунктов пропуска, введены режим «одного окна» при

Таблица 8. Объемы инвестиций в развитие инфраструктурных мощностей МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»

Инфраструктура МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»	2016—2017 гг.	2018—2020 гг.
Увеличение пропускной способности автомобильных и железнодорожных КПП	4	
Модернизация автомобильной дороги «Госграница—Уссурийск» (протяженность 110 км)	6	
Увеличение обрабатывающей мощности контейнерных терминалов в Приморском крае		15
Модернизация автомобильной дороги Владивосток—Находка—Восточный (протяженность 135 км)		120
Итого: МТК «Приморье-1»	10	135
Обустройство пограничных и таможенных объектов порта Зарубино	10	
Строительство автомобильной дороги «Госграница—порт Зарубино (протяженность 70 км)	30	10
Строительство железной дороги «Госграница—порт Зарубино (протяженность 70 км)	35	
Расширение акватории порта Зарубино	30	
Строительство контейнерного терминала порта Зарубино	30	25
Строительство зернового терминала порта Зарубино	35	20
Итого: МТК «Приморье-2»	170	55

Источник: Нехайчук Ю. Создание транспортных коридоров Китай — Приморье оценили в 315 млрд рублей. Они принесут инвесторам 10—15 % годовых, подсчитали Минвостокразвития и McKinsey. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/03/24/634897-sozдание-transportnih-koridorov-kitai-primorje-otsenili-315-mlrd-rublei> (дата обращения: 21.12.2017).

прохождении контроля на границе, режим свободной таможенной зоны для резидентов и режим предварительного электронного декларирования товаров, разрешен «зеленый коридор» для участников внешнеэкономической деятельности⁸⁰⁴. С 1 августа 2017 г. на Даль-

ний Восток России можно въезжать через Владивосток, оформив лишь электронную визу⁸⁰⁵. Эти нововведения ориентированы на снятие административных барьеров при морской транспортировке грузов в РФ из КНР, стран ЮВА и АСЕАН⁸⁰⁶.

Инфраструктура МТК «Приморье-1» с выходом на порты Находка или Владивосток уже сегодня способна обеспечивать транзит до 7 млн т грузов, а транспортировка груза из Суйфэньхэ в порт Владивостока, либо на железнодорожную станцию Находка-Восточная занимает всего 13 часов⁸⁰⁷. Для увеличения объемов транзитного грузопотока по МТК «Приморье-1» следует расширить российскую часть КПП Гродеково—Суйфэньхэ, модернизировать станцию Гродеково и провести реконструкцию региональной автомобильной дороги Уссурийск—Госграница. Наиболее капиталоемкими станут работы при строительстве железнодорожного участка Смоляниново—Находка и развитии подходов к портам Находка⁸⁰⁸ и Уссурийск. Следует отметить, что при введении новых административных правил развитие транспортных коридоров не требует особых значительных дополнительных инвестиций. Проводя расчеты на основе существующих тарифов, Минэкономразвития определило, что инвестиции в реконструкцию МТК могут окупиться за 10 лет с доходностью 10—12 % годовых. Модернизация всей инфраструктуры МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» (автомобильных дорог, участков подъездных железных дорог, контрольно-пропускных и перевалочных пунктов, портовых терминалов) создает значительный инвестиционный интерес, что позволяет осуществлять модернизацию инфраструктуры, привлекая средства частных инвесторов и минимизируя бюджетные расходы⁸⁰⁹, причем основным бенефициаром станет Приморский край, который будет получать около 75 % прибыли⁸¹⁰.

Главным звеном проекта МТК «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы, который должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь. Порт Зарубино находится на стыке границ России, Китая и КНДР и в нескольких десятках км от автомобильного (Краскино) и железнодорожного (Махалино) пунктов пропуска, важного звена в торгово-экономическом сотрудниче-

стве между Приморским краем и провинцией Цзилинь (КНР). Также он является частью международного транспортного коридора «Приморье-2» с выходом на Транссибирскую магистраль через линию Барановский—Сухановка и федеральную трассу Раздольное—Хасан, автомагистраль Владивосток—Хабаровск, автодороги в направлении Китая и Корейского полуострова. Проложена железнодорожная ветка от станции Зарубино до станции Сухановка протяженностью 11 км. Порт расположен на юге Приморского края в поселке Зарубино Хасанского района в юго-западной части бухты Троицы. Размеры бухты: 6 км с севера на юг и 3,5 км с запада на восток. В центральной части бухты глубина достигает 20 м. Портовые сооружения расположены у основания полуострова Зарубино и защищены от волнения со стороны открытого моря. Порт находится в незамерзающей бухте Троицы и его географическое положение уникально — это транзитный узел с железнодорожным и автомобильными подходами от российско-китайской границы без конкуренции грузопотокам по Транссибу, а от КПП Краскино—Хунчунь⁸¹¹ порт Зарубино находится на расстоянии всего 66 км — таким образом, порт является наиболее коротким путем для транзитных грузов из КНР в Японию, Республику Корея и страны ЮВА.

Провинция Цзилинь является главным участником реализации проекта «Приморье-2». В 2018 г. объем внешнеторгового оборота между северо-восточной китайской провинцией Цзилинь и Россией достиг 6,24 млрд юаней (рост на 61,9 % по сравнению с 2017 г.), а процента, а 16,4 % от общего внешнеторгового оборота провинции или 38 млрд юаней (рост на 13,6 % по сравнению с 2017 г.) пришлось на страны, прилегающие к маршруту «пояса и пути». Проводимые провинцией Цзилинь мероприятия по упрощению таможенного оформления на КПП, по стимулированию железнодорожной интеграции пров. Цзилинь и дальневосточного региона России, а также ускорение строительства международного транспортного коридора «Приморье-2» эффективно поддержали увеличение объема перевозок по трансграничным маршрутам в рамках проекта железнодорожных перевозок по маршруту Чанчунь—Маньчжоули—страны Европы и по железной дороге Хунчунь—Махалино⁸¹². 29 января 2019 г. со станции Клещиха г. Новосибирск (РФ) стартовал первый грузо-

вой поезд по маршруту Чанчунь—Хуньчунь—страны Европы с 62 стандартными контейнерами с пиломатериалами, а его прибытие в административный центр северо-восточной провинции Цзилинь Чанчунь через Яньбянь-Корейский автономный округ стало началом тестирования движения поездов по данному маршруту. Железнодорожный состав, преодолев расстояние в 7,1 тыс. км, в начале февраля 2019 г. прибыл (через КПП Хуньчунь) в г. Чанчунь, где были проведены мероприятия по таможенному оформлению, распределению и доставке товара грузополучателям. Этот новый дополнительный маршрут перевозок решит проблему загруженности погранпереходов на границе СВК и ДФО РФ и обеспечит сопряжение инициативы «пояс и путь» со стратегией развития региона Чанчунь—Цзилинь—Тумэньцзян с российским проектом «Приморье-2». В 2019 г. провинция Цзилинь будет продолжать развивать трансграничную зону экономического сотрудничества Хуньчунь—Хасан, продолжать строительство и реконструкцию как железнодорожной ветки Хуньчунь—порт Зарубино, так и автомобильного шоссе в рамках МТК «Приморье-2», увеличивать число рейсов и объемы перевозочной работы в рамках маршрута Чанчунь—Маньчжоули—страны Европы и приложит все усилия для скорейшего запуска движения по маршруту Чанчунь—Хуньчунь—страны Европы. Расположенный на стыке КНР, РФ и КНДР Яньбянь-Корейский автономный округ является важным звеном и каналом перевозок по маршруту «пояс и путь», а также окном пилотной зоны развития Чанчунь—Цзилинь—Тумэньцзян⁸¹³.

В 2018 г. руководство провинции Цзилинь заявило о намерениях в течение ближайших 3-х лет запустить международный железнодорожный маршрут, связывающий Чанчунь, Улан-Батор и ряд крупных российских городов, а чтобы справиться с растущим грузопотоком, в период 2016—2019 гг. власти провинции Цзилинь активно проводили реконструкцию и расширение железнодорожного КПП Хуньчунь⁸¹⁴. В декабре 2013 г., после девяти лет бездействия российской стороны, были восстановлены незначительные грузовые перевозки железной дороге Махалино—Камышева—Хуньчунь (юг Приморского края РФ, МТК «Приморье—2»⁸¹⁵) протяженностью около 100 км⁸¹⁶, чья реконструкция была одним из главных проектов, пре-

дусмотренных в формате РТИ (Расширенная Туманганская инициатива)⁸¹⁷. При строительстве дороги ее пропускная способность планировалась на уровне 3 млн т в год⁸¹⁸. В 2014 г. начались регулярные перевозки угля по этой дороге, и в 2017 г. по ней было перевезено 2 млн т грузов, из которых более 1 млн т пришлось на перевозки угля⁸¹⁹. Магистраль Махалино—Камышевая—Хуньчунь⁸²⁰ обладает огромным преимуществом: это единственная железнодорожная магистраль, соединяющая провинцию Цзилинь и имеющий выходы к Японскому морю Приморский край, которая позволяет осуществлять транзит грузов из Китая через порт Зарубино в Японию, РК и другие страны АТР⁸²¹. В 2018 г. значительно вырос объем перевозок внешнеторговых грузов по железнодорожной ветке Хуньчунь—Махалино, который составил 2,99 млн т, увеличившись на 20 % по сравнению с 2017 г., а общая стоимость этих грузов достигла 1,59 млрд юаней (рост на 56 % по сравнению с 2017 г.)⁸²².

Власти провинции Цзилинь намерены инвестировать 3 млрд долл. в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т⁸²³, а в перспективе до 100 млн т⁸²⁴. Порт объединит специализированный зерновой терминал (СТЗ)⁸²⁵ на 40 млн т⁸²⁶, контейнерный терминал на 2 млн ДФЭ, терминал ро-ро (накатных) грузов на 1,5 млн ед. в год, терминал для перевалки генеральных грузов (более 25 млн т)⁸²⁷. Проект реконструкции порта предполагает увеличение количества причалов с действующих 4 до 12—15⁸²⁸. Это даст возможность использовать 60 % мощности российского порта для вывоза продукции провинций СВК в южные регионы КНР, а 30 % — для экспорта товаров в страны АТР и Северную Америку⁸²⁹. В 2017 г. власти провинции Цзилинь согласились передать российской группе «Сумма» в аренду на 50 лет 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра по обработке грузов с ежегодной мощностью до 40 млн т⁸³⁰. Здесь станут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, будет производиться их сортировка и формирование судовых партий⁸³¹. В 2017 г. группа «Сумма»⁸³² нашла китайского соинвестора — China Merchants Holding International (Сянган), которая обеспечит порт грузовой базой (на первом этапе — до 4 млн т зерна и 500 тыс. ДФЭ)⁸³³. Группа «Сумма» намерена инвестировать 300—350 млн

долл. в строительство логистического центра и реконструировать российский участок железной дороги до порта Зарубино (построить вторые пути и провести электрификацию участка)⁸³⁴, а также планирует подать заявку в Фонд национального благосостояния для финансирования проекта «Большой порт Зарубино» в размере около 46 млрд руб. В качестве соинвесторов также рассматриваются банки из КНР (Банк Китая, Фонд развития Сянгана) и РФ⁸³⁵. Цзилиньское подразделение Китайской железнодорожной корпорации Northeast Railway Group в декабре 2017 г. выразило готовность участвовать в реконструкции железной дороги до порта Зарубино⁸³⁶. По мнению Минэкономразвития, работы по развитию порта Зарубино позволят создать более 3 тыс. новых рабочих мест и до 4 тыс. новых рабочих мест для обслуживания вновь созданных объектов инфраструктуры порта⁸³⁷. В 2014 г. ДВЖД организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино⁸³⁸, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5—10 тыс. ДФЭ. В декабре 2017 г. из Китая через железнодорожный погранпереход Махалино—Хуньчунь проследовал транзитный поезд из девяти фитинговых платформ с 40-футовыми рефрижераторными контейнерами, груженными продуктами рыбпереработки. Груз прибыл в порт Зарубино в бухте Троицы, который работает с припортовой станцией Сухановка, а прохождение границы и собственно перевозка заняли менее 3-х ч⁸³⁹. Освободившиеся платформы возвратились в Китай не пустыми: после прибытия в порт Зарубино южнокорейского корабля на них были перегружены контейнеры с грузами назначением в КНР⁸⁴⁰. Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, упрощения таможенных процедур и увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь⁸⁴¹ через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай⁸⁴². В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинция Цзилинь выразили готовность финансировать строительство ВСМ Владивосток—Хуньчунь и соединение ее с китайской железно-

дорожной сетью⁸⁴³. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА, а российские и китайские стивидорные компании, администрация дальневосточного порта Славянка также заявляет о планах по наращиванию грузопотока в направлении китайского г. Хуньчунь. В конце 2017 г. в порту Славянка была налажена выгрузка контейнеров с помощью современного рейдово-перегрузочного комплекса, а крупнейшая морская грузовая компания из Израиля Zim Integrated Shipping Services, являющаяся одним из 20 крупнейших мировых морских перевозчиков (обслуживает 70 международных морских грузовых линий, соединяющих около 180 портов мира) включила российский порт Славянка в расписание своих судозаходов⁸⁴⁴.

Строительство новых грузовых терминалов в порту Зарубино повлечет за собой необходимость развития не только подъездных железнодорожных путей, но и припортовой станции и внутривортовых путей. Помимо реконструкции участка линии Хуньчунь—Махалино, Камышовая—порт Зарубино потребуется также развитие и станции Сухановка — основной железнодорожной станции транспортного коридора. При дальнейшем развитии порта Зарубино необходимо будет строить отдельный припортовый железнодорожный парк, который позволит принимать поезда длиной 1050 м и весовой нормой 6 тыс. т. Таким образом, учитывая возможность прохождения транзитных грузов на полигоне железной дороги, тяготеющей к порту Зарубино, необходимо провести следующие мероприятия по развитию приморской железнодорожной сети: 1) реконструкцию и усиление участков железной дороги Уссурийск—Барановский, Уссурийск—Гродеково, Новокачалинск—Сибирцево; 2) развитие и модернизацию станций Гродеково (Пограничный), Турий Рог, Новокачалинск, Сухановка, Махалино (Краскино); 3) строительство новых станций Уссурийск-Сортировочная (Лимичевка), Камышовая; 4) усиление железнодорожных подходов к порту на участке Сухановка—Зарубино; 5) усиление железнодорожных подходов и пограничных переходов Гродеково—госграница (Суйфэньхэ), Маха-

лино—Камышовая—госграница (Хуньчунь); 6) окончание строительства композитной железнодорожной ветки Камышовая—Краскино—Гладкий—Зарубино; 7) модернизацию ветки Турий Рог—Новокачалинск; 8) строительство припортовой железнодорожной станции Зарубино. Сумма инвестиций в адаптацию тяготеющей к порту Зарубино транспортной инфраструктуры может оказаться неожиданно высокой, и без помощи Министерства транспорта РФ и ОАО «РЖД» у инвесторов проекта практически нет шансов вывести объекты на проектную мощность. В бюджете РФ пока не заложено средств на софинансирование строительства инфраструктуры к дальневосточному порту Зарубино — все текущие мероприятия по проекту финансируются из внебюджетных источников, но для выхода порта на полную мощность нужно государственное финансирование в размере 130 млрд руб. (около 2 млрд долл.). При недостатке государственного участия и финансирования развития подходной транспортной инфраструктуры полноценное функционирование порта Зарубино будет полностью зависеть от китайских партнеров и их грузопотоков. Кроме того, от китайской стороны будет зависеть и окупаемость проекта, и возвратность заемных средств, и вероятность наступления для российского инвестора ситуации *margin call* (гарантийное требование взноса) перед китайскими кредиторами, т. е. ситуация, при которой баланс на счете инвестора опускается ниже минимально допустимой нормы. Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороной планы по строительству железных дорог из провинции Хэйлунцзян в Приморский край: Дуннин—Полтавка—Уссурийск и Мишань—Турий Рог. Для увеличения объема региональной торговли следует быстрее построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском. Транзитный потенциал Забайкальского края обладает значительным потенциалом. На российско-китайской границе кроме Забайкальска расположен КПП Приаргунск, который также связан с сетью российских железных дорог. На территории КНР уже достроен участок железнодорожной дороги (Сяохэци—Эргунь—Гэгэнгол, АРВМ) от Хайлара до сопредельного с Приаргунском КПП Хэйшаньтоу. Эти КПП разде-



Рис. 16. Схема подъездных путей к порту Зарубино. *Источник:* Новороссийск и Зарубино: риски и резервы. URL: http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=63650&sphrase_id=441988 (дата обращения: 10.03.2018).

ляет только отсутствие участка в 20 км федеральной автодороги от Приаргунска до пограничного перехода Староцурухайтуй—Хэйшаньтоу, а также нет мостового железнодорожного перехода через р. Амур. В случае согласия российской стороны и при помощи китайских инвестиций на российско-китайской границе мог бы появиться новый современный железнодорожный пограничный переход, через КПП Забайкальск—Маньчжоули для Харбинской железной дороге.

Основными направлениями перевозок между СВК странами АТР через российский порт Зарубино по железным дорогам могут стать следующие маршруты: для зерновых грузов и контейнеров:

1) Муданьцзян—Суйфэньхэ(КНР)—Рассыпная Падь—Гродеково—Уссурийск—Барановский—Сухановка—Зарубино; 2) Чанчунь—Хуньчунь (КНР)—Камышовая—Краскино—Гладкий—Зарубино; для угля: 1) Цзыси—Суйфэньхэ (КНР)—Рассыпная Падь—Гродеково—Уссурийск—Барановский—Сухановка—Зарубино; 2) Цзиси—Мишань (КНР)—Турий Рог—Новокачалинск—Сибирцево—Уссурийск—Барановский—Сухановка—Зарубино; 3) Цзыси—Хуньчунь (КНР)—Камышовая—Краскино—Гладкий—Зарубино⁸⁴⁵.

Пограничный КПП Махалино (Приморский край)—Хуньчунь (пров. Цзилинь) станет основным каналом российско-китайских транзитных контейнерных перевозок. В 2014 г. ДВЖД организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино⁸⁴⁶, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5 тыс. контейнеров. Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, упрощения таможенных процедур⁸⁴⁷ и увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай⁸⁴⁸. В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинция Цзилинь выразили готовность финансировать строительство ВСМ Владивосток—Хуньчунь и соединение ее с китайской железнодорожной сетью⁸⁴⁹. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА.

Для реализации проекта модернизации порта Зарубино власти провинции Цзилинь согласились передать российской группе «Сумма» в аренду 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра с ежегодной мощностью до 40 млн т обрабатываемых грузов. Это были бы прибывающие в Хуньчунь китайские грузы, которые сортировались и комплектовались в виде судовых партий. Партнером в этом проекте у группы «Сумма» станут китайские логи-

стические компании, которые насытят порт грузовой базой — на первом этапе до 4—4,5 млн т зерна и 600 тыс. контейнеров⁸⁵⁰. В строительство логистического центра и реконструкцию железной дороги до порта Зарубино (прокладка второго пути и электрификация участка) «Сумма необходимо вложить около 350 млн долл. Группа «Сумма» рассматривает возможность привлечения как средств российского Фонда национального благосостояния⁸⁵¹, так и кредитов российских и китайских банков. Интерес к проекту в виде участия в реконструкции железной дороги до порта Зарубино выразило Цзилиньское подразделение Китайской железнодорожной корпорации Northeast Railway Group⁸⁵². В 2014 г. Дальневосточной железной дорогой была организована пробная транспортировка большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино, по результатам которой управление порта заявило о готовности на имеющихся мощностях принимать до 5 тыс. контейнеров. Китайские специалисты считают, что в случае соединения порта Зарубино с Транссибом, увеличения портовых мощностей, адекватного увеличения пропускной способности перехода «Махалино—Хуньчунь» порту Зарубино уже через 10—15 лет можно будет конкурировать с китайскими портами Далянь и Шанхай. Для повышения логистических возможностей порта Зарубино руководство провинции Цзилинь готово финансировать строительство ВСМ Владивосток—Хуньчунь с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть КНР. Китайские партнеры постоянно подчеркивают, что развитие железнодорожного перехода «Махалино—Хуньчунь» и российских приморских портов взаимовыгодно не только для Китая и России, но также Японии, Республики Корея и стран ЮВА⁸⁵³. Загрузка российских дальневосточных портов РФ способна давать еще больший эффект, если реализовать предложения китайских властей по строительству железных дорог из провинции Хэйлуцзян в Приморский край: Дуннин—Полтавка—Уссурийск и Мишань—Турий Рог. А также построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском для увеличения объема региональной торговли. Строительство первого моста уже близится к завершению, но проект второго моста пока еще не начал реализовываться.

Руководство КНР всегда подчеркивало интересы китайской экономики в использовании Транссиба как кратчайшего пути доставки грузов из Азии в Европу в качестве Северного маршрута Евроазиатской транспортной магистрали и готово увеличить поставки через территорию России транзитных грузов в 5 раз⁸⁵⁴. При этом эффективная работа Северного железнодорожного маршрута евроазиатского транзита зависит исключительно от желания российской стороны кардинально повысить пропускную способность западного участка Транссиба. При этом быстрое превращение КНР в ключевую фигуру рынка евроазиатских перевозок должно подсказать российскому руководству о необходимости развивать процесс развития российско-китайской транспортной инфраструктуры, причем в первую очередь на территории Дальнего Востока России и северо-восточных провинций Китая. Готовность к этому подтверждается предложениями властей этих провинций инвестировать необходимые ресурсы в строительство ВСМ Хуньчунь — Владивосток. В начале 2017 г. глава провинции Цзилинь Цзян Чаолян выступил с предложением о строительстве ВСМ Хуньчунь—Владивосток. Хуньчунь расположен на расстоянии всего 180 км от Владивостока, ежедневно более 1 тыс. россиян проезжали через г. Хуньчунь, однако на машине поездка в один конец занимала 5 часов. Строительство ВСМ позволит не только стимулировать развитие туристических и торговых отношений провинции Цзилинь и ДФО РФ, но и активизировать сотрудничество китайской провинции со странами СВА (Северо-Восточной Азии)⁸⁵⁵. В ноябре 2017 г. в рамках визита в КНР главы правительства РФ Д. Медведева министр РФ по развитию Дальнего Востока А. Галушка и генеральный директор компании China Railway Dongfang Group Цай Цзэминь (представлял интересы Китайской железнодорожной корпорации) обсудили возможность продления строящейся ВСМ Харбин—Муданьцзянь до Владивостока. Согласно плану, высокоскоростная железнодорожная магистраль от Харбина в сторону российско-китайской границы к концу 2019 г. дойдет до г. Муданьцзянь. Для того, чтобы продлить ВСМ до Владивостока, нужно построить еще более 380 км пути и 12 железнодорожных станций (расстояние между Харбином и Владивостоком по прямой составляет около 500 км, а по автомобильным дорогам — от

740 до 860 км)⁸⁵⁶. Планируется, что скоростные поезда смогут развивать скорость до 250 км/ч, и новую ВСМ предполагается задействовать не только под пассажирское, но и под грузовое движение⁸⁵⁷. Технико-экономическое обоснование строительства ВСМ Харбин—Владивосток было подготовлено к IV Восточному экономическому форуму, который прошел в столице Приморья в сентябре 2018 г. По предварительным расчетам, стоимость проекта составит около 19 млрд долл. На приграничных с Приморьем территориях КНР проживает более 65 млн человек, что потенциально создает достаточную загруженность для окупаемости проекта — только в 2018 г. Приморский край посетили около 1 млн граждан КНР⁸⁵⁸, и по словам министра РФ по развитию Дальнего Востока А. Галушка, «принимая во внимание экономические возможности Владивостока и северо-восточных провинций КНР, данный проект будет успешен, а строительство железной дороги Харбин—Владивосток окажет положительное влияние на укрепление экономических связей и активизацию сотрудничества между Россией и Китаем»⁸⁵⁹.

В 2013 г. в КНДР завершилась реконструкция железной дороги от российской станции Хасан до северокорейского порта Раджин. Эта дорога позволит ОАО «РЖД» увеличить международные контейнерные перевозки на 4 млн т на первом этапе с перспективой роста до 17 млн т. В дальнейшем прогнозируется увеличение грузопотока и расширение номенклатуры грузов, включая перевалку контейнеров (до 100 тыс. ДФЭ в год)⁸⁶⁰. В свою очередь китайская сторона построила автомобильную дорогу от Хуньчуня до порта Раджин, которая может загрузить железную дорогу в направлении РФ (Раджин—Туманган—Хасан), либо принять часть российских грузов для последующей их отправки на запад Китая и в Казахстан. Сегодня Республика Корея и Корейская Народно-Демократическая Республика (КНДР) изучают проект модернизации и соединения железных дорог своих государств. Соответствующей договоренности стороны достигли в конце июня 2018 г. на встрече заместителей министров транспорта Ким Чон Рёла и Ким Юн Хека (Южная Корея и КНДР соответственно)⁸⁶¹. Это соглашение стало логичным продолжением подписанного накануне меморандума между ОАО «РЖД» и корпорацией «Корейские железные дороги» (Korail, РК), предпола-

гающего проект соединения Транскорейской железной дороги и Транссибирской магистрали. На западе полуострова железная дорога связывает южную часть Сеула с пограничным городом КНДР Синьджу, однако она не функционирует и требует обновления, поскольку железнодорожное сообщение на востоке полуострова разорвано. Следует понимать, что из стран АСЕАН в страны Европы проходит большой поток высокомаржинальных грузов в контейнерах, и восстановление Транскорейской магистрали и соединение железных дорог РК с Транссибирской магистралью позволит ОАО «РЖД» забрать дополнительную часть этого потока. Кроме того, российские экспортные грузы (например, каменный уголь) смогут быть доставлены корейским потребителям сухопутными маршрутами, исключая перевалку в морских портах Дальнего Востока. Стоит отметить, что объём экспорта каменного угля из РФ в РК в 2017 г. составил 23,478 млн т, а объём контейнерных перевозок между странами в январе — мае 2018 г. составил 47 тыс. ед. (рост на 40 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). В рамках встречи президента РФ В. Путина и президента РК Мун Чжэ Ина в Москве в 2018 г. генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» О. Белозёров и президент корпорации «Корейские железные дороги» О Ёнг Сик подписали меморандум о взаимопонимании, где стороны выразили готовность к изучению и проработке условий организации железнодорожных перевозок в сообщении РК—РФ—Европа, включая трёхсторонний проект соединения Транскорейской железной дороги и Транссибирской магистрали с участием РК, КНДР и РФ⁸⁶². Стоимость соединения Транссибирской магистрали и Транскорейской железной дороги за 3 года может составить порядка 3—4 млрд долл, отметил О. Белозёров по итогам переговоров. Экономические перспективы проекта Транскорейской железной дороги весьма многообещающие, однако следует отметить, что объём товарооборота РФ и РК (в 2017 г. составил 19,27 млрд долл., при этом корейский импорт равнялся 6,93 млрд долл.) практически весь доставлялся в Россию через морские порты⁸⁶³. При этом стоит понимать, что быстрое восстановление 9 км железных дорог на границе между странами (при условии модернизации железнодорожной сети КНДР) уже позволит отправить первый поезд из РК в РФ,

так как выход через КНДР на российскую сеть уже имеется — через переход Хасан—Туманган. Для реализации этих планов необходимо также расширить узкие места на российской территории: следует серьезно модернизировать инфраструктуру участка Барановский—Хасан, являющегося связующим звеном Транскорейской и Транссибирской магистралей⁸⁶⁴. Для этого нужны значительные инвестиции, поскольку участок Барановский—Хасан представляет собой однопутную дорогу⁸⁶⁵ и поэтому следует проводить не ее модернизацию, а строить фактически современную магистраль — от ее развития зависят перспективы не только погранперехода Хасан—Туманган (КНДР), но и другого КПП Махалино—Хуньчунь, а также припортовых станций Посъет, Сухановка, Блюхер.

Если в сотрудничестве с Китаем Россия сумеет существенно повысить пропускную способность восточного участка Транссиба, дальневосточных портов и СМП, она сможет превратить ДФО РФ в важнейшее звено в цепи транзитных перевозок региона Юго-Восточной Азии и стран АСЕАН и АТР. При этом твердую ориентацию на развитие эффективного экономического сотрудничества, в том числе развитие региональной транспортной интеграции Председатель КНР Си Цзиньпин и Президент РФ В. Путин регулярно подчеркивают во время визитов и встреч на саммитах ШОС и других международных форумах. Сотрудничество между Россией и Китаем в железнодорожном сообщении, безусловно, имеет положительную динамику развития, а ускорению этого процесса в первую очередь препятствует разный уровень системности и динамики развития национальных транспортных систем — в Китае эти показатели заметно выше и, как следствие, согласование проектов развития чрезвычайно затруднено. Представляется, что в России имеются серьезные препятствия решению этой проблемы — пока отсутствует полноценно разработанная транспортная политика и, как следствие, отсутствует и детально разработанная политика развития железнодорожной отрасли. Второй аналогичной по важности проблемой является сложность финансирования развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Финансовых ресурсов ОАО «РЖД» для осуществления масштабных транспортных проектов, безусловно, недостаточно, а что касается кредитного механизма, то имеющийся уровень

ставок (в силу объективных причин западных санкций) для инфраструктурных проектов абсолютно неподъемен⁸⁶⁶ и не отлажен механизм использования модели ГЧП для финансирования инфраструктурных проектов. В результате иногда частные предприятия вынуждены сами строить необходимые для развития собственного бизнеса железные дороги — например, российской компании Мечел пришлось построить железную дорогу к Эльгинскому месторождению угля протяженностью 321 км и стоимостью порядка 70 млрд руб.

Что касается развития высокоскоростного железнодорожного сообщения, то Китаю понадобилось более 15 лет, чтобы создать новую инновационную отрасль промышленности — производство высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, а также овладеть технологиями прокладки высокотехнологичного безбалластного полотна для ВСМ. Поскольку Россия не занималась развитием инновационной отрасли, то все строительство железнодорожного полотна и закупка подвижного состава, который обладает высокой добавленной стоимостью, ляжет непосильным бременем на бюджет. Что касается развития транзитных перевозок из КНР в страны Европы по западному полигону Транссиба, то следует понимать, что поскольку российские участки ВСМ планировались для того, чтобы увеличить пропускную способность главной российской железнодорожной магистрали (на 80 % сегодня состоящей из участков с лимитированной пропускной способностью) для обеспечения роста транзита товаров по маршруту КНР и страны АТР—Европа в рамках реализации инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве ЭПШП, то в этом случае следовало бы строить не фрагментарные, короткие участки-вставки, а прокладывать полноценную ВСМ для разгрузки от пассажирского движения всего западного полигона Транссиба от КПП на границе с Казахстаном (где мы получаем груз из Китая) до КПП на территории Белоруссии — но на это точно нет средств. Следует понимать, что кардинальное решение о значительном повышении пропускной способности западного полигона Транссибирской магистрали зависит не только от строительства полноценного скоростного железнодорожного транспортного коридора Пекин—Москва, позволяющего повысить объемы евразийского транзита, но и от модернизации транспортных систем дру-

гих участников евразийских транзитных перевозок — Казахстана, Белоруссии и Польши, у которых также есть много проблем. Отдавая себе отчет, что проект реконструкции и модернизации западного полигона Транссибирской магистрали является слишком дорогим и требует значительного времени для согласования и реализации, наиболее оптимальным и реалистичным представляется проект развития восточного полигона Транссиба и морских портов ДФО РФ в плане сопряжения восточного участка главной железнодорожной артерии России с инициативой Председателя КНР о строительстве «пояса и пути». Огромную помощь в этом деле готовы оказать местные власти северо-восточных провинций КНР, в особенности администрация провинции Цзилинь, которая не имеет выхода к морю и готова инвестировать любые средства в развитие железнодорожного КПП Махалино—Хуньчунь и модернизацию российского порта Зарубино для создания транспортного коридора, необходимого для экспорта ее товаров в страны АТР.

В XXI в. стали стремительно развиваться торговые отношения между двумя крупнейшими мировыми центрами — Евросоюзом и динамично развивающимся АТР. В прошлом географическое положение РФ между этими двумя центрами предопределяло ее существенную роль в качестве значимого звена евроазиатского грузового транзита и приносило значительную выгоду от использования для этой цели своей транспортной сети. Процессы дезинтеграции в постсоветский период негативно сказались и на российском транспортном комплексе, и поэтому в условиях недостатка инвестиции транспортная инфраструктура РФ постепенно приходила в упадок и сегодня совершенно не способна стать значимым каналом континентальной транспортировки евроазиатских транзитных грузов. Сегодня практически весь объем перевозки грузов по маршруту АТР—Европа осуществляется морским флотом, преимущественно китайскими морскими компаниями в обход России. Предложения Председателя ЦК КПК Си Цзиньпина по созданию ЭПШП и МШП XXI в., в немалой степени, были обусловлены невозможностью российским транспортным комплексом обеспечить транспортировку значительных объемов евроазиатских транзитных грузов. Инициатива создания ЭПШП создает предпосылки для развития западных

провинций Китая и преодоления их внутриматериковости, поскольку они находятся на максимальной удаленности от восточных портов КНР. Также на значительном расстоянии от восточного побережья расположены и многие крупные промышленные города центральной части страны, и в инициативе строительства ЭПШП просматривается стремление КНР максимально дифференцировать варианты транзитных сообщений с мировыми рынками для обеспечения своей экономической и геополитической устойчивости и улучшения условий развития городов и регионов, удаленных от развитого восточного побережья, а дифференциация маршрутов сообщений в свою очередь повышает конкурентоспособность этого сегмента транспортно-логистического рынка. Для КНР развитие скоростных трансконтинентальных перевозок является способом внедрения своих технологий на транспорте постсоветских стран и увеличения производственной загрузки профильных отраслей экономики, а создание трансконтинентальных транспортных коридоров, несомненно, укрепит позиции Китая в торговых конфликтах с США.

В условиях падения темпов роста внешнеторгового оборота правительство КНР намерено сменить вектор экономического развития, снизить зависимость экономики от колебаний мирового рынка и перенести акцент с экспорта товаров на экспорт капитала. Основная цель создания «пояса и пути» лежит в экономической плоскости и совпадает с твердым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских прямых зарубежных инвестиций и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. В настоящее время Китай приступил к строительству трех континентальных маршрутов ЕТЖМ, которые будут пролегать южнее Транссибирской магистрали. Центральный маршрут, обеспечив прямой выход через Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран в Турцию и далее в европейские страны, позволяет Китаю оптимизировать перевозки грузов в страны Ближнего и Среднего Востока, а также страны Персидского залива. Южный маршрут посредством железной и автомобильной дорогами протяженностью 2 тыс. км соединит СУАР и пакистанский порт Гвадар и в перспективе Китай рассматривает возможность подключения к

этому плечу и стран Шелкового пути БКИМ (Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма).

Экономические и геополитические аспекты создания ЕТЖМ и МШП XXI в. также очевидны — поскольку Китай является крупнейшим внешнеторговым партнером стран АСЕАН, план создания МШП XXI в., предложенный Председателем КПК, ориентирован на развитие транспортных связей со странами Ассоциации. Транспортные магистрали Китая через интегрированную транспортную сеть стран ЮВА будут соединяться с основными региональными портами, что позволит увеличить поток экспортных грузов по МШП XXI в. из КНР и стран АТР, ЮВА, Ближнего Востока и Африки. Строящиеся при финансовой помощи Китая объединенная железнодорожная сеть КНР и стран ЮВА и меридиональная паназиатская высокоскоростная железная дорога (Китай—Лаос—Вьетнам—Камбоджа—Таиланд—Малайзия—Сингапур) в будущем станут исходным пунктом второй ЕТЖМ. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЮВА, позволяют КНР развивать экономику южных провинций и автономных районов страны, а за счет увеличения объемов железнодорожных перевозок к портам ЮВА будет стимулироваться рост объемов всей внешней торговли КНР. Реализация проектов ЕТЖМ-2 и МШП XXI в. также будет активизировать экономическое развитие стран ЮВА, расположенных вдоль создаваемых маршрутов, и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях.

На фоне создания нескольких альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия—Европа российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические географические, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евроазиатским транзитным потоком грузов. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия растеряла большинство из этих преимуществ, либо они утратили свое определяющее значение. Стремительное превращение КНР в ключевое звено евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать

развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая в первую очередь связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций Северо-Востока Китая. Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к использованию железнодорожной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В дальнейшем с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетта часть транзитного грузопотока может транспортироваться по маршруту МШП XXI в. и по российскому Северному морскому пути (СМП). Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСМ Хуньчунь—Владивосток, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и СМП, то у нее появится наиболее реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АТР и Европы и помощь такого ключевого азиатского партнера как КНР в этом стратегически важном инфраструктурном проекте станет исключительно важным фактором.

Как отмечал академик М.Л. Титаренко: «Промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит очевидные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития соответствующей транспортной сети в КНР, связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой»⁸⁶⁷. Поэтому у России нет проблем с интеллектуальным обеспечением развития транспортной отрасли вообще и железнодорожного комплекса в частности. Хотя в части эффективности управления железнодорожным транспортом, безусловно, имеются недостатки, главным препятствием на пути ускоренного развития транспортной отрасли России все-таки являются макроэкономические проблемы и недостаток инвестиций, направляемых в развитие этого важнейшего инфраструктурного комплекса. Сегодня эконо-

мическая политика России начала существенно изменяться к требованиям новых условий на российском и мировом рынках, что в итоге непременно создаст условия для разработки и осуществления целенаправленной промышленной политики, в рамках которой появится и полноценная политика развития железнодорожной отрасли России. При этом надо всегда учитывать, что руководство обеих стран глубоко заинтересовано в развитии железнодорожного сотрудничества между Россией и Китаем, которое в результате реализации совместных проектов по развитию пропускной способности западного (проект ЭПШП) и восточного (проект МШП XXI в.) полигонов Транссибирской магистрали сможет подняться на гораздо более высокий уровень в части взаимоувязанности программ и совместных проектов.

Заключение

Развитие транспортного комплекса как составной части инфраструктуры жизнедеятельности общества является важнейшей частью процесса экономического развития любой страны. Так как эффективность деятельности всех без исключения сфер общества напрямую и в существенной степени зависит от работы транспортного комплекса, его качество относится к числу ключевых характеристик общего качества всей общественной среды. На протяжении индустриальной эпохи роль транспортного комплекса стала быстро возрастать как одного из основных наряду с промышленным производством и наукой — двигателями процесса и ускоренного экономического развития. Важную роль транспортный комплекс стал играть и в социальном развитии, обеспечивая процесс повышения уровня мобильности населения. С ускорением во второй половине XX в. развития мирового рынка и процесса глобализации роль транспортного комплекса в составе национальной экономики стала еще больше возрастать и при этом постоянно возрастающую роль стали играть степень и качество сопряжения национального транспортного комплекса с мировой транспортной системой.

В момент своего рождения в 1949 г. КНР имела не просто слабо развитый транспортный комплекс, но и частично разрушенный в результате многолетней агрессии Японии и длительной гражданской войны. Новая власть начала восстанавливать и развивать транспортный комплекс страны при технической и ресурсной поддержке СССР. В первую очередь поддержка была направлена на железнодорожное хозяйство северо-восточных провинций страны. Это объяснялось тем, что достаточно долго СССР был главным внешнеторговым партнером Китая, а устойчивый рост товарооборота между

странами требовал параллельного развития транспортного сообщения. Однако после прекращения в начале 60-х гг. по политическим причинам сотрудничества между СССР и КНР транспортный комплекс развивался за счет исключительно собственных ресурсов, что, безусловно, снизило темпы его развития. Реформы 1978 г. кардинально ускорили темпы экономического развития КНР. На первом этапе это ускорение практически не коснулось железнодорожного комплекса — он продолжал развиваться по догоняющей потребности экономики модели и с упором на повышение эффективности работы. Потому что все ресурсы страны были мобилизованы на создание необходимой для новой экономической модели промышленной инфраструктуры. С самого начала в деле перехода на новый курс экономического развития руководство КНР действовало целенаправленно и предельно рационально. Ситуация изменилась к началу 90-х годов, когда все резервы роста эффективности железнодорожного комплекса страны были исчерпаны и он стал работать со все более возрастающей перегрузкой. Низкие темпы развития железнодорожного комплекса стали системным фактором, сдерживающим быстрое экономическое развитие страны. В этой ситуации Китаем была разработана комплексная программа модернизации железнодорожного комплекса, предусматривающая его ускоренное развитие. На первом этапе реализация программы обеспечила ликвидацию «узких мест» в железнодорожном сообщении, устранение сформировавшихся диспропорций, переход на экономически обоснованные транспортные тарифы, кардинальное повышение качества менеджмента в железнодорожном комплексе.

В середине нулевых годов руководство страны поставило перед железнодорожной отраслью задачу, не снижая темпов своего роста выйти на передовые позиции в мире в техническом уровне. Эту задачу отрасль начала решать путем развития самого передового в техническом отношении вида железнодорожного транспорта — высокоскоростного. Логика такого подхода состояла в том, что развитие самого технически сложного высокоскоростного железнодорожного транспорта генерирует мультипликативный эффект в сопряженных отраслях промышленности и становится локомотивом технического развития всего железнодорожного транспорта. Такой подход позво-

лил сформировать в отрасли научные и технические центры высшего уровня компетенции, на базе которых были организованы структуры подготовки высококвалифицированных технических и управленческих кадров, а в обслуживающей железнодорожный транспорт промышленности появился сектор производства, в котором были использованы самые передовые технологии. В результате в составе промышленности сформировался сектор, который оказывает прямое и косвенное влияние на технический уровень остальных работающих на железнодорожный транспорт производственных предприятий. Ускоренное развитие ВСМ привело к существенному изменению рынка перевозок не только пассажиров, но и некоторых видов грузов, что в итоге повысило качество работы всего транспортного комплекса КНР — сегодня ВСМ входят в число самых передовых отраслей китайской экономики в коммерческом и инновационном плане.

Достаточно долго инновационная политика китайского руководства носила характер стратегии «догоняющего развития». В проекте развития ВСМ железнодорожная отрасль Китая успешно завершила эту стратегию — в целом по техническому уровню и качеству управления достигнут передовой уровень. При этом впервые в мире ВСМ стали самостоятельной отраслью транспорта. Это качество ВСМ обеспечивают, во-первых, своя собственная ниша в транспортном комплексе страны, во-вторых, свои собственные транспортные пути, в-третьих, собственная промышленность, производящая необходимое техническое оборудование для путевого хозяйства и подвижной состав, в-четвертых, собственное интеллектуальное обеспечение — научно-исследовательские и инженерные центры, разрабатывающие необходимые ВСМ технику, оборудование и технологии. Этот результат дал огромный эффект — в виде полноценной отрасли ВСМ обрели потенциал, позволивший не только догнать развитые страны, но также успешно выйти на мировой рынок ВСМ и завоевать на нем позиции ведущего субъекта, производящего конкурентоспособную по всем показателям продукцию с высокой добавленной стоимостью. Что особенно важно, эти результаты наглядно демонстрируют высокий уровень эффективности управления руководством страны процессами развития национальной экономики. А это зна-

чит, что планы превращения Китая к 2045 г. в ведущую мировую экономическую державу обеспечены высоким уровнем компетентности руководства страны. С другой стороны, и китайский бизнес своими результатами демонстрирует адекватное этой задаче качество — в партнерстве с властью эффективно реализует все программы экономического развития. В этом смысле можно говорить о достижении в КНР высшего уровня развития государственно-частного партнерства — успешного сотрудничества не только в обычных производственных проектах, но и в глобальных проектах экономического развития всей страны.

Важнейшим результатом реализации программ развития железнодорожного транспорта наряду с решением задачи обеспечения экономического развития необходимым для него транспортом стали мультипликативный, экономический и социальный эффекты для страны в целом. Так развитие железнодорожного транспорта и в особенности ВСМ создало большое количество высококвалифицированных рабочих мест и положительно повлияло на развитие профессионального образования в стране. ВСМ, разгружая обычные пассажирские маршруты, позволяет существенно увеличить пропускную способность обычных железных дорог. Это дает возможность увеличивать скорость доставки по ним коммерческих грузов и, соответственно, сокращать транспортную составляющую издержек. ВСМ, став конкурентом авиации на внутренних пассажирских перевозках, обеспечил снижение стоимости авиабилетов и сократил потребности людей в самом дорогом транспорте — авиационном. Развитие сети железных дорог за счет роста деловой активности заметно активизирует процессы экономического и социального развития регионов страны, укрепляет связанность территории Китая, усиливает его обороноспособность. Развитое железнодорожное сообщение сегодня выступает одним из важнейших инициаторов интеграционных процессов в КНР, повышающих целостность экономического и социального пространства страны. Наконец, развитие железнодорожного транспорта очевидно оказало стимулирующий эффект на развитие инновационного потенциала Китая. В целом мультипликативный эффект от работы железнодорожного транспорта делает его одним из главных моторов ускоренного социаль-

но-экономического развития, результаты которого имеют несколько измерений — стимулирующее, интеграционное, стабилизирующее и социальное.

Сегодня развитие железнодорожного комплекса наглядно демонстрирует смену ориентиров стратегии обеспечения экономического развития КНР. Вместо ориентиров на дешевизну труда, физический рост экспорта и инвестиции в основные фонды в качестве главных ориентиров стали внутренний спрос, производство высокотехнологической продукции и экспорт капитала в форме инвестиций за рубежом в проекты, цели которых совпадают с долгосрочными интересами Китая, а именно стратегии построения ЭПШП и МШП XXI в. За три последних десятилетия железнодорожный комплекс КНР осуществил рывок, в результате которого он стал одним из самых передовых в мире и сегодня железнодорожный комплекс не только является высокоэффективной и передовой в техническом отношении частью транспортного комплекса, но и оказывает самое большое стимулирующее воздействие на экономику страны, являясь одним из главных моторов ее устойчивого развития. В свою очередь пример развития ВСМ демонстрирует, как правильная оценка перспектив развития транспорта и целенаправленная концентрация ресурсов на приоритетных направлениях страны позволили создать новую отрасль, потенциал которой сделал ее лидером мирового рынка в своем сегменте. Сегодня в Китае ВСМ называют «самой ценной продукцией китайского экспорта» благодаря низкой себестоимости строительства инфраструктуры и конкурентоспособности высокотехнологичного железнодорожного подвижного состава. В 2018 г. объемы экспорта железнодорожного подвижного состава (включая, высокоскоростной) и объемы контрактов на строительство железнодорожной инфраструктуры за рубежом в стоимостном выражении стали сопоставимы с объемами экспорта российского вооружения. Целый ряд китайских компаний и корпораций по производству подвижного состава для железнодорожного транспорта превратились в корпорации международного масштаба с мировыми брендами, конкурентоспособным экспортным потенциалом и квалифицированными кадрами. С полным правом можно утверждать, что начало XXI в. прошло под знаком триумфального возрождения

железнодорожного комплекса Китая, а создание инновационного подвижного состава, формирование передовой высокотехнологичной железнодорожной сети способствовало созданию успешно развивающейся и конкурентоспособной экономики, с которой сегодня вынуждены считаться все ведущие страны мира.

В XXI в. стали стремительно развиваться торговые отношения между двумя крупнейшими мировыми центрами — Евросоюзом и динамично развивающимся АТР. В прошлом географическое положение РФ между этими двумя центрами предопределяло ее существенную роль в качестве значимого звена евроазиатского грузового транзита, Россия получала значительную выгоду от использования для этой цели своей транспортной сети. Процессы дезинтеграции в постсоветский период негативно сказались и на российском транспортном комплексе. В условиях недостатка инвестиции транспортная инфраструктура РФ постепенно приходила в упадок и сегодня совершенно не способна стать значимым каналом континентальной транспортировки евроазиатских транзитных грузов. Сегодня практически весь объем перевозки грузов по маршруту АТР—Европа осуществляется морским флотом, преимущественно китайскими морскими компаниями в обход России. Предложения Председателя КНР Си Цзиньпина по созданию «пояса и пути» в немалой степени были обусловлены невозможностью российским транспортным комплексом обеспечить транспортировку значительных объемов евроазиатских транзитных грузов. В условиях падения темпов роста внешнеторгового оборота правительство КНР намерено сменить вектор экономического развития, снизить зависимость экономики от колебаний мирового рынка и перенести акцент с экспорта товаров на экспорт капитала. Основная цель создания «пояса и пути» лежит в экономической плоскости и совпадает с твердым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских прямых зарубежных инвестиций и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью.

В настоящее время Китай приступил к строительству трех континентальных маршрутов Евроазиатской транспортной магистрали, которые будут пролегать южнее Транссибирской магистрали. Цен-

тральный маршрут, обеспечив прямой выход через Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран в Турцию и далее в европейские страны, позволяет Китаю оптимизировать перевозки грузов в страны Ближнего и Среднего Востока, а также страны Персидского залива. Южный маршрут посредством железной и автомобильной дорогами протяженностью 2 тыс. км соединит СУАР и пакистанский порт Гвадар. В перспективе Китай рассматривает возможность подключения к этому плечу и стран «Шелкового пути БКИМ» (Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма). Экономические и геополитические аспекты создания ЕТЖМ-2 и МШП XXI в. также очевидны — поскольку Китай является крупнейшим внешнеторговым партнером стран АСЕАН план создания МШП XXI в., предложенный Председателем КНР, ориентирован на развитие транспортных связей со странами Ассоциации. Транспортные магистрали Китая через интегрированную транспортную сеть стран ЮВА будут соединяться с основными региональными портами, что позволит увеличить поток экспортных грузов по МШП XXI в. из КНР и стран ЮВА в страны АТР, Ближнего Востока и Африки. Строящиеся при финансовой помощи Китая объединенная железнодорожная сеть КНР и стран ЮВА и меридиональная паназиатская высокоскоростная железная дорога (Китай—Лаос—Вьетнам—Камбоджа—Таиланд—Малайзия—Сингапур) в будущем станут исходным пунктом 2-й ЕТЖМ. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЮВА, позволяют КНР развивать экономику южных провинций и автономных районов страны, а за счет увеличения объемов железнодорожных перевозок к портам ЮВА будет стимулироваться рост объемов всей внешней торговли КНР. Реализация проектов ЕТЖМ-2 и МШП XXI в. также будет активизировать экономическое развитие стран ЮВА, расположенных вдоль создаваемых маршрутов, и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях. Все перечисленные проекты выполняются китайскими компаниями и достигнутые результаты представляют собой впечатляющие успехи в развитии логистики глобальных масштабов. Однако сегодня интенсивность использования евразийских маршрутов относительно своих возможностей невелика, и Китай в первую очередь решает за-

дачу встраивания своей железнодорожной сети в железнодорожную инфраструктуру стран, прилегающих к маршруту «пояса и пути», и соответственно, отлаживается взаимодействие, укрепляются деловые связи, исследуются варианты и возможности развития. Успешная реализация транспортных проектов превратит Китай в главного участника развития транспортной инфраструктуры на всем пространстве Евразии, и как она будет выглядеть в обозримом будущем определит результат реализации проекта создания ЭПШП и ЕТЖМ как его главной составляющей. И сегодня уже можно прогнозировать, что в обозримой перспективе транспортные сети большинства стран-транзитеров станут естественной частью возглавляемой Китаем глобальной транспортной сети всего азиатского континента. В свою очередь, транспортные проекты демонстрируют, что в своем развитии КНР достигла уровня, на котором ей доступны экономические проекты мирового масштаба и высшего уровня сложности.

На фоне создания нескольких альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия—Европа необходимо отказаться от упования на мифические географические, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евроазиатским транзитным потоком грузов. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия растеряла большинство из этих преимуществ, либо они утратили свое определяющее значение. Интеграционные процессы между Россией и Китаем в области развития железнодорожного транспорта продолжаются уже больше 120 лет и за этот срок российско-китайское сотрудничество пережило 3 периода, каждый из которых отражал реалии геополитических процессов в регионе Дальнего Востока, и в каждом из периодов имелись как успешные, так и неблагоприятные этапы. Тем не менее, итоговый результат выглядит положительным для обеих сторон, так как в каждом периоде каждая сторона получала нужный ей эффект — достигала важные для нее цели или обеспечивала свои интересы, а после завершения в России в начале нулевых годов политической и экономической турбулентности, которая сопровождала проводимые в стране после 1991 г. реформы, сотрудничество в развитии транспортного комплекса начало посте-

ленно набирать обороты. Достижению высоких темпов этого процесса в первую очередь препятствует разный уровень системности и динамики развития национальных транспортных систем — в Китае эти показатели заметно выше. Стремительное превращение КНР в ключевое звено евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая в первую очередь связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций СВК, которое может обеспечить превращение России в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АТР и Европы, а помощь такого ключевого азиатского партнера, как КНР в этом стратегически важном инфраструктурном проекте может оказаться исключительно ценным фактором.

Примечания

¹ Лю Боши. Чжунго цзяотун тичжи цзинци гайгэ [Экономическая реформа транспортной системы транспорта КНР]. Пекин: Цзяотун чубаньшэ [Издательство «Транспорт»], 2019. С. 67—68.

² Чжунго тунци няньцзянь 2000 [Статистический ежегодник КНР 2000]. Пекин, 2000. С. 42.

³ Чжунго цзяотун няньцзянь 2004 [Транспортный ежегодник КНР 2004]. Пекин. 2004. С. 147.

⁴ В мировой практике широко признано, что для нормального экономического развития мощности транспорта должны увеличиваться на 1,5—2 т на 1 т прироста промышленной продукции, транспорт должен иметь экономически оправданные резервы, всегда опережать в своем развитии общее увеличение грузооборота в стране.

⁵ Чжунго цзяотун няньцзянь 2000 [Транспортный ежегодник КНР 2000]. Пекин. 2000. С. 84.

⁶ Тэдао чжиши [Знания о железнодорожном транспорте]. 2004. № 5. С. 10—11.

⁷ Шицзе цзинци даобао. 26.12.1988.

⁸ Lan Xinzhen. Restart Railway Reform. China must reform its railway sector and eliminate the state monopoly in the sector, but reforms will not be easy // Beijing Review. April 12, 2012, Vol. 55. № 15. P. 29.

⁹ Чжан Сяодун, Кан Фуцюань. Гунлу Чжичао Бэйцзинся Тэлу Шанпинь Цицэ Улю Фачжань Дуйцэ Таньтао [Дискуссия о соотношении железнодорожной логистикой и автомобильными перевозками] // Железнодорожный транспорт и экономика. 2017. № 3. С. 22—28.

¹⁰ Жэньминь тедаобао [газета Железнодорожный транспорт]. 2006. № 2. С. 7—9.

¹¹ Чжунго цзяотун няньцзянь 2000. Пекин. 2000. С. 62—64.

¹² Чжунго цзяотун няньцзянь 2000. Пекин. 2000. С. 87—88.

¹³ Чжунго цзяотун няньцзянь 2005. Пекин. 2016. С. 127.

¹⁴ См.: *Пивоварова Э.П.* Поиск путей решения главных проблем нового этапа экономической реформы в КНР // Китай на новом этапе экономической реформы. М.: Editorial — URSS, 2015. С. 26—30; *Пивоварова Э.П.* КНР: независимость в выборе «пути, теории и строя» // Новые аспекты социально-политического развития КНР. Ч 1. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 60—70.

¹⁵ *Пивоварова Э.П.* Суть китайских реформ // Новое интегральное общество. Общеетеоретические аспекты и мировая практика. М: О. ЛЕНАНД-URSS, 2016. С. 137—152; *Пивоварова Э.П.* Место социальных проблем в программе нормализации экономического развития КНР в 13 пятилетке // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 79—81.

¹⁶ *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН, Изд-во «Кругъ», 2012. С. 68—71.

¹⁷ Чжунго тунци няньцзянь 2015. Пекин, 2015. Разд. 18—20 (с. 592); Zhong Nan (China Daily). On the fast track to expansion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/05/content_27566060.htm.

¹⁸ *Wang Hairong.* On the Right Track. China's transport network has come a long way, providing an upgraded travel experience. URL: <http://www.bjreview.com.cn/Nation/201701/t20170122/800086028.html>.

¹⁹ Diverse ownership to boost SOE reforms. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/05/c_133020197.htm.

²⁰ *Zheng Yangpeng (Chinadaily.com.cn).* Local railway gets private-capital investment. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-03/20/content_16325880.htm.

²¹ *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН, Изд-во «Кругъ», 2012. С. 68.

²² Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин. 2018. С. 53.

²³ China's railway giants growing steadily at home, looking overseas for high-value deals. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/0331/c90000-9038538.html>; Railroads forecast to top 3 billion trips. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content_27856853.htm; China's 2016 fixed-asset investment in transportation tops \$413b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28009443.htm; China to invest over 800 billion RMB in railway construction in 2017. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2017/0214/c90000-9177772.html>.

²⁴ China plans 2.6 trln yuan of transport investment. URL: http://china.org.cn/business/2017-02/27/content_40369883.htm.

²⁵ *Ли Кэ, Чжао Фан.* Цуцзинь Чэншицюнь Цзинци Фачжань дэ Чжунсяо Чэнши Дунчэцзу Лэчэ Кайсин Фанан Яньцзю [Исследование проекта эксплуатации скоростных поездов в малых и средних городах для содействия общему развитию экономики в городах] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2018. № 2. С. 17.

²⁶ В Китае действует самая протяженная в мире железная дорога Пекин—Куньмин (пров. Юньнань), предоставляющая (по совмещенным маршрутам) услуги высокоскоростного движения протяженностью 2760 км и самая протяженная в мире беспересадочная ВСМ Пекин—Гуанчжоу (пров. Гуандун) — 2298 км.

²⁷ Beijing-Shanghai railway speed rises to 350 kph. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201709/22/t20170922_26196237.shtml.

²⁸ China's high-speed rail tracks to hit 38,000 km by 2025. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-01/02/content_50185142.htm.

²⁹ К 2025 году протяженность высокоскоростных железнодорожных путей в Китае составит 38 тыс. км. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0320/c31518-9439352.html>.

³⁰ China meets annual railway investment targets. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201801/02/t20180102_27515343.shtml.

³¹ Rail capacity boosted under new operational plan. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-02/17/content_38467802.htm.

³² Rail system to grow by 4,000 km in 2018. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201801/03/t20180103_27534366.shtml.

³³ Китай в 2018 году вложил 478,9 млрд долл. США инвестиций в свой транспортный сектор. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-03/02/content_74524102.htm.

³⁴ China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>.

³⁵ China's high-speed railway length to top 30,000 km in 2019. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/03/WS5c2d7755a310d91214053454.html>; China's rail freight volume grows by 9.1 % in 2018. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201901/17/WS5c4014dea3106c65c34e5083.html>.

³⁶ US \$500 b to boost high-speed rail plan. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/30/content_40011262.htm; China moves to boost transport infrastructure. URL: http://china.org.cn/business/2018-11/02/content_40389837.htm.

³⁷ Согласно ежегодному докладу, составленному PricewaterhouseCoopers (PwC), в 2018 г. общий объем инвестиций китайских компаний в развитие НИОКР в области развития инноваций выросли на 34,4 %, что явилось почти в

3 раза выше среднего уровня в рейтинге 1 тыс. мировых компаний, занимающихся инновационными разработками. В докладе было отмечено, что в 2018 г. топ-1000 мировых инновационных компаний направили на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы рекордные 782 млрд долл. (рост составил 11,4 % по сравнению с 2017 г.). В списке было указано 145 китайских компаний с общим объемом инвестиций на НИОКР в 60,08 млрд долл. (рост на 34,4 % по сравнению с 2017 г.). По версии PwC, китайские компании также увеличили свою долю в рейтинге «высокоэффективных инноваторов» (инновационных компаний, которые наиболее рационально используют средства на НИОКР) — если в 2007 г. количество подобных китайских компаний составляли 3 % от общего количества мировых «высокоэффективных инноваторов», то в 2018 г. их доля увеличилась до 17 % (Китайские компании лидируют по темпам роста расходов на инновации — PwC. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/10/content_74451560.htm).

³⁸ China to invest over 800 billion RMB in railway construction in 2018. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2017/1214/c90000-9177772.html>.

³⁹ *Xiao Xin*. China needs more open, transparent rail tender system to dispel quality concerns. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1039637.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/26).

⁴⁰ Debts spark calls to split up China railway corp. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/07/content_38402904.htm; *Jing Shuiyu (China Daily)*. Construction firms plan major global infrastructure projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29630173.htm.

⁴¹ *Liu Xiaochi (People's Daily Online)*. China Railway begins open bidding for 49 percent of subsidiary equity. URL: <http://en.people.cn/n3/2018/1102/c90000-9444690.html>.

⁴² Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин, 2018. С. 228—230.

⁴³ Rail operator's debt grew to nearly 5 trillion yuan in 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1044762.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/5/1).

⁴⁴ Fund to ease burden of rail projects. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2018-12/18/content_16136189.htm.

⁴⁵ *Li Hongmei*. China Railway remains top debtor. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201812/13/t20150113_2109475.shtml.

⁴⁶ В 2017 г. среднее соотношение стоимости активов ведущих промышленных компаний в КНР к общему объему их задолженности составляло 56,2 %, а в 2018 г. возросло до почти 60 % (*Cai Xiao (China Daily)*. Corporate debt level 'is too high'. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/06/content_29630906.htm), а в 2018 г. увеличилось до 56,8 % (Solid Progress in Curbing Financial Risks.

China makes notable progress in defusing financial risks. URL: http://www.bjreview.com/Business/201901/t2019_0104_800153405.html; *Yao Yang*. Is it necessary to kill all financial innovation from shadow banking in China? URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1138066.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/6).

⁴⁷ *Li Xiang (China Daily)*. Debt-for-equity program speeds up. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/01/content_28766309.htm; *Yao Yang*. Is it necessary to kill all financial innovation from shadow banking in China? URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1138066.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/6).

⁴⁸ *Wang Jun*. Continued Cuts. China will continue its tax reform with further reductions to benefit the economy. URL: http://www.bjreview.com/Business/201901/t20190128_800155308.html.

⁴⁹ NDRC approves new projects. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/12/20141112_3886245.shtml.

⁵⁰ Feeling the pinch of economic slowdown, Chinese counties seek new growth drivers. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1139172.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/17).

⁵¹ *Ху Аньган*. Чжунгодэ вэйчжи [Место Китая в мире] // Шанхай. Дунфан чубань чжунсинь, 2012. с.102.

⁵² *Пивоварова Э.П.* Секрет социально-экономического успеха китайских реформ // Материалы XI Международной научно-практической конференции «Наука: теория и практика — 2015». Przemysl (Польша): Nauka i studia, 2015. С. 75—79.

⁵³ *Li Nan*. To Be on the Smooth Track. URL: http://www.bjreview.com/Business/201612/t20161219_800074823.html.

⁵⁴ Debts spark calls to split up China railway corporation. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-08/17/content_3840290_4.htm.

⁵⁵ Key meeting to open railway construction to private capital. URL: http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201604/10/t20160410_2632937.shtml.

⁵⁶ *Zhong Nan (China Daily)*. CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/05/content_27865014.htm.

⁵⁷ *Chen Jia (China Daily)*. First national PPP rules on the way. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/2019_01/10/WS5c36a13da3106c65c34e39e6.html.

⁵⁸ More than 8,600 PPP projects registered with MOF. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/08/content_74448208.htm; Число зарегистрированных Минфином КНР проектов государственно-частного партнерства достигло 8654. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/08/content_74448288.htm.

⁵⁹ Infographics: China's PPP Projects. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201812/t20181226_800063278.html.

⁶⁰ PPP-funded transport projects worth \$667.6 billion. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/business/2016-10/21/content_27128403.htm.

⁶¹ China lures private investment into infrastructure. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2016/1121/c90778-8730637.html>.

⁶² Infrastructure projects set to boost growth. Private investment to play bigger role in rail, harbor, energy sectors. URL: <http://english.people.com.cn/business/8607797.html>; China's PPPs grow steadily in 2016. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2017/1014/c90000-9177756.html>.

⁶³ China to grant easier access for foreign capital. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-06/18/content_40125797.htm; Major reforms in pipeline for SOEs. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201707/07/t20170207_20014738.shtml; China unveils market reform for oil and gas industry. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/22/content_40861151.htm; Market set to get greater role in oil and gas sector. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-08/23/content_40870146.htm.

⁶⁴ China eyes more rural infrastructure investment with PPPs. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_28250745.htm.

⁶⁵ *Zhong Nan (China Daily)*. CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/05/content_27865014.htm.

⁶⁶ *Chen Jia (China Daily)*. First national PPP rules on the way. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/10/WS5c36a13da3106c65c34e39e6.html>.

⁶⁷ Wenzhou to attract more investment. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8130088.html> (дата обращения: 23.12.2015); *Chu Daye*. Caution expressed over PPP railways. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1079951.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/12).

⁶⁸ *Zheng Yangpeng (Chinadaily)*. Local railway gets private-capital investment. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_16325880.htm.

⁶⁹ *Wang Jun*. Taking a Fast Track. URL: http://o53xo.mjvhezlwnfsxoltdn5wq.cm.le.ru/Business/201711/t20171113_800109845.html.

⁷⁰ China's first PPP financed high-speed railway starts construction. URL: http://www.china.org.cn/china/2017-12/23/content_39974233.htm.

⁷¹ China accelerates transport construction investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/18/content_35600656.htm.

⁷² New railway construction is on track for this year. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-11/25/content_33329513.htm.

⁷³ Work begins on PPP high-speed rail. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-03/10/content_40438359.htm.

⁷⁴ First PPP financing deal signed for high-speed railway. URL: http://china.org.cn/business/2017-09/11/content_41571781.htm.

⁷⁵ China's first PPP-funded high-speed railway under construction. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/03/content_74438245.htm.

⁷⁶ На востоке Китая началось полномасштабное строительство высокоскоростной железной дороги с участием частного капитала. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/02/content_74436181.htm.

⁷⁷ Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин. 2018. С. 255.

⁷⁸ Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин. 2018. С. 244; China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://english.people.com.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>; China's rail freight volume grows by 9.1 % in 2018. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201901/17/WS5c4014dea3106c65c34e5083.html>.

⁷⁹ China to spend \$438b on rail network in the next five years. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/27/content_22523573.htm.

⁸⁰ Rail sector sets 200,000 km target. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201707/23/t20170723_3211929.shtml.

⁸¹ Тэлу Гунчэн Цзяньшэ Чжуюа Цайляо Цзягэ Синьси (Информация о ценах на материалы для капитального строительства железной дороги) // Железнодорожная инженерная технология и экономика. 2017. № 5, С. 49; Чжунго тунци няньцзянь 2017. Пекин. 2017. С. 53.

⁸² Chuan L. Infrastructure Development in China. Jakarta: ERIA, 2019. P. 59.

⁸³ Чжунго тунци няньцзянь 2018. Пекин. 2018. Разд. 16-10, 16-11.

⁸⁴ «Чуньюнь» — время массовой миграции китайского населения до, во время и после праздника и связанные с этим нагрузки на транспортную систему Китая. В КНР очень сильны традиции встречать «Чуньюнь» в кругу семьи, поэтому в китайских СМИ «Чуньюнь» уже стал синонимом транспортного коллапса. Длится он около 40 дней: с 15-го дня последнего месяца по лунному календарю и до 25-го дня первого месяца. В 2019 г. транспортный комплекс Китая будет работать в предновогоднем режиме с 21.01.2019 г. до 01.03.2019 г. (Новогодний транспортный коллапс // Китай. 2019. № 1 (159). С. 15).

⁸⁵ Nearly 3b trips recorded during Spring Festival travel rush. URL: http://www.china.org.cn/china/2018-03/13/content_50705498.htm.

⁸⁶ Railways expect more passengers as Spring Festival holiday near. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/27/content_74414285.htm.

⁸⁷ В дни каникул по случаю праздника Весны в Китае будет перевезено 2,99 млрд людей. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/07/content_74349807.htm.

⁸⁸ Сезон пассажироперевозок в период «Чунъюнь-2019» в Китае завершился новым рекордом для ж/д транспорта. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-03/02/content_74524100.htm.

⁸⁹ *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН, Изд-во «Кругъ», 2012. С. 126—127.

⁹⁰ *Сазонов С.Л., У Цзы (КНР).* Демонтаж железнодорожной монополии в свете решений партийных форумов // Информационные материалы (серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая). 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 124.

⁹¹ The history of China's railway transport. URL: http://www.china.org.cn/photos/2014-01/23/content_31284975.htm.

⁹² China to Put More Railway Trains into Operation. URL: http://www.bjreview.com.cn/Latest_Headlines/201705/t20170513_800056712.html.

⁹³ *Zhong Nan (China Daily).* CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/05/content_27865014.htm; High-speed railway links major west China cities. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/06/content_50088551.htm.

⁹⁴ China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>.

⁹⁵ China's high-speed railway length to top 30,000 km in 2019. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/03/WS5c2d7755a310d91214053454.htm>.

⁹⁶ *Гун Вэй.* Тэлу Кайчжань Шанпинь Юньшу дэ Сикао [О грузовых перевозках железными дорогами] // Железнодорожный транспорт и экономика. 2017. № 6. С. 35.

⁹⁷ *Сазонов С.Л. У Цзы (КНР).* Скоростные поезда Китая: успехи, проблемы, уроки // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 1. С. 66.

⁹⁸ *Чжоу Сюаоху, Ян Хунвэй.* Сычоу Чжилу Цзинцидай Цюйюй Цзинци юй Улю Фачжань Оухэ Пинцзя Цзи Кунцзянь Фэньси [Оценка и пространственный анализ региональной экономики и развитие логистики в проекте «Экономического пояса Шелкового пути»] // Железнодорожный транспорт и экономика. 2018. № 2. С. 28.

⁹⁹ *Чжао Чэнь, Шихуэй, Чжу Цзичжан.* Тэлу Хоюнь Шичан Цзинци Чжишу Гоцзянь юй Инюн [Построение и применение индекса рынка железнодорожных перевозок] // Китайские железные дороги. 2018. № 4. С. 36—37.

¹⁰⁰ В 2017 г. объем частных вкладов граждан КНР составлял 126 трлн юаней (18,28 трлн долл.) и в 1,7 раза превышал объем ВВП КНР — по этому показателю Китай занимал 2-е место в мире, а через 5 лет, как прогнозируют китайские экономисты, в 2022 г. объем частных вкладов возрастет до 225 трлн юаней (*Yang Yang (Chinadaily.com.cn)*. China's individual investable assets second in world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/28/content_29130874.htm). В 2017 г. объем частных инвестиций в КНР по сравнению с предыдущим годом вырос на 2,8 % и составил 38,2 трлн юаней (6 трлн долл.) (China's private investment gains momentum in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201802/16/WS5a86df56a3106e7dcc13cde1.html>). В 2018 г. общая стоимость частных фондов в Китае составила 12,78 трлн юаней (Numbers of the Week January 31, 2019, February 7, 2019. URL: http://www.bjreview.com/Business/201902/t20190201_80015580.html).

¹⁰¹ China's first PPP financed high-speed railway starts construction. URL: http://www.china.org.cn/china/2018-12/23/content_39974233.html.

¹⁰² China's first e-commerce express to debut. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-06/28/content_32801542.htm.

¹⁰³ Тэлу Кайтун Юньин [Железная дорога начинает работать] // Железнодорожные инженерные технологии и экономика. 2017. № 5. С. 27—28.

¹⁰⁴ Air China cooperates with high-speed rail. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2018-11/29/content_15972726.htm.

¹⁰⁵ Ши Юаньчао, Чэнь Чэн. «Хуляньван +» Бэйцзинся Тэлу Хоюнь Инсяо де Фачжань Цэлюэ) Стратегия развития железнодорожного грузового маркетинга в контексте «Интернет+» // Железнодорожные грузоперевозки. 2016. № 12. С. 10.

¹⁰⁶ Wang Chao, Moody A. (*China Daily*). Changing the rules of engagement on infrastructure. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/31/content_17266878.htm.

¹⁰⁷ Сазонов С.Л. У Цзы (КНР). Скоростные поезда Китая: успехи, проблемы, уроки // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 1. С. 67.

¹⁰⁸ Чжунго Шису 350 км Гаохань Цзунхэ Цзяньцэ Лэчэ Сясянь (Китайский высокоскоростной поезд со скоростью 350 км проходил комплексный тест при низких температурах) // Железнодорожный транспорт. 2018. № 5. С. 27.

¹⁰⁹ New types of high-speed trains on debut in China. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-11/19/content_73716506.htm.

¹¹⁰ Beijing-Shanghai railway speed rises to 350 kph. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201709/22/t20170922_26196237.shtml.

¹¹¹ CRRC Tangshan является передовая вагоностроительной компанией Китая со столетней историей, была основана в 1881 г. и расположена в городском

округе Таншань (пров. Хэбэй). На протяжении последних нескольких лет здесь были разработаны и запущены в производство несколько поколений высокоскоростных поездов — поезд CRH380BL/CRH380B (для движения со скоростью 350 км/ч), высокоскоростной поезд для комплексных испытаний (400 км/ч), междугородний поезд CRH3A (250 км/ч), стандартный поезд CR400BF «Фусин» (350 км/ч). Почти 500 выпущенных здесь поездов в настоящее время обслуживают высокоскоростные пассажирские дороги Китая, в том числе Пекин—Гуанчжоу, Пекин—Шанхай, Шанхай—Куньмин, Сиань—Чэнду. Продукция предприятия экспортируется в более чем 20 стран, включая США, Канаду, Турцию, Аргентину. 9 марта 2018 г. начались типовые испытания разработанного CRRC Tangshan первого 16-вагонного стандартного поезда «Фусин» с проектной скоростью движения в 350 км/ч.

¹¹² Tests start on faster, extra-long bullet train. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-03/13/content_50703301.htm.

¹¹³ Fuxing trains eyeing global markets. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-03/09/content_50689501.htm.

¹¹⁴ Согласно сообщению, опубликованному Китайской фондовой биржей в Пекине, в конце 2018 г. корпорация China Railway продала 49 % акций своей дочерней компании High Speed Train Network Technology Company по минимальной цене 3,049 млрд юаней. Компания High Speed Train Network Technology предоставляет услуги WiFi высокоскоростным поездам «Фусин», курсирующим между Пекином и Шанхаем, и будет обслуживать все скоростные поезда и основные железнодорожные станции высокоскоростных железнодорожных маршрутов корпорации China Railway. Скоростные поезда Пекин—Чжанцзякоу, созданные для зимних Олимпийских игр в Пекине в 2022 г., также будут оснащены услугами WiFi (*Liu Xiaochi (People's Daily Online)*). China Railway begins open bidding for 49 percent of subsidiary equity. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0112/c90000-9444690.html>).

¹¹⁵ Высокоскоростной поезд «Фусин» доставит пассажиров из Пекина до Ханчжоу за 4,5 ч. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0315/c31518-9437560.html>.

¹¹⁶ China's first variable configuration EMU ready to leave factory. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/24/WS5c71f648a3106c65c34eb0ab.html>.

¹¹⁷ В конце 2019 г. на железнодорожной станции Шанхай Хунцяо, являющейся основным железнодорожным узлом, ежегодно обслуживающим 60 млн пассажиров (ежедневно около 330 тыс. человек проходят через железнодорожную станцию), будет установлена сеть 5G, которая станет частью программы по ускорению развития цифровой экономики в Шанхае и превращения его в «умный город» за счет роста объемов инвестиций в создание новой транспортной

инфраструктуры, основанной на использовании технологий искусственного интеллекта и Интернета вещей (Internet of things, IoT) для обеспечения мониторинга городского трафика и регулирования дорожного движения (Shanghai railway station to be covered by 5G network. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/18/content_74477700.htm; Huawei launches first 5G digital indoor system in Shanghai railway station. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/18/WS5c6a6390a3106c65c34e9eb4.html>).

¹¹⁸ Longer Fuxing bullet trains to debut on Beijing-Shanghai line. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/04/t20190104_31178774.shtml.

¹¹⁹ Fuxing bullet train debuts on Lanzhou-Chongqing line. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/09/t20190109_31215554.shtml.

¹²⁰ China's high-speed railway length to top 30,000 km in 2019. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/03/WS5c2d7755a310d91214053454.htm>.

¹²¹ Производное от magnetic levitation — магнитная левитация. Скоростной состав удерживается над полотном дороги, приводится в движение силой электромагнитного поля и в процессе движения не касается рельса. Между днищем поезда и поверхностью полотна существует зазор, что исключает трение, а единственной тормозящей силой становится аэродинамическое сопротивление.

¹²² Top 10 high-speed trains in the world. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-05/30/content_32533666_10.htm.

¹²³ *Liu Weifeng, Zhong Nan (Zhuzhou, China Daily)*. Small city aspires to drive China's economy. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_27525131.htm.

¹²⁴ Maglev trains stay at front of debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_27504299.htm.

¹²⁵ Maglev train production on track URL: http://en.ce.cn/main/latest/201704/21/t20170421_22218159.shtml.

¹²⁶ China's 600 km/h maglev train test line expects completion in 2021. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-11/14/content_27366447.htm.

¹²⁷ CRRC eyes high-speed new maglev. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201710/25/t20161025_17127487.shtml.

¹²⁸ Lift off for railway of the future. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2016-10/28/content_27199860.htm.

¹²⁹ Китайские инженеры выяснили, что при превышении экспрессом скорости в 400 км/ч около 85 % его энергии используется на преодоление сопротивления воздуха.

¹³⁰ Scientists test «super-maglev» that could reach 2,900 kph. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content_32380092.htm.

¹³¹ Scientists test «super-maglev» that could reach 2,900 kph. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content_32380092.htm; Liu Weifeng, *Zhong Nan (Zhuzhou, China Daily)*. Small city aspires to drive China's economy. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_27525131.htm.

¹³² China tests new generation of faster, bigger maglev. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/27/content_74414082.htm.

¹³³ Each district in Beijing to have rail access by 2020. URL: http://www.china.org.cn/china/2017-03/28/content_40509000.htm.

¹³⁴ Новая ветка Яньфан общей протяженностью 14,4 км, состоящая из 9-и станций, соединяет пригород Пекина Яньшань со столичным районом Фаншань, где можно сделать пересадку, чтобы доехать до центра города.

¹³⁵ Первая в Китае беспилотная линия метро введена в эксплуатацию. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-12/27/content_41012561.htm.

¹³⁶ News in review. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2017-12/08/content_26016422.htm.

¹³⁷ On track to the future. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1137595.shtml> (Source: VCG Published: 2019/1/30).

¹³⁸ В марте 2017 г. в г. Хух-Хото (АРВМ) началось строительство первой линии метрополитена стоимостью 17,77 млрд юаней. Проект реализуется по модели ГЧП, а инвесторами выступают Китайская корпорация железнодорожного строительства и народное правительство Хух-Хото. Длина первой линии метро в Хух-Хото составит 23,2 км, а сдача в эксплуатацию ожидается в 2020 г.

¹³⁹ Beijing's Subway System Branches Out. URL: http://www.bjreview.com.cn/headline/txt/2017-01/05/content_510323.htm.

¹⁴⁰ Сегодня в Китае занимаются исследованиями в области цифровых технологий для железнодорожной отрасли (опирающиеся на автоматизированные микропроцессорные системы управления движением поездов, в том числе с использованием искусственного интеллекта), а также разработками новых алгоритмов и технологических программ. Стратегия развития отрасли предусматривает переход в будущем к беспилотному движению на базе развития цифровых технологий, позволяющих создавать принципиально новые системы обеспечения безопасности и законченный комплекс интеллектуального управления. На этой основе будут решаться вопросы повышения качества управления перевозочным процессом посредством выработки комплексных решений, учета ситуации и масштабности автоматизации функций диспетчерского управления, а решающими показателями эффективности должны стать полная автоматизация управле-

ния инфраструктурой и подвижным составом, переход к управлению потоками поездов с учётом их энергоэффективности и максимальное внедрение малолюдных и безлюдных технологий в перевозочном процессе (CRC tests self-driving system on high-speed train. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201806/08/WS5b1a25d1a31001b82571ef68.html>).

¹⁴¹ Во время выступления на форуме «Транспортное образование и наука» в феврале 2019 г. заместитель гендиректора ОАО «РЖД» А. Мишарин заявил, что с 2021 г. компания «Российские железные дороги» планирует постепенно запускать на Московском центральном кольце (МЦК) беспилотные поезда. В период 2019—2020 гг. компания планирует изготовить опытные образцы и протестировать комплекс автоматического управления, а также разработать и утвердить нормативную документацию для беспилотного управления на МЦК. Планируется, что первая поездка в режиме тестирования беспилотного поезда пройдет в 2019 г. в автоматическом режиме, но с присутствием машиниста. Еще с 2018 г. компания создавала технические модули для совершенствования бортовых средств беспилотного управления и с целью повышения безопасности движения. В консорциум по беспилотному вождению поездов входят группа «Трансмашхолдинг» и «Уральские локомотивы», а также разработчики интегральной модульной архитектуры, поставщики микропроцессорных систем управления, ведущие профильные университеты. В настоящее время пассажиров Московского центрального кольца перевозят поезда «Ласточка» (*Михалина Д.* РЖД внедряют беспилотные поезда на МЦК. URL: https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201902071217-s4z.htm?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop).

¹⁴² Self-driving trains for Beijing new airport line unveiled. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/30/content_74424958.htm.

¹⁴³ Sichuan tests automated, driverless subway. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/20/content_74485616.htm.

¹⁴⁴ В 2017 г. в 32 городах Китая действовали линии городского рельсового транспорта общей протяженностью 3965 км, из которых на долю метрополитена приходилось 77,3 % общей протяженности — 3268 км. Муниципальные власти 53-х китайских городов (например, городов Шэньчжэнь, Нанин, Чунцин, Тяньцзинь и др.) заявили о планах строительства линии городского рельсового транспорта общей протяженностью 9 тыс. км, из которых около 6 тыс. км в начале 2018 г. находились в стадии строительства. Помимо метрополитена, к городскому рельсовому транспорту относятся трамваи, линии монорельсового транспорта и наземные линии скоростного рельсового транспорта. В 2018 г. объем перевозки пассажиров городским рельсовым транспортом КНР составил 16 млрд чел., причем в Пекине, Шанхае и Гуанчжоу, где уже сформировалась целостная сеть линий рельсового транспорта, было перевезено более 3 млрд пассажиров (Each

district in Beijing to have rail access by 2020. URL: http://www.china.org.cn/china/2018-12/28/content_40509000.htm).

¹⁴⁵ CRRC eyes high-speed new maglev. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-10/25/content_39561429.htm.

¹⁴⁶ *He Wei, Xie Yu (China Daily)*. Monorail to ease Shanghai's congestion. URL: <http://english.people.com.cn/90882/8237595.html>.

¹⁴⁷ Hunan Province to build more maglev lines. URL: http://china.org.cn/business/2017-10/01/content_40378268.htm.

¹⁴⁸ *Sun Wenyu (People's Daily Online)*. China's first high-speed commuter train rolls off production line. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1131/c90000-9197801.html>.

¹⁴⁹ Агломерацию Чанша—Чжучжоу—Сянтань уже сегодня в КНР называют «визитной карточкой» передового монорельсового транспорта как в Китае, так и во всем мире. Только в Чжучжоу работает ряд ведущих предприятий этой отрасли, благодаря которым город по объемам производства подвижного состава для монорельсового транспорта превратился в лидера в Китае.

¹⁵⁰ Hunan Province to build more maglev lines. URL: http://china.org.cn/business/2017-12/11/content_40378268.htm.

¹⁵¹ В декабре 2016 г. в Пекине началось строительство двух новых междугородних железных дорог, которые соединят столицу КНР с городами Таншань и Бачжоу (пров. Хэбэй). Линия Пекин—Таншань (стоимость строительства 44,9 млрд юаней) будет проложена в течение 4 лет, а линию Пекин—Бачжоу (27,43 млрд юаней) планируют открыть в середине 2020 г. Эти 2 маршрута станут ключевыми дорогами междугородней железнодорожной сети, которая будет создана в регионе Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй в период 2020—2030 гг. К 2020 г. будет начато строительство еще 7 междугородних железных дорог протяженностью 1,1 тыс. км и стоимостью 250 млрд юаней, а к 2030 г. будет создана сеть, состоящая из 24 железнодорожных магистралей между городами региона между общей протяженностью 3457 км (стоимостью 650 млрд юаней) (Rail boosts regional economy in N China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/16/content_27688954.htm).

¹⁵² BYD invests in monorail project in east China. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-04/30/content_40721277.htm.

¹⁵³ Chinese premier courts private investment in railways. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-04/24/c_133580121_1.htm; *Тян Ямин, Цуй Вэн, Цзинь Ханьбо*. Тэлу Фачжань Цзичжи Цзи Чжэнцэ Яньцзю [Исследование механизма развития железных дорог] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2019. № 2. С. 14.

¹⁵⁴ CRRC splits assets to boost efficiency. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/22/content_34837743.htm.

¹⁵⁵ 21 января 2019 г. информационное агентство Bloomberg обнародовало ежегодный Рейтинг инновационных экономик мира за 2018 г. (Bloomberg Innovation Index). КНР в этом рейтинге поднялась на 3 строчки и заняла 16-ю позицию, впервые обойдя Великобританию, которая в этом году опустилась на 18-е место. Республика Корея на протяжении 6 лет подряд остается чемпионом в Рейтинге инновационных экономик мира, а мощная индустриальная европейская держава Германия расположилась на 2-м месте. Швеция, в прошлом году занимавшая 2-е место, понизилась до 7-й позиции, а США заняли 8-ю строчку. В рейтинге мировой патентной активности, определяемый тем же агентством, существенный вклад внесли НИОКР таких высокотехнологичных предприятий как, Huawei, BOE, КЖК и др. — благодаря этим высокотехнологичным корпорациям Китай по итогам 2018 г. занял престижное 2-е место (В рейтинге инновационных экономик мира Bloomberg Китай обошел Великобританию. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/25/content_74408881.htm).

¹⁵⁶ CNR — China North Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corp.; CSR — China South Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corp.

¹⁵⁷ CNR, CRC to set Chinese criteria for railway vehicle equipment manufacturing. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/2016jilin/2017-12/27/content_29530973.htm.

¹⁵⁸ China's high-speed rail 'miracle' faces new challenge to maintain leading position. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/16/content_27687327.htm.

¹⁵⁹ China's high-speed rails journey to Latin America. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-02/15/content_34829715.htm.

¹⁶⁰ High-speed rail maker CRRC officially established. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-09/28/content_36702775.htm; China's top train makers finish merger plan. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/04_4041965.shtml.

¹⁶¹ К 2019 г. корпорация CRRC создала 83 зарубежных филиала и 13 научно-исследовательских центров в 26 странах и регионах мира, а из 83 зарубежных филиалов 58 были созданы после обнародования инициативы о строительстве «пояса и пути» (*Zhong Nan (China Daily)*). CRRC to step up efforts in overseas markets. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201812/01/WS5c0225e4a310eff30328c36d.html>.

¹⁶² *Zhong Nan (China Daily)*. CRRC to step up efforts in overseas markets. URL: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201812/01/WS5c0225e4a310eff30328c36d.html>.

¹⁶³ CRRC goes full steam ahead abroad. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-03/17/content_40467145.htm; *Jing Shuiyu (China Daily)*. Construction firms plan

major global infrastructure projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29630173.htm.

¹⁶⁴ CRRC sees overseas orders soar. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-08/23/content_39148482.htm.

¹⁶⁵ *Zhong Nan, Fan Feifei, Liu Mingtai (China Daily)*. CRRC on the fast track for global expansion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-12/08/content_29661737.htm; China plans to implement 6,800 km of railway in 2019. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0102/c90000-9534056.html>.

¹⁶⁶ CRRC sets up financial leasing arm for overseas services. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/16/content_74471193.htm.

¹⁶⁷ Китайская корпорация CRRC создала подразделение финансового лизинга для расширения своего бизнеса за рубежом. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/16/content_74472082.htm.

¹⁶⁸ *Zhong Nan (China Daily)*. CRRC leasing arm to aid overseas expansion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-03/26/content_28058137.htm; *Zhao Tingting (Chinadaily.com.cn)*. B&R initiative an impetus for Chinese companies' overseas expansion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2018-04/28/content_29134610.htm.

¹⁶⁹ Chinese high-speed trains venture overseas. URL: <http://english.people.com.cn/business/8444997.html> (дата обращения: 12.03.2017).

¹⁷⁰ В Китае стоимость строительства 1 км ВСМ в зависимости от геологических условий колеблется в пределах 50—180 млн юаней, в Германии стоимость прокладки 1 км ВСМ Франкфурт—Кельн обошлась в сумму около 300 млн юаней, а в Южной Корее — 450 млн юаней (*Liu Jin*. High-speed train: Chinese brand of economic diplomacy. URL: http://en.ce.cn/Insight/201712/24/t20171224_1985335.shtml; *Bai Tiantian (Global Times)*. High speed rail may need to be rebuilt. URL: <http://english.people.com.cn/90882/7935839.html> (дата обращения: 22.03.2018). Специалисты ВБ утверждают, что более низкая стоимость прокладки линий ВСМ в КНР по сравнению с другими странами объясняется масштабами нового высокоскоростного железнодорожного строительства, более низкой стоимостью рабочей силы и меньшей стоимостью отчуждаемых для строительства земельных участков (China riding railway hopes. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/28/t20140828_3441737.shtml).

¹⁷¹ China's strategic rollout of high speed rail. URL: <http://english.people.com.cn/n/2017/0620/c98649-8744160.html>; *Jin Dan (Chinadaily.com.cn)*. How high-speed rail network transformed China's social landscape. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-11/05/content_27868346.htm.

¹⁷² Благодаря низкой стоимости строительства линий ВСМ в КНР цена билетов на скоростные поезда в Китае на 30 % меньше, чем в европейских странах.

¹⁷³ *Zhou Xiaoyan*. World Factory to World Investor. URL: http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2017-02/16/content_668848_2.htm.

¹⁷⁴ Эту проблемы высветила авария в г. Вэньчжоу (пров. Чжэцзян), которая произошла 23 июля 2011 г. и привела к многим человеческим жертвам. Столкновение скоростных экспрессов № D301 Пекин—Фучжоу и № D3115 Ханчжоу—Фучжоу на железнодорожной ветке Нинбо—Вэньчжоу произошло в результате сбоя в работе китайской системы сигнализации, когда вместо запрещающего красного цвета железнодорожный семафор произвольно переключился на зеленый (China's high-speed rail development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2015-12/27/content_16059164.htm).

¹⁷⁵ В феврале 2019 г. Европейская комиссия (ЕК) запретила слияние немецкого и французского машиностроительных концернов Siemens и Alstom из-за ущерба конкуренции на рынке от создания доминирующего поставщика, при этом в ведомстве посчитали конкурентную угрозу со стороны китайских компаний незначительной. Решение принято по итогам продлившегося более года исследования последствий сделки. За это время ЕК получила жалобы на нее от железнодорожных операторов, производителей подвижного состава, отраслевых ассоциаций и профсоюзов, а также негативные заключения нескольких национальных антимонопольных ведомств стран, входящих в Европейскую экономическую зону (ЕЭЗ). По их оценке, сделка могла нанести существенный ущерб конкуренции и сократить количество инноваций, привести к исчезновению меньших производителей, росту цен и уменьшению ассортимента железнодорожной продукции. В результате высший орган исполнительной власти ЕС посчитал, что объединенная компания стала бы бесспорным лидером рынка систем сигнализации, в частности всех видов оборудования для европейской системы контроля поездов, для развертывания которой в ЕС запланированы значительные инвестиции, и используемой в метро радиосистемы контроля поездов. Также слияние устранило бы одного из крупнейших производителей высокоскоростного подвижного состава, сохранив за объединенным под контролем Siemens концерном очень высокую долю на рынке как в ЕС, так и во всем мире, за исключением Китая, РК и Японии, закрытых для иностранных компаний. *Одним из ключевых аргументов Siemens и Alstom в защиту слияния стала растущая конкуренция со стороны китайских компаний. В ЕК тщательно изучили этот аспект и пришли к выводу, что разработчики систем сигнализации из КНР сегодня не присутствуют в ЕЭЗ и пока даже не пытались участвовать в каком-либо тендере, и поэтому пройдет очень много времени, прежде чем они смогут стать авторитетными поставщиками для европейских операторов инфраструктуры* (Альянс не состоялся. Регулятор ЕС блокировал создание крупнейшего производителя под-

вижного состава. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1453402&archive=2019.02.14>).

¹⁷⁶ The incredible Chinese high-speed rail. URL: http://en.ce.cn/main/video/201812/1212/t20171212_26512319.shtml.

¹⁷⁷ *Сазонов С.Л., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР), Заклязьминская Е.О.* Транспортирный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 69.

¹⁷⁸ *Тян Ямин, Цуй Вэн, Цзинь Ханьбо.* Тэлу Фачжань Цзичжи Цзи Чжэнцэ Яньцзю [Исследование механизма развития железных дорог] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2019. № 2. С. 11; *He Yini.* China's out bound investment to grow at least 10 % in 2016. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/15/content_24580112.htm.

¹⁷⁹ *Chen Yingqun (China Daily).* Central Asia gets closer, boosts trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm.

¹⁸⁰ *Lan Xinzhen, Zhang Xiaoli.* Riding the High-Speed Rails. China plans to double its high-speed railway network to make domestic transportation more convenient and efficient. URL: http://www.bjreview.com.cn/Cover_Story_Series_2010/2010-05/24/content_274441_3.htm; High-speed railway links Northeast China. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2012-12/01/content_15977195.htm; Beijing-Guangzhou high-speed railway. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/travel/2012-12/25/content_16053377.htm; Rail ministry responds to price critics. URL: http://www.china.org.cn/china/2012-12/24/content_27497118.htm; China launches new high-speed railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-10/16/content_26813107.htm; China rewrites global high-speed rail pattern in six years. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139987.html>; Background: China's high-speed rail development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2012-17/27/content_16059164.htm.

¹⁸¹ *Tan Zongyang (China Daily).* High-speed rail links Zhengzhou and Wuhan. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2012-09/29/content_15791983.htm.

¹⁸² Nanchang-Changsha high speed railway to start operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/201-09/06/content_18558695.htm.

¹⁸³ Xinjiang's 1st high-speed rail starts operation. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/16/t20141116_3914909.shtml.

¹⁸⁴ CRH trains take a leading role. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/10/content_17228708.htm.

¹⁸⁵ 300 passengers experience Xiamen-Shenzhen high-speed railway. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/fujian/2013-12/20/content_17187917.htm.

¹⁸⁶ Three new high-speed rail lines start operating. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/03/t20150103_4250688.shtml.

¹⁸⁷ First high speed train starts operation in Inner Mongolia. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/10/t20150110_4310529_1.shtml.

¹⁸⁸ Two bullet train lines now connect southwest to coast. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201612/29/t20161229_19234439.shtml.

¹⁸⁹ High-speed railway links Northeast China. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2012-12/01/content_15977195.htm.

¹⁹⁰ China rewrites global high-speed rail pattern in six years. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139987.html>.

¹⁹¹ China's railway investment tops 800 bln yuan. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0129/c90778-8843231.html>.

¹⁹² New high-speed railway starts operation in north China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/hebei/2013-11/29/content_17155009.htm.

¹⁹³ New rail service to shorten Beijing-Harbin journey. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-12/16/content_17178317.htm.

¹⁹⁴ South China rail line operates its Guangxi section. URL: <http://english.people.com.cn/102774/8602927.html> (дата обращения: 12.04.2014).

¹⁹⁵ High-speed train from Nanning to Beijing starts operation. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-09/26/content_33620509_3.htm.

¹⁹⁶ Hangzhou-Nanchang high-speed railway starts operation. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/10/t20141210_4094191.shtml.

¹⁹⁷ Hangzhou-Changsha high-speed railway to be open at end of year. URL: http://en.ce.cn/Business/bphotog/201408/04/t20140804_3287653.shtml.

¹⁹⁸ New high-speed rail to launch in central China. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/14/t20141214_4117117.shtml.

¹⁹⁹ Shanghai-Guangzhou high-speed train put into operation. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/10/t20141210_4094288.shtml.

²⁰⁰ Lanxin high-speed railway put into operation. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/27/t20141227_4214849.shtml.

²⁰¹ Three new high-speed rail lines start operating. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/03/t20150103_4250688.shtml.

²⁰² High-speed train linking Nanjing and Anqing starts operating. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/07/content_22648468_2.htm.

²⁰³ Coastal express railway opens in NE China. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/17/content_37339652.htm.

²⁰⁴ China's High Speed Rail Track Exceeds 20,000 Km. URL: http://www.bjreview.com.cn/Nation/201609/t20160911_800067396.html.

²⁰⁵ Major east-west high-speed railway starts operation. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-12/28/content_39999696.htm.

²⁰⁶ New high-speed railway links major cities in western China. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201712/07/t20171207_27144103.shtml.

²⁰⁷ Faster to Yunnan with new high-speed rail. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1121/c90000-9144630.html>.

²⁰⁸ Открылось движение по скоростной железной дороге Шицзячжуан—Цзинань. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/28/content_50172796.htm.

²⁰⁹ Chinese embrace science and technology achievements. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/business/2017-07/11/content_30069132.htm.

²¹⁰ New high-speed railway links major cities in western China. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201712/07/t20171207_27144103.shtml.

²¹¹ *Zhong Nan (China Daily)*. CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/05/content_27865014.htm; Yearender: Major Chinese high speed railways opened in 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1080475.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/12/15); Rail system to grow by 4,000 km in 2018. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201801/03/t20180103_27534366.shtml.

²¹² China to put 10 new railways into service by end-2018. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-12/07/content_74250640.htm.

²¹³ High-speed railway starts operation in China's coldest region. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201812/26/t20181226_31118239.shtml.

²¹⁴ Сдана в эксплуатацию высокоскоростная железная дорога на северо-востоке Китая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-12/26/content_74315511.htm.

²¹⁵ На северо-западе Китая построят еще одну высокоскоростную железную дорогу URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-12/26/content_74315539.htm.

²¹⁶ В Китае началась укладка рельсов высокоскоростной железной дороги Шанцю — Хэфэй — Ханчжоу. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0227/c31518-9550200.html>.

²¹⁷ China sets off for next stop of railway development. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-11/04/content_40038159.htm; Train capable of 400 km/h ready to boost connectivity. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-12/03/content_40735269.htm.

²¹⁸ China to add high-speed train service. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/22/content_40488006.htm.

²¹⁹ *Wang Keju (China Daily)*. URL: Investment in high-speed rail continues. URL: <http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/a/201901/03/WS5c2d5098a310d912140532be.html>.

²²⁰ *Zhong Nan (China Daily)*. CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-10/05/content_27865014.htm.

²²¹ Investment in high-speed rail continues. URL: <http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/a/201901/03/WS5c2d5098a310d912140532be.html>.

²²² New railway opens in north China. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/07/t20190107_31195033.shtml.

²²³ New rail to link Beijing, Hebei. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/17/t20171117_17890581.shtml.

²²⁴ Time to say good bye to old Beijing-Zhangjiakou railway. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/01/t20171101_17392447.shtml.

²²⁵ В марте 2017 г. в г. Чаоян (пров. Ляонин) была завершена прокладка туннеля общей протяженностью 6750 м, что ознаменовало завершение строительства 39 туннелей на ВСМ Пекин—Шэньян на участке, проходящем по провинции Ляонин. ВСМ Пекин—Шэньян рассматривается как важная составная часть планируемой основной железнодорожной сети Китая. Дорога берет начало в Пекине, проходит через Чэндэ (пров. Хэбэй), Чаоян и Фусинь (пров. Ляонин) и заканчивается в Шэньяне. Ее общая протяженность составит 697 км при общем объеме капиталовложений в ее строительство в размере 124,5 млрд юаней. ВСМ будет запущена в эксплуатацию в конце 2019 г., а скорость движения по этой дороге составит 350 км/ч и позволит сократить время поездки из Пекина в Шэньян до 2,5 ч.

²²⁶ First high-speed rail in Inner Mongolia starts test run. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29249228.htm.

²²⁷ Station takes a bow as high-speed trains gain steam. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/02/t20171102_17432633.shtml.

²²⁸ China starts construction on new high-speed rail line. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/21/content_40862145.htm.

²²⁹ Infrastructure projects planned in the 13th Five-Year Plan. URL: <http://www.ecns.cn/visual/hd/2017/03-10/88865.shtml>.

²³⁰ A transport system to lead the world. URL: http://www.china.org.cn/china/2016-12/30/content_40011836.htm.

²³¹ Aerial views of the Xi'an-Chengdu Railway. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/14/content_28934722.htm.

²³² Chengdu-Chongqing Passenger Railway under construction. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201403/06/t20140306_2430476_1.shtml; Hangzhou-Changsha high-speed railway under construction. URL: <http://english.people.com.cn/90882/8603756.html>; Fast track to greatly reduce travel times. URL: http://www.china-daily.com.cn/m/guizhou/2014-05/12/content_17500674.htm; The golden age of railway in China. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-09/03/content_33416002.htm. China to spend \$438 b on rail network in the next five years. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/27/content_22523573.htm.

²³³ Guizhou invests on expressway construction. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/27/t20141127_3992006.shtml.

²³⁴ 7 апреля 2017 г. завершилась укладка рельсов на участке до Южного железнодорожного вокзала Баоцзи (пров. Шэньси) — последнем участке строящейся ВСМ Баоцзи—Ланьчжоу общей протяженностью 402,6 км, которая станет западным участком высокоскоростной железнодорожной магистрали Ланьчжоу—Сюйчжоу (пров. Цзянсу). С введением в строй участка Баоцзи—Ланьчжоу скоростные поезда помчатся от Сучжоу до важнейшего пункта на западе страны — Урумчи. Время в пути от Баоцзи до Ланьчжоу (пров. Ганьсу) сократится с 7 до 2 ч. Кроме того, магистраль Баоцзи—Ланьчжоу соединится с ВСМ Сиань—Баоцзи, а время в пути от Сианя (пров. Шэньси) до Ланьчжоу также уменьшится и составит около 3 ч.

²³⁵ *Ma Xiaolin*. Let the Bullet Trains Fly. URL: http://usa.bjreview.com/Columnists/Ma_Xiaolin/201610/t20151020_800040664.html.

²³⁶ HK's high-speed rail project cost may rise further: report. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2017/1028/c90778-8801261.html>.

²³⁷ Завершена прокладка туннеля Циньян на строящейся высокоскоростной железной дороге Цзинань—Циндао. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/20/content_39947874.htm.

²³⁸ После введения в эксплуатацию в 2018 г. высокоскоростного участка Чжэнчжоу—Пуян (197,27 км) ВСМ Чжэнчжоу—Цзинань поезда на ВСМ развивают скорость до 350 км/ч, а время в пути из Чжэнчжоу (пров. Хэнань) в Цзинань (пров. Шаньдун) занимает всего 1 ч.

²³⁹ More high-speed rail lines to be built over next five years. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/26/t20171126_7144741.shtml.

²⁴⁰ Сегодня эксплуатируется прямая ВСМ Сямэнь—Шэньчжэнь, поэтому для соединения Сямэня с Гуанчжоу требуется немного продлить действующую дорогу. Новая ветка пройдет от г. Шанвэй на существующей линии ВСМ и через

230 км соединится с Гуанчжоу. Сегодня поездка по маршруту Сямэнь—Гуанчжоу на обычном поезде требует 12 ч и от 5 до 6 ч на ВСМ, но с пересадкой в Шэньчжэне. После введения в строй в 2020 г. прямой ВСМ Сямэнь—Шэньчжэнь время в пути по маршруту Сямэнь—Гуанчжоу сократится до 3 часов, а введенные в эксплуатацию 157 пар поездов сделают более комфортными и быстрыми поездки между провинцией Фуцзянь и регионом дельты р. Чжунцзян.

²⁴¹ Govt to expand rail network to 150,000 km. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34948878.htm.

²⁴² China's top train maker receives order from India. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1040627.shtml> (Source: Xinhua Published: 2019/3/2).

²⁴³ 8 мая 2015 г. Государственный совет КНР опубликовал программу «Сделано в Китае 2025», направленную на комплексное развитие Китая до 2025 г. Согласно документу, после образования КНР и особенно за годы реформ и открытости существенно повысились комплексная мощь государства и его международный статус. Вместе с тем, страна находится на «историческом пересечении» нового этапа научно-технологической революции и промышленных изменений, с одной стороны, и ускоренной сменой модели экономического развития в Китае, с другой (речь идет о так называемой «новой нормальности»). Выходом из сложившейся ситуации становится модернизация производства — озвучивается стратегический план пошагового развития или «3-х шагов». «1-й шаг» предусматривает достижение к 2020 г. базисного уровня индустриализации, укрепление статуса производственной державы, повышение степени информатизации, а к 2025 г. — повышение качества производства, заметный рост инновационных возможностей, стремительное увеличение производительности труда, подъем индустриализации и информатизации на новую ступень. 2-й шаг направлен на достижение к 2035 г. среднего уровня мировых производственных гигантов, а 3-й шаг привязывается ко второй столетней цели КНР (2049 г.) и ставит весьма амбициозную задачу — быть в одном ряду с ведущими производственными державами по совокупным показателям. В программе перечисляются 10 областей, в которых необходимо осуществить прорывы, среди которых особо выделяются производство передового подвижного состава и оборудования для железнодорожного транспорта, производство автомобилей, использующих альтернативные источники энергии, и развитие инновационного авиастроения (Официальный сайт Госсовета КНР. URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (дата обращения: 26.08.2017).

²⁴⁴ *Zhong Nan*. Railway companies on track to haul the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/28/content_24126957_2.htm.

²⁴⁵ Chinese companies lead global R&D spending growth: PwC. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/25/WS5c4a7e75a3106c65c34e6831.html>.

²⁴⁶ *Du Xiaoying (China Daily)*. CRRC seeks more US rail deals after landing Chicago order. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/13/content_24489478.htm.

²⁴⁷ В 2015 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции, а основной магистралью станет железная дорога Белград—Будапешт. В 2016 г. китайская корпорация China Railway Group Limited (CREC) совместно с Венгерской железнодорожной компанией образовали СП по строительству венгерского участка (116 км) железной дороги, которая соединит Венгрию и Сербию общей протяженностью 350 км. Китайской корпорации принадлежат 85 % акций СП, венгерско-сербский участок железной дороги является первым крупным инвестиционным проектом китайской компании на рынке строительства железнодорожной инфраструктуры в странах ЕС и рассматривается Китаем в качестве стратегического направления реализации концепций Экономического пояса Шелкового пути. В ноябре 2017 г. начались работы по реконструкции первого сербского участка Белград — Стара-Пазова магистрали Белград—Будапешт протяженностью 34,5 км и стоимостью 350 млн долл. (общая протяженность трех сербских участков Белград—Стара-Пазова, Стара-Пазова — Нови-Сад и Нови-Сад — Суботица составляет 184 км). Скорость движения поездов на новом участке составит 200 км/ч, стандарт колеи 1435 мм, а запланированные сроки строительства не превысят 3-х лет при общей стоимости работ в 10 млрд юаней. (China, CEE countries eye co-op with new railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-11/26/content_30713119.htm; China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm; Launch of Hungary- Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content_22798388.htm; Roundup: Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-12/24/content_37389828.htm; *Zhang Hongpei*. Sino-Hungarian ties strengthened. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077666.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/28); Premier Li urges speedy construction of China-Europe land-sea express. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content_50075752.htm; Belgrade-Budapest railway construction starts. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/29/content_35120595.htm; China, Serbia, Hungary make progress on Budapest-Belgrade railway deal. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/10/content_26759286.htm; EBRD region should benefit from Belt and Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35086298.htm; Chinese premier congratulates Serbia on launch of joint railway project. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-12/24/content_37383850.htm; China railway express: The new passage for trade

between China and Europe. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201805/13/t20170513_22786886.shtml).

²⁴⁸ China's investment to grow faster in 2019. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/14/content_74463541.htm.

²⁴⁹ Railway boom to boost industries. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-08/05/content_33145021.htm.

²⁵⁰ China's building materials sector picks up in 2017. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2017-02/14/content_28192492.htm.

²⁵¹ В марте 2019 г. акционерами компании «Высокоскоростная железная дорога Пекин—Шанхай» являлись более 10 предприятий и, согласно финансовому отчету одного из акционеров — Строительной и инвестиционной корпорации провинции Хэбэй (Hebei Construction & Investment Group), за 4 года (с 2014 по 2017 г.), прибыль от эксплуатации высокоскоростной железной дороги Пекин—Шанхай составила 31,17 млрд юаней. В 2017 г. доход от перевозок достиг 29,595 млрд юаней, прибыль — 12,716 млрд юаней (ежедневная прибыль в 2017 г. составляла 34 млн 838 тыс. 400 юаней (Компания «Высокоскоростная железная дорога Пекин—Шанхай» готовится к IPO. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0228/c31518-9550973.html>).

²⁵² Building material sector reports better profits in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/07/WS5c5bfc1fa3106c65c34e8540.html>.

²⁵³ *Wang Jun*. New Frontiers in Exports. China sends railway, nuclear power and other equipment sales to foreign markets. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2017-02/09/content_668373_2.htm.

²⁵⁴ Компания «Высокоскоростная железная дорога Пекин—Шанхай» готовится к IPO. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0228/c31518-9550973.html>.

²⁵⁵ CDB lends trillions of yuan to develop Yangtze River Economic Belt. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/27/content_74509179.htm.

²⁵⁶ *Li E. (HK Edition)*. High-speed rail network helping unlock markets for SMEs. URL: http://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2018-03/29/content_16355337.htm.

²⁵⁷ 52.6m ride Beijing-Shanghai high-speed trains. URL: http://www.chinadaily.com.cn/beijing/2017-06/30/content_15627064.htm.

²⁵⁸ Slower growth better balances economy. URL: <http://english.people.com.cn/business/8531431.html>. дата обращения: 25.03.2018).

²⁵⁹ Чжунго цзяотун няньцзянь 2017. Пекин. 2017. С. 211.

²⁶⁰ Аналитики Банка Китая определили, что рост ВВП КНР на 1 % способствует созданию 1,8—1,9 млн рабочих мест. В 2015 г. темпы роста ВВП КНР составили 6,9 %, что позволило создать 13,12 млн новых рабочих мест, а в 2016 г.

при темпах роста ВВП Китая в 6,7 %, было создано 13,14 млн новых рабочих мест, а в период 12-й пятилетки правительство запланировало создать в стране около 70 млн новых рабочих мест (Goals for a Global Economy. China's challenges and opportunities are the world's too. URL: http://www.bjreview.com.cn/Opinion/201612/t20161230_800084538.html; Chinese economy expected to continue stabilizing in 2017: Economist. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content_28333877.htm; *Hou Liqiang*. Nation exceeds urban job creation target. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-01/24/content_28038944.htm; China to create over 70m new urban jobs by 2020. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2019-02/07/content_28123356.htm).

²⁶¹ Тэдао юньшу юй цзинци [Железнодорожный транспорт и экономика]. 2019. № 2. С. 33.

²⁶² Cargo transport set to benefit from link. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/25/content_27506969.htm.

²⁶³ Китай утвердил новую скоростную железную дорогу в западном регионе. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-12/26/content_74315079.htm.

²⁶⁴ *Wang Jun*. New Frontiers in Exports. China sends railway, nuclear power and other equipment sales to foreign markets. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2018-02/09/content_668373_2.htm.

²⁶⁵ *Сяо Пэйцин, Тань Чжун*. Гаотэ Ладун Чжоусибу Куайсу Фачжань [Высокоскоростная дорога стимулирует быстрое развитие центральных и западных районов Китая] // Исследование экономики железнодорожного транспорта. 2018. № 2. С. 34.

²⁶⁶ *Чжун Ин*. Как железная дорога изменила Китай. Развитие сети высокоскоростных железных дорог оказало значительное воздействие на социально-экономический прогресс Китая // Власть. 2017. № 43 (1098). С. 32.

²⁶⁷ *Wang Yanfei (China Daily)*. China vows to invest more in infrastructure, public services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/15/content_23866871.htm.

²⁶⁸ Чжунго цзяотун няньцзянь 2017. Пекин. 2017. С. 342.

²⁶⁹ *Сазонов С.Л., У Цзы (КНР)*. Инфраструктуры «вытягивает» экономику Китая // Китай на новом этапе экономической реформы. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 177.

²⁷⁰ Чжунго Тэлу Синьси Цзишу Чжунсинь Чэнго Цзэшао [Обзор достижений информационного технологического центра Китайских железных дорог] // Журнал железнодорожной транспортной науки. 2017. № 3. С. 130.

²⁷¹ CRRC splits assets to boost efficiency. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34838833.htm.

²⁷² Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8074227.html> (дата обращения: 22.02.2018).

²⁷³ Prosperous Years Ahead. URL: http://www.bjreview.com/Business/201803/t20180304_8000_50888.html; «Jing-jin-ji»: China's regional city cluster takes shape. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201902/26/t20190226_31564514.shtml.

²⁷⁴ ВВП Тибета в 2018 году вырос на 10 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/01/25/c31518-9222136.html>.

²⁷⁵ Bullet train to start operating. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-08/05/content_39029566.htm.

²⁷⁶ Сазонов С.Л., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР), Заглязьминская Е.О. Транспорт — важнейший драйвер социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. 2017. № 1 С. 74.

²⁷⁷ Tibet's foreign trade stable in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/18/WS5c6a5ed3a3106c65c34e9e9b.html>.

²⁷⁸ Xie Jun. Provincial GDP comes in above national average. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1073319.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/2).

²⁷⁹ Xinjiang receives more than 30 mln tourists in 2018. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/10/t20190110_31229459.shtml.

²⁸⁰ Cities compete for bullet-train stations. URL: http://www.china.org.cn/wap/2019-01/28/content_34672420.htm.

²⁸¹ Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8074227.html> (дата обращения: 24.09.2018).

²⁸² В отдаленной перспективе руководство КНР планирует построить трансграничные ВСМ между Китаем, РФ, США и Канадой. Маршрут высокоскоростной магистрали будет проходить из провинций СВК и далее на через территорию РФ до Берингова пролива, где будут построены туннели через до Аляски, а от Аляски скоростные линии протянутся через Канаду в США (China plans cross-border high speed railways. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-05/08/content_32329811.htm; Li Keqiang: China's high-speed rail salesman. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-10/08/content_33699054.htm).

²⁸³ Chinese high-speed trains venture overseas. URL: <http://english.people.com.cn/business/8444997.html> (дата обращения: 12.03.2017).

²⁸⁴ Railway reforms to deliver multiple dividends. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/22/content_29792250.htm; «Jing-jin-ji»: China's regional city cluster takes shape. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201902/26/t20190226_31564514.shtml.

²⁸⁵ More high-speed services to be added in 2018. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201901/11/t20190111_8180974.shtml.

²⁸⁶ Beijing—Guangzhou high-speed rail to add 40b yuan to GDP annually. URL: <http://english.people.com.cn/90778/8074227.html> (дата обращения: 22.02.2019)..

²⁸⁷ *Ren Xiaojin (China Daily)*. Railway firm to raise funds on A-share market. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/27/WS5c74fbcfa3106c65c34eb84c.html>.

²⁸⁸ Beijing-Shanghai High-Speed Railway prepares for IPO. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/27/content_74508373.htm.

²⁸⁹ Компания «Высокоскоростная железная дорога Пекин—Шанхай» готовится к IPO. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0228/c31518-9550973.html>.

²⁹⁰ China's High Speed Rail Track Exceeds 20,000 Km. URL: http://www.bjreview.com.cn/Nation/201709/t20160911_800067396.html.

²⁹¹ *Сазонов С.Л.* Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. С. 165—166.

²⁹² Bohai undersea tunnel under serious preparation. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-02/14/content_31468178.shtml.

²⁹³ First railway tunnel under Yangtze River to be built in Chongqing. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201811/23/t20181123_30855430.shtml.

²⁹⁴ *Hu Yue*. High-Speed Doubts/ China's high-speed railway development faces a number of environmental and financial obstacles // *Beijing Review*. June 16, 2017, Vol. 54, № 23. P. 3 2.

²⁹⁵ *Xiao Xin*. China needs more open, transparent rail tender system to dispel quality concerns <http://www.globaltimes.cn/content/1039637.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/3/26).

²⁹⁶ *Hu Weijia*. Beijing-Shanghai high-speed railway to post annual profit. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/904112.shtml> (дата обращения: 12.12.2018).

²⁹⁷ *Линь Чжунхун, Ян Ин, Тянь Ямин*. Цун Цзинху Гаотэ Кань Гаотэ Цзинци дэ Чжуняо Цзоюн [Рассмотрение важной роли экономики высокоскоростного железнодорожного транспорта из высокоскоростной дороги Пекин—Шанхай] // *Исследование экономики железнодорожного транспорта*. 2018. № 1. С. 3.

²⁹⁸ Beijing-Shanghai high-speed rail moves into profit. URL: <http://www.china.org.cn/business/node7076499.htm>; *Zhong Nan (China Daily)*. CRC on track for new management models. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/05/content_27865014.htm.

²⁹⁹ *Zhao Lei*. Airlines should alter strategy to compete. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-12/30/content_17203979.htm.

³⁰⁰ Chinese premier courts private investment in railways. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-12/24/c_133580121_1.htm.

³⁰¹ *Xiao Xin*. China needs more open, transparent rail tender system to dispel quality concerns <http://www.globaltimes.cn/content/1039637.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 10/26).

³⁰² CRRC seeks more US rail deals. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-04/13/content_38232720.htm.

³⁰³ Chinese companies lead global R&D spending growth: PwC. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/25/WS5c4a7e75a3106c65c34e6831.html>.

³⁰⁴ Лай канькань чжунгодэ шицзяньбяо (Взгляните на расписание Китая) // Железнодорожные грузоперевозки. 2018. № 10. С. 25.

³⁰⁵ *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

³⁰⁶ A decade in two 5-year plans. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-03/16/content_23898532.htm.

³⁰⁷ *Zhong Nan (China Daily)*. Export statistics achieving rebound. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/15/WS5c65f2d0a3106c65c34e96bc.html>.

³⁰⁸ Express Delivery. The rapidly growing courier industry is set to face tech-based developments. URL: http://www.bjreview.com/Business/201902/t20190201_800155808.html.

³⁰⁹ *Shi Yingying (China Daily)*. Looking to China's logistics market. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2019-02/01/content_16695910.htm.

³¹⁰ China aims to reduce logistics costs. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/27/content_26615696.htm.

³¹¹ China aims for more efficient, advanced logistics network. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/16/content_28223806.htm; *Чжан Сяодун, Кан Фуцюань*. Гунлу чжичао бэйцзинся тэлу шанпинь цичэ улю фачжань дуйцэ таньтао [Дискуссия о соотношении железнодорожной логистики и автомобильных перевозок] // Железнодорожный транспорт и экономика. 2017. № 5. С. 22—24.

³¹² China cuts 88 billion yuan in logistics costs in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/26/WS5a41a9d1a31008cf16da3733.html>.

³¹³ В 2017 г. транспортным комплексом КНР было перевезено товаров и грузов на общую сумму более 230 трлн юаней ((34 трлн долл.), а общая стоимость логистических затрат составила 12 трлн юаней и, согласно данным Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), в 2016 г. по степени развития транспортной логистики Китай занимал 28-е место в мире. Объем валовой добавленной стоимости транс-

портной логистики достиг 6,1 % ВВП Китая, соотношение стоимости логистических расходов к объему ВВП в стоимостном выражении составило 14,3 % — этот индикатор был в два раза выше, чем в США и в 1,3 раза превышал показатель стран АСЕАН (China's logistics industry to continue booming in 2018: report. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/19/WS5a61633ba3106e7dcc1354fa.html>; China cuts \$14 bln in logistics costs in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201802/08/WS5a7b2d9ca3106e7dcc13b627.html>).

³¹⁴ China aims to reduce logistics costs. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-04/27/content_26615696.htm; Global and China Third-party Logistics Industry Report, 2016-2020. URL: <http://www.researchinchina.com/Report/ReportInfo.aspx?id=10354> (дата обращения 22.02.2019).

³¹⁵ В США подавляющая часть грузоперевозок на расстояние 800—1 тыс. км осуществляется за счет мультимодальных схем — автомобильный-железнодорожный и автомобильный-водный транспорт, а в европейских странах на долю подобных схем приходится до 25 % общего объема грузовых перевозок (Piggy back transportation puts China's logistics system on fast track. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/27/content_29531349.htm).

³¹⁶ Межвидовая несогласованность отраслей внутри транспортного комплекса в Китае иногда приводит к негативным последствиям. Например, автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ) в КНР является одной из основных центров по добыче энергетического угля в стране, который в основном перевозится по территории КНР железнодорожным транспортом. В КНР сегодня существует лишь одна крупная углевозная дорога Датун (пров. Шаньси)—Циньхуандао (пров. Хэбэй), построенная в декабре 1992 г. В силу того, что лишь в период 12-й пятилетки Китайская железнодорожная корпорация приступила к строительству новой железнодорожной углевозной магистрали из АРВМ для транспортировки угля в центральные и южные провинции Китая, этот вид полезного ископаемого вывозился из автономного района на далекие расстояния преимущественно автомобильным транспортом (грузовиками), что совершенно не соответствовало назначению автомобильной отрасли. В 2011 г. вследствие острой необходимости в угле было задействовано большое количество грузовых автомобилей для его вывоза одновременно. Это привело к образованию гигантской дорожной пробки протяженностью более 250 км и Министерству транспорта КНР потребовалось около 10 дней для того, чтобы ликвидировать этот огромный затор. В 2013 г. правительство Китая ввело полный запрет на транспортировку угля грузовым автотранспортом, однако это решение лишь незначительно увеличило объемы грузоперевозок железнодорожным транспортом. Проблема с заторами будет решена полностью после введения в эксплуатацию углевозной железной дороги Мэнхуа из АРВМ (станция Хаолэбаоцзи) в г. Циань (пров. Цзянси) протяженностью 1837 км (которая пройдет через АРВМ, провинции

Шэньси, Шаньси, Хэнань, Хубэй, Хунань и Цзянси) и способной ежегодно перевозить около 200 млн т угля, а также строительства крупного железнодорожного моста через р. Хуанхэ протяженностью 5664 м, который будет связывать уезд Пинлу (городской округ Юньчэн пров. Шаньси) и г. Саньмэнься (пров. Хэнань) и станет частью железной дороги для перевозки угля между АРВМ и центральными районами Китая. 3 января 2019 г. важная железнодорожная магистраль для перевозки угля из СУАР во внутренние районы страны была сдана в эксплуатацию. Первый поезд с 3,7 тыс. т угля отправился по этой магистрали со станции Наомаоху уезда Иу и преодолел 435,6 км, проехав через 27 станций по этой магистрали. Если сегодня этот маршрут способен ежегодно перевозить 39,5 млн т угля, то в будущем его пропускная способность может увеличиться до 150 млн т. Транзитом по железной дороге Ланьчжоу—СУАР уголь может дальше поступать в провинцию Сычуань и город центрального подчинения Чунцин, а также в АРВМ, города Пекин, Тяньцзинь и провинцию Хэбэй. Благодаря новой железнодорожной магистрали протяженность пути для перевозки угля из ведущих угледобывающих баз СУАР в северные регионы страны сократится более чем на 1 тыс. км (Активно идет строительство комбинированного моста через реку Хуанхэ. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/31/content_50365413.htm; Track laying starts for China's longest coal transport railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-03/19/content_50722009.htm; Начались путеукладочные работы железной дороги Мэнхуа, предназначенной для перевозки угля с севера на юг Китая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-03/21/content_50733851.htm: В Синьцзяне сработала ж/д магистраль для перевозки угля во внутренние районы страны. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0104/c31518-9534805.html>). В ноябре 2018 г. 38,47 млн т угля было перевезено по железной дороге, которая связывает г. Датун (пров. Шаньси) с портовым г. Циньхуандао (пров. Хэбэй) протяженностью 653 км (на 12,26 % больше по сравнению с аналогичным периодом 2017 г.), а общий объем грузоперевозок за первые 11 месяцев 2018 г. составил 412 млн т (на 4,78 % больше, чем в предыдущем году). Поскольку зима выдалась холодной, наблюдалось значительное увеличение потребления угля — например, среднесуточное потребление угля на 6 крупнейших электростанциях страны в ноябре 2018 г. превысило 600 тыс. т, что на 16,1 % больше, чем в прошлом месяце. Объем грузовых перевозок Daqin Railway в 2019 г. достигнет 450 млн т (Daqin Railway to set new record in annual transport. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201812/12/t20181212_31014703.shtml).

³¹⁷ China to promote multimodal transportation development. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-12/13/content_40087872.htm.

³¹⁸ Investment in high-speed rail continues. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/03/t201901_03_31169024.shtml.

³¹⁹ New railway for coal transport opens in north China. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/07/t20190107_31195033.shtml.

³²⁰ «Холодовая цепь» поставок представляет собой транспортировку продуктов питания, которая обеспечивает оптимальную температуру при перевозке с целью обеспечения их полной сохранности в лимитах установленного строго нормативного срока годности.

³²¹ Объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в Китае в 2018 г. превысил 4 млрд тонн. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/16/content_74380026.htm.

³²² China to optimize freight transportation structure. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-10/09/content_65459116.htm.

³²³ *Ши Юаньчао*. Тэлу хуоуйнь инсяо дэ фачжань сэлюе [Стратегия развития грузового маркетинга железнодорожным транспортом] // Железнодорожные грузоперевозки. Тэдао хуоуйнь. 2018. № 10. С. 22—24.

³²⁴ Контейнерные перевозки грузов — комбинирование железнодорожного и автомобильного транспорта при доставке грузов до места назначения, которые осуществляются на железнодорожной платформе с грузовыми автомобилями. Поскольку площадь территории КНР очень велика, то транспортировка автомобилей не всегда оправдана своим ходом, либо автовозами, поскольку себестоимость такой доставки на дальнее расстояние окажется слишком значительной. Помимо этого, всегда присутствует риск кражи, порчи, либо утраты товарного вида автомобиля. Именно поэтому транспортировка автомобилей *автомобилевозами* (в специализированных железнодорожных вагонах) является единственно оправданной, учитывая, что альтернативные способы перевозки значительно уступают по эффективности и стоимости. Если сравнить все риски и затраты, то получается, что перевозка в вагонах КЖК оказывается недорогой и относительно более быстрой. Даже если машина доставляется железнодорожным транспортом только до крупного города и отправляется до пункта назначения автопоездом или своим ходом, то в результате получается значительно дешевле. Китайская железнодорожная корпорация рассматривает новую услугу как удобный способ перевозки грузов в провинциях и автономных районах с географическими или климатическими ограничениями для грузовых автомобилей — например, в СУАР, ТАР, Юньнань, Сычуань и т.д. Автоперевозка позволяет не только уменьшить дорожное движение, но и снизить влияние тяжелых грузовиков на дорожную инфраструктуру и окружающую среду, а новая услуга будет востребована как крупными китайскими грузоперевозчиками, так и частными владельцами автомобилей, так как она обеспечивает значительную экономию средств при сопоставимых сроках доставки (Чжунго цзяотун няньцзянь 2018. Пекин. 2018. С. 231).

³²⁵ Проблема развития мультимодальных перевозок и снижения объемов транспортировки грузов автомобильным транспортом присуща и России. В январе 2019 г. в РФ на фоне роста стоимости горючего была введена система весового контроля большегрузных автомашин, а также были отменены льготы при взимании тарифов по системе «Платон». Эти меры привели к росту накладных расходов российского грузового транспорта примерно на 20 %, что неизбежно будет результироваться в росте потребительских цен на 8—10 %. Специалисты ЗАО «Совтрансавто» провели эксперимент и отправили по железной дороге грузы не в контейнерах, а в автомобилях КАМАЗ. Эксперимент доказал, что даже при таком виде транспортировки себестоимость доставки грузов железнодорожным транспортом оказалась на 5 % меньше, чем при доставке грузов автомобильным транспортом по аналогичному маршруту.

³²⁶ Chinese Premier stresses social funds in railway construction. URL: <http://english.people.com.cn/n/2018/1124/c90785-8773689.html>.

³²⁷ Китай в 2018 г. вложил 478,9 млрд долл. США инвестиций в свой транспортный сектор. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-03/02/content_t_74524102.htm.

³²⁸ *Сазонов С.Л., Залязьминская Е.О., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР)*. Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 83-85; Xi: China to host 2nd BRF in 2019. URL: http://www.china.org.cn/world/2017-05/16/content_40821994.htm; *Luo Weiteng*. Deeper integration is the answer: CE URL: http://o53xo.mnugs3tbrmqws3dz.mnxw2lt.dny.cmle.ru/hkedition/2018-11/14/content_34504504.htm.

³²⁹ 14—15 мая 2017 г. в Пекине прошел Форум по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути», а темой обсуждения стало «Укрепление международного сотрудничества, совместное строительство «пояса и пути», осуществление взаимовыгодного развития». В форуме приняли участие главы государств и правительств 29 зарубежных стран, более 1,5 тыс. делегатов, включая официальных лиц, экспертов, предпринимателей, представителей финансовых структур и СМИ из 130 стран, а также представителей более 70 международных организаций. Во время проведения Форума Китай подписал около 270 соглашений о сотрудничестве с почти 30 странами и более 20 международными организациями. Во время своего выступления на саммите Форума по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что в 2019 г. Китай проведет второй подобный Форум высокого уровня (Belt and Road Forum for International Cooperation opens in Beijing. URL: http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29337969.htm; Xi calls for joint efforts to turn Belt and Road into path for peace, prosperity. URL: <http://>

en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215323.html; World leaders address B&R Forum, hailing the initiative. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215129.html>; Chinese president's speech at Belt & Road forum wins broad approval overseas. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046874.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/14); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm). По состоянию на начало 2019 г. из 279 проектов, принятых на первом Форуме по международному сотрудничеству в рамках инициативы строительства «пояса и пути», выполнены и регулярно функционируют 269 объектов, еще 10 находятся на стадии активной разработки, а коэффициент эффективности составляет 96,4 % — заявил 23 января 2019 г. представитель ГКРП Мэн Вэй. Стало известно, что по итогам Форума, прошедшего в Пекине 14-15 мая 2017 г., было достигнуто более 270 конкретных результатов, относящихся к 76 группам из 5 сфер, в инфраструктурную интеграцию, беспрепятственную торговлю, финансирование и народные обмены, а 96,4 % принятых договоренностей были исполнены. В частности, был официально учрежден Консультативный комитет и Канцелярия по международному сотрудничеству в рамках «пояса и пути», а также начал работу Центр по содействию строительству «пояса и пути». В отношении развития инфраструктурного сотрудничества, было отмечено, что сегодня успешно ведется строительство железнодорожной магистрали КНР—Лаос, реализуется 22 проекта на высокоскоростной железной дороге Джакарта — Бандунг и т. п. Кроме того, к началу 2019 г. грузовые поезда в сообщении Китай—Европа совершили 13 тыс. рейсов, соединивших Китай с 49 городами в 15 европейских странах (Достигнутые на 1-м Форуме «Пояса и пути» договоренности выполнены на 96,4 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0124/c31518-9541169.html>).

³³⁰ К началу 2019 г. Китай предоставил Пакистану льготные кредиты в размере 5,874 млрд долл. для крупных пакистанских транспортных проектов, причем правительство Пакистана должно выплатить КНР сумму в размере 6,017 млрд долл., которая включает лишь символические проценты (*Hu Weijia*. Indian media shouldn't distort CPEC facts, goals. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1134238.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/1/1 20)).

³³¹ В конце 2017 г. во время проведения ЭКСПО «КНР — Северо-Восточная Азия-2017» (Чанчунь, пров. Цзилинь) первая китайская автомобилестроительная корпорация (FAW) объявила о намерении создать инвестиционную компанию, ориентированную на рынок стран, прилегающих к маршруту «пояса и пути». Инвестиционная компания FAW будет заниматься расширением производственных мощностей автогиганта в странах вдоль маршрута «одного пояса и одного пути», осуществлять услуги сервиса и обеспечивать послепродажное обслуживание. В последние годы корпорация активно расширяет свою деятельность за рубежом — она поставляет автомобили и автомобильные запчасти в 48 стран

Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего и Среднего Востока, Латинской Америки, общий объем экспорта автомобилей в 2017 г. составил более 5 млрд юаней (770 млн долл.). В конце 2017 г. уже 15 проектов сотрудничества в сфере совместного производства автомобилей корпорации FAW были введены в эксплуатацию в 13-ти странах, прилегающих к маршруту «одного пояса и одного пути» (Автогигант FAW объявил о создании инвестиционной компании для расширения производственных мощностей вдоль «пояса и пути». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/05/content_41528764.htm).

³³² В Китае предусмотрены определенные меры поддержки производителей подвижного состава, которые экспортируют свою продукцию, а именно возмещение затрат на сертификацию, логистику, омологацию (подгонку продукции под стандарты стран-импортеров), а также применение нулевой экспортной пошлины на зарубежные комплектующие для продукции промышленности производства подвижного состава (например, средства блокировки и сигнализации для ВСМ), которые затем будут поставляться в другие страны. Благодаря мерам государственной поддержки в части компенсации транспортно-логистических затрат китайские транспортные компании способны предоставить партнерам конкурентоспособные цены. А государственное субсидирование процентной ставки по кредитам со связанным финансированием в значительной степени обеспечивает привлекательность конкурентных предложений китайских компаний-производителей подвижного состава для железнодорожного транспорта, которые максимально используют потенциал государственной поддержки в части поддержки локализации предприятий и создания гарантийных и сервисных центров в других странах.

³³³ *Liu Ying*. Is China's Investment Environment Deteriorating? URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170327_800092177.html.

³³⁴ В январе 2019 г. китайская компания CRCC (China Railway Construction Corporation Rus приступила к строительству перегонного тоннеля на юго-западном участке Большой кольцевой линии метрополитена Москвы, длина которого составит 352,8 м и соединит станции «Аминьевское шоссе» и «Давыдково». Проходка будет вестись при помощи 6-метрового тоннелепроходческого комплекса DZ397, получившего имя «Мария». Это 5-й тоннелепроходческий щит, привезенный из Китая в Москву, а еще 4 строят перегонные тоннели на участках от «Аминьевского шоссе» до «Мичуринского проспекта» и от «Мичуринского проспекта» до «Проспекта Вернадского». Китайская компания использует крупное щитовое оборудование, чья технология аналогична той, которая применяется в США и Германии. Китайские специалисты отметили, что при работе в Москве никаких затруднений не возникает, а мягкий грунт позволяет проходить в среднем 30 м в день. В компании «Мосинжпроект», которая является оператором программы развития московского метро, отметили слаженную работу китайских

строителей, а китайские машины показали себя с лучшей стороны, в том числе показываются высокие скорости проходки. Согласно контракту, который «Мосинжпроект» заключил с CRCC в 2017 г., китайские строители возводят на юго-западе Москвы 3 станции метро, которые станут частью Большой кольцевой линии и будут введены в эксплуатацию в конце 2020 г. (Китайские специалисты начали строительство нового участка московского метро. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0126/c31519-9541388.html>). Ранее в 2017 г. правительство г. Москвы и руководство CRCC также подписали рамочное соглашение об участии китайских специалистов в строительстве новой линии метро — от станции «Улица Новаторов» до станции «Столбово» в новой Москве (Китайцы построят три станции метро в Москве. URL: <https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2017/01/26/674922-kitaitsi-metro>; Ученик поможет своему наставнику: китайцы отправляются в Россию строить станции метро. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/27/content_40702476.htm). В период 2019—2021 г. китайская компания China Railway Construction Corporation (CRCC) также построит перегонные туннели на восточном участке Большой кольцевой линии московского метро протяженностью 3 км от станции «Нагатинский затон» до станции «Каширская» (Китайская CRCC построит восточный участок Большого кольца московского метро. URL: https://realty.ria.ru/20190226/1551370823.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop).

³³⁵ По сообщениям пакистанских СМИ, к началу 2019 г. около 1,2 млн новых рабочих мест были созданы в Пакистане в рамках реализации проектов строительства китайско-пакистанского экономического коридора (СРЕС) (*Hu Weijia*. СРЕС can play key role in generating jobs in Pakistan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1135197.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/1/9 20).

³³⁶ В начале 2018 г. Государственный банк Пакистана разрешил пакистанским компаниям осуществлять расчеты в юанях при проведении торговых операций с китайскими партнерами. В декабре 2017 г. общий объем трансграничных операций в юанях в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, являющимся основным «генератором и распределителем» евразийских автомобильных маршрутов транзитных перевозок грузов, превысил 261 млрд юаней (тогда как в 2010 г. этот показатель составлял менее 5 млрд юаней). Рост показателя стал особенно значимым после выдвижения инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве «пояса и пути» (Расширение открытости содействует быстрому развитию экономики Синьцзяна. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-01/31/content_50369241.htm). 26 марта 2018 г. второй этап интеграции китайской системы трансграничных межбанковских платежей (СІРС) был запущен в действие. К системе подключились сразу 10 банков с китайским и иностранным капиталом, в результате чего система уже покрывала почти все часовые пояса и поддерживает платежные операции на мировых финансовых рынках. СІРС пред-

ставляет собой финансовый институт для оказания поддержки экономическим видам деятельности в рамках реализации стратегии «пояса и пути», а также для стимулирования интернационализации китайского юаня (первый этап интеграции системы CIPS был введен в действие 8 ноября 2015 г.) (Вторая стадия китайской системы трансграничных межбанковских платежей (CIPS) запущена в пробную эксплуатацию. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-03/28/content_50758013.htm).

³³⁷ Численность населения стран, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП XXI в., приближается к 4,4 млрд человек, совокупный ВВП составляет 63 % мирового ВВП и превышает 21 трлн долл. (*Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109_800084922.html).

³³⁸ *Zhang Hongpei, Chu Daye*. Belt, Road boosts world cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046322.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/10); Cooperation grows between China, B&R countries. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm; И по континенту и по морю — «Один пояс, один путь» открывает более широкую сцену и перспективы. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/21/content_50116538.htm; *Jing Shuiyu (China Daily)*. Belt and Road Initiative provides boost for logistics deals in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/22/WS5a3c7dc3a31008cf16da2de9.html>.

³³⁹ *Zhang Xiaomin (Chinadaily.com.cn)*. Annual trade along Belt and Road exceeded \$953 billion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content_28669878.htm.

³⁴⁰ *Zhang Shasha*. Resilience Amid Headwinds. China's record high foreign trade portends high-quality, efficient economic growth. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201901/t20190126_800155117.html.

³⁴¹ *Чжоу Тао*. Шелковый путь: возможности и будущее // Китай. 2016. № 12 (132). С. 43; Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-02/16/content_28217780.htm.

³⁴² *Oswald Chan*. Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: [epaper/2017-02/16/content_28226306.htm](http://www.globaltimes.cn/content/1044492.shtml); Trade, investment cooperation robust along Belt and Road. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1044492.shtml> (Source: Xinhua Published: 2018/4/27).

³⁴³ *Jing Shuiyu (China Daily)*. Firms urged to sign up to Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content_28155817.htm.

³⁴⁴ Объем прямых инвестиций Пекина в страны вдоль «Пояса и пути» в 2016 году вырос почти на 30 процентов. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0531/c31518-9222136.html>; *Liu Xuan (China daily.com.cn)*. Step-by-step to enter Belt

and Road markets. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34366474.htm.

³⁴⁵ China's Investment in Belt and Road Countries Up 38.6 Percent. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160922_800068048.html; *Zhao Tingting (Chinadaily.com.cn)*. B&R initiative an impetus for Chinese companies' overseas expansion. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2017-04/28/content_29134610.htm; Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm.

³⁴⁶ Belt and Road to save Chinese financial institutions 9.6 bln yuan in taxes. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/12-11/198793.shtml>; Belt and Road Initiative drives China's opening up. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-02/21/content_40330001.htm.

³⁴⁷ Belt and Road Initiative to reshape world economy, expert says. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-07/31/content_28078339.htm; Экономическое обозрение: Инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/24/content_40345949.htm; Belt and Road Initiative opens new era of global cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-12/26/content_29096953.htm.

³⁴⁸ *Jing Shuiyu (China Daily)*. Firms urged to sign up to Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2019-02/10/content_28155817.htm.

³⁴⁹ Китай продолжает увеличивать инвестиции в главные страны вдоль «Пояса и пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0131/c31518-9543113.html>.

³⁵⁰ China's ODI sees stable development in 2018. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/17/t20190117_31284377.shtml.

³⁵¹ Министерство коммерции КНР: ускоряется формирование сети ЗСТ между Китаем и странами вдоль «Пояса и пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0128/c31518-9541581.html>.

³⁵² Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-10/16/content_28217780.htm; Экономическое обозрение: инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content_40345949.htm; *Li Bin (People's Daily Online)*. Chinese companies invest over \$60 billion in countries along Belt and Road route. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0112/c90000-9214505.html>.

³⁵³ *Jing Shuiyu (China Daily)*. B&R infrastructure growth on target. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-02/02/content_29585098.htm.

³⁵⁴ Modernity Awaits. Charting the route toward economic modernization. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201812/t20180211_800117685.html; *He Wei*

(*China Daily*). ODI gets a boost from Belt and Road. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0218/c90000-9191980.html>.

³⁵⁵ Chinese Markets Open Wider. Foreign firms are taking the opportunity offered by China's more-open economy. URL: http://www.bjreview.com/Business/201811/t20171120_800110367.html.

³⁵⁶ *Li Fangfang*. Seek Technological Revolution. The Summer Davos focuses on the path to inclusive growth. URL: http://www.bjreview.com/Business/201707/t20170701_800099431.html.

³⁵⁷ China to import \$8 trillion worth of goods in 5 years. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215214.html>; *Deng Yaqing*. Business as Unusual. Beijing meeting sees new progress in trade connectivity. URL: http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522_800096781.html; Belt and Road Initiative vital to boost ASEAN's connectivity: Cambodian official. URL: http://o53xo.mnugs3tb.mrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/business/2017-11/16/content_34597536.htm; China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm.

³⁵⁸ Сегодня предприятия железнодорожного транспорта стремятся диверсифицировать свои зарубежные капиталовложения, и подчас они направляют свои ПЗИ в непрофильные активы, которые, однако, сулят им получение значительной прибыли, которую они позднее могут реинвестировать в свое развитие. Например, входящая в группу российского банка ВТБ компания «Галс-Девелопмент» в начале 2019 г. закрыла сделку по продаже гостиницы «Пекин» у станции метро «Маяковская» в центре Москвы, а покупателем выступила государственная компания Sichuan Railway Investment Group (SRIG), базирующаяся в г. Чэнду. У компании SRIG, созданной в 2008 г., в Чувашии есть несколько проектов в сельском хозяйстве, включая агропромышленный парк «Чувашия-Сычуань» стоимостью 10 млрд руб., а в Китае SRIG специализируется в основном на генподрядных работах по строительству железных дорог. В 2016 г. совокупные активы компании SRIG превышали 250 млрд юаней (около 37 млрд долл.), а выручка — более 70 млрд юаней (около 10 млрд долл.). *Гостиница «Пекин»* является знаковым объектом для российской столицы, а ее архитектор Д. Чечулин одним из инициаторов строительства в Москве в конце 1940-х годов сталинских высоток. Гостиница строилась с 1939 по 1958 г., а общая площадь отеля (144 номера) составляет 26 тыс. кв. м. Среднегодовая загрузка отеля находится на уровне 75—78 %, при средней стоимости номера 5,5 тыс. руб. в сутки, а запрашиваемая стоимость объекта составляла 6 млрд руб. В нее также входит расположенное рядом здание общежития площадью 5 тыс. кв. м. По данным правительства Москвы, SRIG не планирует увеличивать номерной фонд, а намерен создать на части площадей гостиницы «Пекин» центр китайской культуры (*Мерцалова А., Аминов Х.*

«Пекин» отошел китайцам. Отелем будут управлять из Чэнду. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3868316> (дата обращения: 02/03-2/2019).

³⁵⁹ И по континенту и по морю — «Один пояс, один путь» открывает более широкую сцену и перспективы. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/21/content_50116538.htm.

³⁶⁰ *Zhang Huizhong (People's Daily)*. China's outbound investment maintains relatively high growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1026/c90000-9182732.html>.

³⁶¹ *Meng Chun*. PPP Model Is Adaptable to the One Belt and One Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content_28323397.htm.

³⁶² Chinese envoy on key achievements along Belt and Road in 2016. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/09/content_28490097.htm.

³⁶³ *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170109_800084922.html.

³⁶⁴ *Luo Wangshu (China Daily)*. Infrastructure connectivity key to growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/15/content_29346684.htm.

³⁶⁵ *Luo Wangshu (China Daily)*. More air routes link places along Belt, Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508707.htm.

³⁶⁶ Direct Flights Link China with 43 Belt and Road Countries. URL: http://o53xo.mjvhezlwnfsxoldtn5wq.cmlle.ru/Latest_Headlines/201705/t20170517_800096418.html.

³⁶⁷ Annual trade between China, B&R countries reaches 1.3 trln USD. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/25/content_74408913.htm.

³⁶⁸ Станция Достык по классификации является внеклассной, по характеру работы относится к грузовой пограничной станции с выполнением функций грузовой и сортировочной станции. На КПП Достык функционирует сортировочная горка с 12 сортировочными путями для расформирования, формирования поездов сортировочной работы мощностью до 2500 ваг./сут. Перегруз грузов производится на девяти перегрузочных местах: 2 из которых предназначены для перегруза тарно-штучных грузов в крытых вагонах, 3 (открытого типа) для перегруза грузов с открытого подвижного состава и тяжеловесных грузов, 2 (контейнерные площадки) для перегруза средне- и крупнотоннажных контейнеров и 2 места (закрытого типа) для перегруза сыпучих грузов. Также функционирует пункт перестановки колесных пар вагонов с колеи 1520 мм на вагоны колеи 1435 мм и обратно, перерабатывающая мощность 400 ваг./сут. (Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm; *Li Xiang, Chen Jia (China Daily)*. Better

quality growth ahead. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35130417.htm).

Что касается транзитных коридоров, которые пролегают через КПП Достык, то с завершением строительства и реконструкции участков казахстанско-китайской железной дороги на направлении Актогай—Достык—Алашанькоу—Урумчи и железнодорожного участка Теджен—Серахс—Мешхед на территории Туркменистана и Ирана сформировались две трансматериковые магистрали. В дополнение к Транссибирской магистрали начала функционировать Евро-Азиатская железнодорожная магистраль: Западная Европа—Белоруссия, Украина—Россия—Казахстан — Китай—Юго-Восточная Азия (согласно классификации Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), маршрут получил название «Северный коридор» Трансазиатской железнодорожной магистрали) и направление Пекин—Алматы—Ташкент—Чарджоу—Тегеран—Стамбул протяженностью 12 тыс. км (по классификации ЭСКАТО ООН получило название «Южный коридор»).

³⁶⁹ China's largest inland port foreign trade up URL: <http://english.people.com.cn/90778/7728814.html> (дата обращения: 19.10.2018); Hu Weijia. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/12/19).

³⁷⁰ Xinjiang opens first desert expressway URL: http://www.china.org.cn/business/2013-12/07/content_30829952.htm.

³⁷¹ Погранпереход Суйфэньхэ открыт для поездов, курсирующих по маршруту Чжэнчжоу—Европа в рамках международных ж/д грузоперевозок «Китай—Европа». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/14/content_74370530.htm.

³⁷² Targeting high-quality growth, Chongqing expects 2019 growth at 6 %. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/27/WS5c4d4d54a3106c65c34e6b06.html>.

³⁷³ Темпы экономического роста Чунцина в 2018 г. составили 6 % в год (9,3 % в 2017 г.), что положило конец периоду, когда темпы роста превышали 10 % в течение 15 лет. Главная причина этого состояла в том, что добавленная стоимость, созданная в автомобильной отрасли Чунцина снизилась на 17,3 % по сравнению с 2017 г. вследствие сокращения спроса на автомобильном рынке. Однако в целях стимулирования экономического роста Чунцин уже переориентировался на новые отрасли промышленности, такие как экономика «больших данных», искусственный интеллект и умное аппаратное обеспечение для новых типов компьютеров. Добавленная стоимость, созданная в отраслях высоких технологий Чунцина, в 2018 г. по сравнению с предыдущим годом выросла на 13,7 %

(Экономический рост Чунцина замедлился и составил 6 процентов в 2018 году. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/08/content_74447954.htm).

³⁷⁴ *Chuan L.* Infrastructure Development in China. Jakarta: ERIA, 2019. P. 92.

³⁷⁵ Поскольку значительная часть евразийского железнодорожного транзита из Китая направляется в этот немецкий город, то в китайской прессе г. Дуйсбург даже в шутку стали называть «китайским городом» (Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm).

³⁷⁶ Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm.

³⁷⁷ Железная дорога Чунцин—Синьцзян—Европа открыла европейско-азиатское экономическое сообщение. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34914830.htm.

³⁷⁸ More freight trains travel between Chongqing, Europe. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/07/content_74347483.htm.

³⁷⁹ China's Chongqing sees booming rail trade with Europe. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/27/content_74414610.htm.

³⁸⁰ China-Kazakhstan cargo train rolls out of eastern port city URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xiattendwwii/2017-02/26/content_19660180.htm.

³⁸¹ «Один пояс, один путь» — важнейшая часть прагматичного сотрудничества в рамках ШОС. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/16/content_37331252.htm.

³⁸² Number of China-Europe freight trains rises in central China. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201901/07/t20190107_31195027.shtml.

³⁸³ Погранпереход Суйфэньхэ открыт для поездов, курсирующих по маршруту Чжэнчжоу-Европа в рамках международных ж/д грузоперевозок «Китай—Европа». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/14/content_74370530.htm.

³⁸⁴ В Центральном Китае запущен грузовой поезд для стимулирования трансграничной электронной торговли. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-03/03/content_74524259.htm.

³⁸⁵ Fastest cargo train linking China, Europe to add station URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2018-09/06/content_35505356.htm.

³⁸⁶ *Hao Nan (China Daily).* Chengdu makes connections to boost trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-01/11/content_37425575.htm.

³⁸⁷ Direct railroad routes turn vision into profitability. Belt & Road. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-10/24/content_67921778.htm.

³⁸⁸ В Италию из Китая. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452226&archive=2019.02.05>.

³⁸⁹ Italian aircraft arrive in Sichuan by China-Europe train. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/02/content_74522489.htm.

³⁹⁰ Сиань, известный в древние времена как Чанъань, является отправной точкой Шелкового пути — древнего сухопутного торгового пути, который пролегал через северо-западный Китай — провинции Шэньси, Ганьсу и СУАР, а также через центральную и западную Азию до достижения Средиземного моря.

³⁹¹ Первый контейнерный поезд с грузами японской компании отправлен из Китая через Казахстан в Европу. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1229/c31519-9533055.html>.

³⁹² Silk Road city Xi'an sees soaring foreign trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/18/WS5c6abd95a3106c65c34e9f60.html>.

³⁹³ Xi'an freight train makes 1,200+ trips in 2018. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2019-01/08/content_37424779.htm.

³⁹⁴ Xi'an launches more China-Europe freight train in 2018. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201811/23/t20181123_30852978.shtml.

³⁹⁵ New Eurasian Land Bridge. URL: http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651850.htm; *Jiang Feng, Tang Zhenjiang (People's Daily)*. China-Belarus cargo route begins service. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1024/c90000-9131486.html>; *Lan Xinzhen*. Silk Road Resurrection. New economic belt brings a wealth of opportunity for China, Central Asia and Europe. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2017-11/04/content_576013.htm; *Li Fangfang*. One-Way Ticket to Prosperity. URL: http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111292.html; *Wu Jiao, Tan Yingzi (China Daily)*. New area set for continued GDP growth. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2017-03/13/content_16303949.htm; *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2016-09/10/content_639157_2.htm; Wide-gauge track urged for rail corridor success. URL: <http://english.people.com.cn/90882/8206898.html>; *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/11); *Xin Dingding, Xue Chaohua*. Wide-gauge track urged for rail corridor success. Lanzhou Party chief says change necessary to link with Europe. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-012/15/content_16401146.htm; Fastest cargo train linking China, Europe to add station. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2018-05/06/content_355

05356.htm; New cargo train service between China, Europe opens. URL: http://www.china.org.cn/wap/2018-11/14/content_35818074.htm.

³⁹⁶ Новый маршрут поездов из Китая в Словакию проходит по территории России и Украины и в сравнении с традиционным маршрутом, проходящим по территории Белоруссии и Польши, позволяет сократить время в пути и сделать более эффективной логистику перевозок (*Zhao Xiaomin (China Daily)*. Dalian-Bratislava rail freight link boosts ties. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content_33808287.htm).

³⁹⁷ Trade hub will open up Europe for companies. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35086361.htm.

³⁹⁸ Cargo train services launched between Weihai and Hamburg. URL: http://english.scio.gov.cn/2017-09/02/content_41526265.htm; Грузовой поезд, движущийся по новому китайско-европейскому железнодорожно-морскому транспортно-му маршруту Урумчи—Роттердам, прибыл в Ригу. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content_41753508.htm; New China-Europe rail-sea cargo route opens. URL: http://china.org.cn/business/2017-09/30/content_41670539.htm; In pics: Chinese int'l freight train leaves Yinchuan for Tehran. URL: http://english.scio.gov.cn/2017-10/06/content_41539057_2.htm; *Zhao Xiaomin (China Daily)*. First China-Slovakia block train launched in Dalian. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/27/content_33779758.htm; Cargo railway inking Finland and China opens. URL: http://china.org.cn/business/2017-11/11/content_41877660.htm; Cargo train services launched between Hamburg, China's Yichang. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/21/content_34799534.htm; Cargo train links Poland with China's Jiangxi. URL http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/16/content_30687345.htm; *Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19); Trade hub will open up Europe for companies. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35086361.htm; Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-10/18/content_33400270.htm.

³⁹⁹ Railway route to be key conduit. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/24/content_38525462.htm; *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

⁴⁰⁰ New freight train links Inner Mongolia, Rotterdam. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2017-11/28/c_135864592.htm.

⁴⁰¹ New cargo train service to link China, Europe. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/09/content_24397629.htm.

⁴⁰² В июле 2017 г. в западной части АРВМ будет запущена в эксплуатацию двухпутная электрифицированная грузовая и пассажирская железнодорожная магистраль Хух-Хото—Джунгар—Ордос протяженностью 245 км с проектной скоростью в 160 км/ч. Железная дорога посредством связи с магистралями Хух-Хото—Чжанцзякоу и Чжанцзякоу—Пекин сократила расстояние между западной частью АРВМ и центральными городами в регионе Бохайского залива — Пекином и Тяньцзинем, обеспечила городам Эрэн-Хото, Хух-Хото и Ордос стратегическое положение на маршруте евразийских транзитных перевозок.

⁴⁰³ Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm; First high-speed rail in Inner Mongolia starts test run. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29249228.htm.

⁴⁰⁴ 1st China-Europe CR Express cargo train to arrive in Europe. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201709/10/t20170910_15787249.shtml.

⁴⁰⁵ Tianjin FTZ launches China-Europe freight train. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1121/c90000-9144862.html>.

⁴⁰⁶ Из Тяньцзиньской зоны свободной торговли в Европу отправился грузовой поезд. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1121/c31518-9144787.html>.

⁴⁰⁷ Открыт международный грузовой железнодорожный маршрут Эрэн-Хото — Роттердам. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/28/content_39803916.htm; New Eurasian Land Bridge. URL: http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-11/29/content_40651850.htm.

⁴⁰⁸ Из Европы в Хэфэй впервые вернется грузовой поезд с зарубежными товарами. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-12/06/content_39860688.htm.

⁴⁰⁹ New China-Europe container train launched. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content_29299604.htm.

⁴¹⁰ Из Северо-Восточного Китая отправился грузовой поезд в Беларусь. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/10/content_40786522.htm.

⁴¹¹ Cargo train service transports China-made cars to Europe. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9224983.html>.

⁴¹² New China-Europe train service begins with 11,000 cars. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201802/27/WS5a94ef87a3106e7dcc13e582.html>.

⁴¹³ Специальные составы с автомобилями Volvo будут отправляться из Китая в Бельгию. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1214/c31518-9214984.html>.

⁴¹⁴ В Шэньчжэне запущен первый поезд в Минск. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0523/c31518-9218941-2.html>; New Sino-European freight train leaves from Shenzhen. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/2017-05/23/content_39803916.htm.

ent_29457942.htm; Rail link opens from Shenzhen. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/26/content_29503816.htm.

⁴¹⁵ Из Шэньчжэня в Минск отправился первый грузовой поезд в рамках маршрута Китай — Европа. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-10/23/content_40870009.htm; Cooperation grows between China, B&R countries. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm; Freight train route links Heilongjiang, Belarus. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-06/05/content_40966439.htm.

⁴¹⁶ Xinjiang exports liquid chemical to Europe via freight. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0526/c90000-9221157.html>.

⁴¹⁷ Синьцзян экспортировал жидкие химикаты в Европу по железной дороге. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0527/c31518-9221606.html>.

⁴¹⁸ First freight train from Changsha arrives in Budapest. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-06/17/content_41044645.htm; First Budapest-Changsha cargo train departs from Hungary to China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35090527.htm.

⁴¹⁹ Cargo train services launched between Weihai and Hamburg. URL: http://english.scio.gov.cn/2017-09/02/content_41526265.htm.

⁴²⁰ Грузовой поезд, движущийся по новому китайско-европейскому железнодорожно-морскому транспортному маршруту Урумчи—Роттердам, прибыл в Ригу. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content_41753508.htm.

⁴²¹ New China-Europe rail-sea cargo route opens. URL: http://china.org.cn/business/2017-09/30/content_41670539.htm.

⁴²² In pics: Chinese int'l freight train leaves Yinchuan for Tehran. URL: http://english.scio.gov.cn/2017-10/06/content_41539057_2.htm.

⁴²³ Новый маршрут поездов из Китая в Словакию проходит по территории России и Украины и в сравнении с традиционным маршрутом, проходящим по территории Белоруссии и Польши, позволяет сократить время в пути и сделать более эффективной логистику перевозок (*Zhao Xiaomin (China Daily)*). Dalian-Bratislava rail freight link boosts ties. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content_33808287.htm.

⁴²⁴ *Zhao Xiaomin (China Daily)*. First China-Slovakia block train launched in Dalian. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/27/content_33779758.htm; First trial freight train from China arrives in Slovakia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content_34514719.htm.

⁴²⁵ *Zhao Xiaomin (China Daily)*. Dalian-Bratislava rail freight link boosts ties. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content_33808287.htm;

Запущен новый грузовой железнодорожный маршрут из китайского города Дянь в Словакию. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/27/content_41805001.htm.

⁴²⁶ Cargo railway linking Finland and China opens. URL: http://china.org.cn/business/2017-11/11/content_41877660.htm.

⁴²⁷ Cargo train services launched between Hamburg, China's Yichang. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/21/content_34799534.htm.

⁴²⁸ Первый грузовой поезд отправился из Ганьжоу в Афганистан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1219/c31518-9306269.html>.

⁴²⁹ Открылись грузовые железнодорожные маршруты Ганьжоу—Таджикистан и Ганьжоу—Гамбург. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-09/25/content_41639757.htm; Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm; *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/19).

⁴³⁰ Cargo train links Poland with China's Jiangxi. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/16/content_30687345.htm.

⁴³¹ Через КПП Маньжоули в Китай впервые поставлена древесина из Финляндии. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-01/21/content_50262380.htm.

⁴³² *Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/19).

⁴³³ China opens new freight train service to Budapest. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/19/WS5a61ae1ba3106e7dcc1355dd.html>.

⁴³⁴ First freight train links Guangxi and Europe. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/19/WS5a613636a3106e7dcc135313.html>.

⁴³⁵ Железнодорожные грузовые маршруты Китай-Европа продлены до Вьетнама. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-03/18/content_50720680.htm.

⁴³⁶ Открылся маршрут железнодорожных грузоперевозок из Интана (пров. Цзянси) в Узбекистан. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-09/18/content_63588895.htm.

⁴³⁷ Рейсы Китай—Европа из Вэйхая стали регулярными и отправляются раз в неделю. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2019-02/27/content_74510851.htm.

⁴³⁸ На первом заседании Совместной рабочей группы по перевозкам в рамках железнодорожных маршрутов «Китай—Европа» достигнут ряд консенсусов. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-10/20/content_41761501.htm.

⁴³⁹ *Bai Yang (People's Daily)*. China-Europe economic ties in booming tide. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1205/c90000-9198986.html>.

⁴⁴⁰ «New milestone» for China-EU partnership seen URL: http://www.china-daily.com.cn/world/2017xivisiteu/2018-03/31/content_17390846.htm.

⁴⁴¹ Муниципалитет Стара-Пазова находится в юго-восточной части Срема, в автономном крае Воеводина, который занимает северную часть Сербии. Географическое положение муниципалитета очень выгодно — между двумя самыми большими городами в стране: на расстоянии 30 км от Белграда и 40 км от Нови-Сада. Все важные автодороги пересекают территорию муниципалитета Стара-Пазова, а именно: автомагистраль Белград — Загреб (Е-70), автомагистраль Белград — Нови-Сад (Е-75), магистральная дорога М-22 и региональные дороги Р-106 и Р-121. Через муниципалитет проходят значительные международные железнодорожные маршруты в северном направлении на г. Суботица, Венгрию и Германию, в южном направлении на г. Ниш и Грецию (Premier Li urges speedy construction of China-Europe land-sea express. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content_50075752.htm).

⁴⁴² В январе 2019 г. дочерняя компания холдинга — ООО «РЖД Интернэшнл» заключила очередной контракт на модернизацию и строительство железнодорожной инфраструктуры Сербии. Документ подписали президенты РФ и Сербии В. Путин и А. Вучич в ходе официального визита российского президента в Белград, во время которого заключен ряд двусторонних российско-сербских соглашений о сотрудничестве в сфере транспорта. Согласно контракту ООО «РЖД Интернэшнл» приступит ко второму этапу реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги на участке Стара-Пазова—Нови Сад протяженностью 40 км, который является частью линии Белград—Будапешт (Венгрия). Комплекс работ включает в себя строительство электротехнической инфраструктуры, архитектурно-строительных сооружений и сопутствующих объектов, силовых электроэнергетических сооружений, регулирование водотоков и обустройство полосы земледелия. После завершения работ максимальная скорость движения поездов составит 200 км/ч. По условиям контракта компания разработает проект реконструкции и модернизации железнодорожной линии между городами Валево и Врбница и до границы с Черногорией протяженностью 210 км. Кроме того, ООО «РЖД Интернэшнл» выполнит проектирование и строительство единого диспетчерского центра по управлению движением поездов по территории Сербии. Сроки создания подобного центра оцениваются в 3 года. К началу 2019 г. российская компания уже реализовала несколько проек-

тов. Модернизация участка Ресник—Валево, который является частью железнодорожной линии Белград—Бар (Черногория), завершилась в конце прошлого года. Стоимость проекта составила около 80 млн долл. Кроме того, ООО «РЖД Интернэшнл» построило и электрифицировало 16 км второго пути линии Белград—Панчево и реконструировало 6 участков ЕТЖМ.

⁴⁴³ В 2008 г. китайская морская компания COSCO получила в аренду на 35 лет причалы № 2 и № 3 порта Пирей, а в 2016 г. обновленная корпорация China COSCO Shipping Corporation и Приватизационный фонд Греции пришли к соглашению о продаже китайской компании 67 % акций греческого порта Пирей на сумму 368,5 млн евро (410,6 млн долл.). В течение ближайших 10 лет китайская компания инвестирует еще 350 млн евро в строительство 2 грузовых терминалов в порту Пирей. Это позволит к 2020 г. увеличить грузооборот порта с нынешних 3,74 млн до 6,3 млн контейнеров. План COSCO по развитию мощностей греческого порта Пирей, являющегося одним из ключевых пунктов МШП XXI в. позволит увеличить ежегодные доходы порта на 5,1 млн евро, дополнительно создать 125 тыс. новых рабочих мест (COSCO declared preferred investor for Greek port. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-02/18/content_37814735.htm; COSCO's acquisition of Greek Piraeus Port to further contribute to local economy. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/11/content_24433054.htm; COSCO SHIPPING — A name card of China in Greece on Maritime Silk Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-05/08/content_29251685.htm; Sun Tianren (People's Daily Online). Piraeus Port project a role model for Sino-Greek cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215302.html>; Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/19; China, Greece voice confidence in prospects of cooperation under B&R Initiative. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-12/11/content_74262867.htm; Chinese-operated trade hub in Hungary facilitates cooperation with European businesses. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-11/24/content_34931130.htm; Sino-Greek cooperation at Piraeus achieves impressive results. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/21/content_74394387.htm).

⁴⁴⁴ Sino-Greek cooperation at Piraeus achieves impressive results. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/21/content_74394387.htm.

⁴⁴⁵ One of world's largest container ships docks at Greece's Piraeus. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1139057.shtml> (Source: Xinhua Published: 2019/2/16).

⁴⁴⁶ China, Greece voice confidence in prospects of cooperation under B&R Initiative. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-12/11/content_74262867.htm.

⁴⁴⁷ В 2017 г. в порту Ляньюньган закончилось строительство первой очереди китайско-казахстанского логистического терминала, который превратил порт в крупнейший пункт распределения транзитных грузов, поступающих в страны Европы и ЦА. В 2017 г. через Ляньюньган проходило более 30 % европейских и около 60 % центрально-азиатских трансграничных перевозок. В период до 2020 г. в терминале будет сооружена контейнерная площадка площадью 220 тыс. кв. м, помещение для сбора и разбора контейнеров площадью 23 тыс. кв. м и железнодорожная подъездная линия протяженностью 3,8 км, а максимальная мощность центра в 2020 г. составит 500 тыс. стандартных контейнеров в год. Модернизация терминальной инфраструктуры порта Ляньюньган позволит увеличить поток грузов из стран АТЭС в страны Европы и ЦА (China-Kazakhstan logistics terminal opens in Lianyungang. URL: http://www.china.org.cn/wap/2017-05/20/content_32438623.htm; *Lo J. (China Daily)*. Finding a fast route to European nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/24/content_18967230_2.htm).

⁴⁴⁸ Россия могла бы получать часть транзитных грузов (КНР и других стран АТР) и из иранских портов посредством транспортировки через Каспийское море, однако каспийское направление — единственное среди портовых, где объемы перевалки грузов падают уже несколько лет. Согласно статистическим данным, за 2017 г. грузооборот снизился на 35,3 % по сравнению с 2016 г., составив всего 3,6 млн т, в то время как общая мощность терминалов превышает 20 млн т. За 6 лет, с 2010 по 2017 гг., 3 порта — Махачкала, Астрахань и Оля — потеряли в общей сложности 10,9 млн т грузооборота. Для решения этого вопроса 11 ноября 2017 г. кабинет министров РФ утвердил «Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне до 2030 г.», а также план строительства железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Каспийские порты — это важные элементы международного транспортного коридора, по которому предполагается перевозить грузы из Китая (через порты Ирана) в Россию и Европу и обратно. Для увеличения трафика необходимо сделать российские порты в Каспийском регионе узлами международной торговли, модернизировать портовые мощности, а также реконструировать дальние и ближние автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Стратегия предполагает к 2030 г. обеспечить объемы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна до 7 млн т, объемы грузопотока по прочим грузам — до 7 млн т, создать более 2 тыс. новых рабочих мест. Для этого нужно модернизировать портовые мощности, построить два новых терминала в Дагестане, а также реконструировать транспортные подходы к морским портам. В Стратегии намечается расширение провозных возможностей железной дороги в этом направлении, поскольку ряд участков работают с перегрузкой. В частности, на Северо-Кавказской дороге участок Кушчевка—Лиски загружен на 137 %, а Тихорецкая—Гумрак — на 121 %. На Приволжской близок к полной загрузке участок Верхний Баскунчак — Урбах и Вол-

гоградский транспортный узел. ОАО «РЖД» в 2017 г. вложило в реализацию инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Трубная—Верхний Баскунчак—Аксарайская» 1,9 млрд руб., а всего уже инвестировано 6,6 млрд руб. В 2018 г. первый этап проекта по расширению пропускных возможностей должен быть закончен, и начнется второй этап — электрификация участка Трубная—Аксарайская (*Плетнев С.* Правительство намерено развить порты Каспия и железнодорожные подходы к ним // Гудок. 2018. № 201 (26340)).

⁴⁴⁹ Rail routes to fuel exports growth URL: http://www.china.org.cn/business/2018-05/28/content_32510580.htm.

⁴⁵⁰ Chinese official calls for promoting B&R int'l cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/16/WS5c160edaa3107d4c3a0010e9.html>.

⁴⁵¹ Xinjiang to invest \$70 billion in infrastructure in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/07/WS5a51bf96a31008cf16da58c5.html>.

⁴⁵² Xinjiang foreign trade with B&R countries rises in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/15/WS5c665f51a3106c65c34e9956.html>.

⁴⁵³ По мере развития регионального промышленного потенциала западные провинции КНР будут испытывать нужду в новых каналах вывоза нарастающих объемов выпускаемой продукции не только внутри страны в восточном направлении, но и по западным маршрутам в Европу. Например, к 2025 г. ВРП СУАР превысит совокупный ВВП Центральной Азии и автономный район будет осуществлять экспорт части своей продукции в страны Евросоюза по железной дороге. Протяженность континентального транзитного железнодорожного маршрута из СУАР до Европы составляет менее 6 тыс. км, а расстояние транспортировки товаров, произведенных в СУАР, до китайских портов на восточном побережье КНР — около 4 тыс. км. Однако маршрут транспортировки грузов по территории Китая к восточным портам повышает логистические издержки, поскольку требует перегрузки товаров на суда в излишне загруженных китайских портах и дальнейшей длительной транспортировки грузов морским путем в Европу (сроки железнодорожной перевозки грузов из Урумчи в Берлин в 3 раза меньше транспортировки морским путем из порта Шэньчжэнь в порт Гамбург). Принимая во внимание высокую ставку тарифов на континентальные транзитные железнодорожные грузоперевозки, использование континентальных маршрутов ЭПШП для экспорта части промышленных товаров западных провинций в Европу будет экономически целесообразно лишь при условии, что промышленные предприятия западного региона КНР смогут наладить производство малогабаритной конкурентоспособной инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью (Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103_19333030.shtml; Chinese-operated trade hub in Hungary facilitates cooperation with European

businesses. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34931130.htm; Returns rising from manufacturing ODI. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201712/19/t20171219_18830979.shtml).

⁴⁵⁴ Xinjiang to invest over 10b yuan in railway projects. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/201902/15/WS5c667866a3106c65c34e9996.html>.

⁴⁵⁵ *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/19).

⁴⁵⁶ Xinjiang improves customs clearance efficiency record. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1138646.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/12).

⁴⁵⁷ Outbound cargo trains up 41 pct at Urumqi logistics center. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2018-12/31/content_74329552.htm.

⁴⁵⁸ В 2014 г. через КПП Алашанькоу прошли 53 железнодорожных грузовых состава, которые перевезли китайские товары в главные города Центральной Азии. В 2015 г. количество рейсов превысило 100, в 2016 г. составило 233 грузовых состава, а в 2017 г. это количество возросло на 35 % до 320 ед. (Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/05/content_40049349.htm; Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201701/06/t20170106_19422630.shtml; *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html; Xinjiang to run more transnational freight trains in 2017. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320_21153470.shtml; Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm; Количество товарных поездов, отправленных в рамках маршрута Китай—Европа, превысило отметку в 6 тыс. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content_50063797.htm; Record number of freight trains link China, Europe. URL: http://china.org.cn/business/2018-11/18/content_41911951.htm).

⁴⁵⁹ «Healthy» Silk Road leads to healthier int'l cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1029811.shtml> (Source: Xinhua Published: 2018/1/20).

⁴⁶⁰ Rail capacity boosted under new operational plan. URL: http://www.china.org.cn/wap/2017-05/17/content_38468747.htm; Intl trains boost China-Europe trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330837.htm; China-Europe train services see robust growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-04/21/content_40666978.htm; *Liu Ying*. More Globalized and Opened Up. The Belt and Road Initiative advances economic globalization and China's further opening up. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/201805/t20170508_800095605.html.

⁴⁶¹ Китайские специалисты в области железнодорожных перевозок отмечают, что маятниковые евроазиатские железнодорожные маршруты на практике зачастую превращаются в поездки с обратным холостым пробегом — большинство грузовых поездов, прибывающих из Китая в Европу, на обратном пути из стран Старого Света в КНР идут полупустыми, а иногда и полностью порожними. В 2015 г. лишь 28 поездов из Европы были заполнены товарами. Ситуация в 2016 г. стала изменяться к лучшему — в КНР из Европы заполненными возвратились 265 составов (Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm). Кроме того, руководство КЖК сетует на отсутствие достаточных производственных мощностей в западных провинциях КНР, что вызывает нехватку экспортных грузов и, как следствие, недогруз вагонов и контейнеров при прохождении железнодорожных составов через территорию западных провинций КНР. Это создает дисбаланс грузопотоков и негативно отражается на окупаемости железнодорожных проектов (*Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html; *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 11/19); *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 11/19; Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm; *Jing Shuiyu* (*China Daily*). Belt and Road Initiative provides boost for logistics deals in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/22/WS5a3c7dc3a31008cf16da2de9.html>). В 2015 г. Госсовет КНР утвердил г. Чунцин в качестве главного «сухопутного порта» ввоза импортных автомобилей. В период с 2015 до 2018 г. по маршруту Дуйсбург—Чунцин было ввезено около 3 тыс. импортных автомобилей. Принимая во внимание, что общий объем импорта автомобилей в КНР в 2017 г. составил около 1 млн единиц, объемы ввоза в Китай иностранных автомобилей по железнодорожному континентальному пути остаются крайне незначительными (China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20170723_14091364.shtml; Шелковый путь строится на рельсах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1116/c31518-9142397.html>; *Huang Ge*. China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/11/23); *Wang Cong*. China-Europe cargo trains reach 5,000. Shippers struggle to make profits as routes expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1065359.shtml> (дата обращения: 10.12.2018).

⁴⁶² China-Europe cargo trains create wealth. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201701/15/t201701/15_14879898.shtml; China Railway Express: The New Passage for

Trade between China and Europe. URL: http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518_800096582.html.

⁴⁶³ Xi offering nations 'ride' on Silk Road. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-12/18/content_39115896.htm; Railroads forecast to top 3 billion trips. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content_27856853.htm.

⁴⁶⁴ Объем перевозок по маршруту Азия — Европа по территории Казахстана, России, Беларуси вырос в два раза — АО «ОТЛК». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1231/c31519-9161500.html>; Mongolia vows to enhance China- Europe rail freight. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm; From European farm to Chinese table: Europe hopes freight trains to boost exports. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-01/12/content_29324075.htm.

⁴⁶⁵ Преодолев это расстояние, транзитные поезда смогли бы 424 раза обогнуть экватор Земли, а если соединить вместе все контейнеры, перевезенные в течение 2017 г., то получилась бы цепочка длиной 900 км, равная расстоянию между Пекином и Нанкином (*Sun Wenyu (People's Daily Online)*). China-Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1206/c90000-9225007.html> (дата обращения: 16.03.2018).

⁴⁶⁶ *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Sun Wenyu (People's Daily Online)*. China-Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html>.

⁴⁶⁷ Практически 1/3, или 1127 грузовых составов по 14-ти маршрутам были отправлены в 2017 г. в страны Европы и Центральной Азии из экономического развитаго региона дельты р. Янцзы (Cargo trains make record trips between Yangtze River Delta, Europe. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/03/WS5a4c3fe4a31008cf16da4ce4.html>).

⁴⁶⁸ Fuxing trains eyeing global markets. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-03/09/content_50689501.htm.

⁴⁶⁹ С 2017 г. на всех поездах, следующих из Китая в Европу, имеется единый логотип — «Китайско-европейский экспресс». Поезда курсируют по определенным маршрутам, связывающим Китай со странами, прилегающими к ЭПШП, и европейскими государствами. Сегодня экспрессы следуют в зарубежные страны по 3-м основным маршрутам: *восточному* — через пограничные переходы Маньчжоули и Суйфэньхэ на границе с РФ, *центральному* — через КПП Эрэн-Хото на границе с Монголией и *западному* — через КПП Алашаньюкоу и Хоргос на границе с Казахстаном (China-Europe new freight train links Xi'an with Budapest. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-11/01/content_40544972.htm).

⁴⁷⁰ *Luo Weiteng*. Deeper integration is the answer: CE URL: http://o53xomnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/hkedition/2017-11/14/content_34504504.htm; Record number of freight trains link China, Europe. URL: http://china.org.cn/business/2017-11/18/content_41911951.htm; *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

⁴⁷¹ 4 января 2018 г. на официальном сайте казахстанского лидера было опубликована книга Н. Назарбаева «Эра независимости». Президент Казахстана отметил, что благодаря конструктивной позиции политических лидеров началась работа по сопряжению казахстанской программы «Нурлы жол» с инициативой Экономического пояса Шелкового пути, в первую очередь в сферах транспорта, Он подчеркнул, что «нашим крупным вкладом стало строительство казахстанского участка автомобильной магистрали Западный Китай—Западная Европа, ежегодный грузопоток по которой составит до 30 млн т. Быстро растут железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Казахстан и далее в Россию, Европу, а также в страны Центральной Азии и Каспийского региона. В 2020 г. предполагается перевозка 500 тыс. контейнеров с грузами, расширяются казахстанские морские порты на Каспии, а через КПП Хоргос с Китаем соединены все государства Центральной Азии». Делая выводы из этого заявления, можно считать, что 300 тыс. контейнеров из КНР и стран АТР в 2020 г. проследуют в страны Европы, Центральной и Южной Азии по территории Казахстана через его порты и КПП Хоргос, минуя территорию России (Отношения Китая и Казахстана приобрели качество всестороннего стратегического партнерства — книга президента Казахстана. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0105/c31519-9312062.html>).

⁴⁷² В рамках международных железнодорожных грузовых перевозок Китай — Европа открыто уже 57 маршрутов. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/27/content_50168141.htm.

⁴⁷³ China's rail freight volume grows by 9.1 % in 2018. URL: <http://global.china-daily.com.cn/a/201901/17/WS5c4014dea3106c65c34e5083.html>.

⁴⁷⁴ China-Europe freight train services surge in 2018. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/19/content_74389328.htm.

⁴⁷⁵ Gov't to assess railway links to Europe. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-10/17/content_66611081.htm.

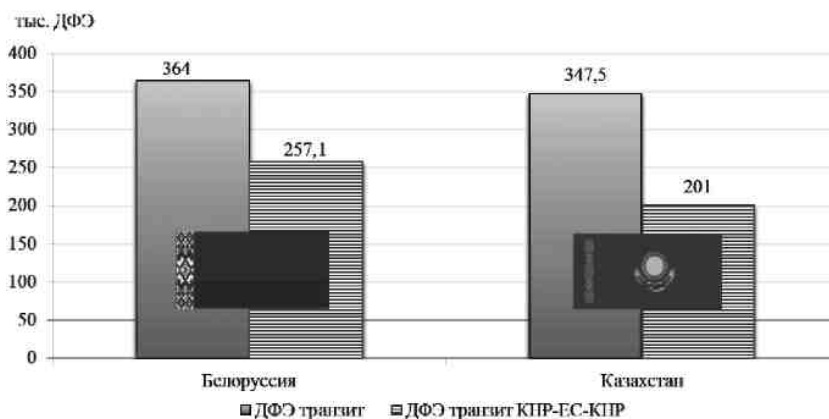
⁴⁷⁶ В конце 2018 г. российский логистический оператор ОТЛК ЕРА отправил первые поезда в г. Чэнду в рамках проекта развития мультимодальных перевозок через порты Калининградской области в направлении Европа—Китай. При отправке пилотных поездов использовалась технология объединения кон-

тейнерных поездов для оптимального использования пропускной способности маршрута и эффективного использования парка вагонов, и все отгрузки прошли без срывов и существенных задержек — пилотные отправки прошли удачно. Сегодня интерес грузовладельцев к мультимодальному сервису не снижается и идёт активная договорная работа. Данный вид сообщения между Европой и Азией имеет хорошую перспективу, поскольку мультимодальные перевозки через порты Калининградской области отлично дополняют традиционные маршруты через «сухие» пограничные переходы с Польшей, и при этом у каждого направления есть свои преимущества, связанные с локацией конечного грузополучателя или грузоотправителя в странах ЕС. Спрос на российский мультимодальный маршрут будет расти — есть особенности европейской железнодорожной инфраструктуры, которые не всегда позволяют обеспечить планомерную доставку контейнерных поездов в пиковые месяцы объёма перевозок, а короткие участки морского пути из портов Калининграда до ключевых портов Северной Европы сохраняют качество и комфорт для грузовладельцев независимо от ситуации на европейской железнодорожной колее 1435 мм. Главные факторы конкурентоспособности маршрута — его цена и качество сервиса, а стоимостные характеристики мультимодального сервиса АО «ОТЛК ЕРА» через порты Калининграда практически не отличаются от базовых маршрутов и, кроме того, к тарифным ставкам также применяются понижающие коэффициенты за большой объём перевозок. Из показателей качества сервиса ключевым является транзитное время доставки контейнера, а пилотные отправки продемонстрировали хорошую скорость движения по российской железнодорожной инфраструктуре 1520 мм: уложились в 6 суток (*Ермакова К.* Груз проедет через порт // Гудок. Выпуск № 24 (26633) от 13.02.2019).

⁴⁷⁷ Западный участок маршрута КНР—страны Европы—КНР обслуживается белорусскими железными дорогами (БЖД). Также как в Казахстане и РФ, это наиболее динамичный сегмент национальной экономики. По итогам работы БЖД за 2017 г. всего было перевезено 524 тыс. ДФЭ, что в 1,6 раза больше, чем в 2016 г. Общий объем транзитных перевозок составил 364 тыс. контейнеров (рост в 1,6 раза). В сообщении Китай—страны Европы объем транзитных перевозок увеличен в 1,8 раза, перевезено порядка 257,1 тыс. контейнеров (34,7 % этого объема перевозок составили перевозки в сообщении страны Европы—КНР, а 65,3 % — в сообщении Китай—страны Европы. Из Европы в Китай было перевезено 96,9 тыс. контейнеров (рост в 1,9 раза), из Китая в ЕС — 160,2 тыс. контейнеров (рост в 1,7 раза). Из 18 регулярных контейнерных поездов, обслуживаемых БЖД, 7 курсировали между странами ЕС и КНР. По сути Белоруссия стала западным хабом транзитных перевозок для стран ЕАЭС и КНР. В 2017 г. Казахстан почти сравнялся с Белоруссией по показателям объема контейнерного транзита

и при этом доля транзита по маршруту Китай—Европа—Китай в общем объеме транзита составила в Белоруссии 70,6 %, а в Казахстане — 56 %.

Соотношение общего объема контейнерного транзита и транзита по маршруту страны Европы—КНР—страны Европы Белоруссии и Казахстана в 2017 г.



Источник: Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 49.

⁴⁷⁸ 4 января 2018 г. на официальном сайте казахстанского лидера было опубликована книга Н. Назарбаева «Эра независимости». Президент Казахстана отметил, что благодаря конструктивной позиции политических лидеров началась работа по сопряжению казахстанской программы «Нурлы жол» с инициативой создания Экономического пояса Шелкового пути, в первую очередь, в сферах транспорта. Он подчеркнул, что «нашим крупным вкладом стало строительство казахстанского участка автомобильной магистрали Западный Китай—Западная Европа, ежегодный грузопоток по которой составит до 30 млн т. Быстро растут железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Казахстан и далее в Россию, Европу, а также в страны Центральной Азии и Каспийского региона. В 2020 г. предполагается перевозка 500 тыс. контейнеров с грузами, расширяются казахстанские морские порты на Каспии, а через КПП Хоргос с Китаем соединены все государства Центральной Азии». Делая выводы из этого заявления, можно посчитать, что 300 тыс. контейнеров из КНР и стран АТР в 2020 г. проследуют в страны Европы, Центральной и Южной Азии по территории Казахстана через его порты и КПП Хоргос, минуя территорию России (Отношения Китая и Казахстана приобрели качество всестороннего стратегического партнерства — книга

президента Казахстана. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0105/c31519-9312062.html>).

⁴⁷⁹ *Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 44—45.

⁴⁸⁰ Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm.

⁴⁸¹ *Wang Cong.* Financial institutions pouring into Xinjiang. B&R offers opportunities for foreign, domestic enterprises: expert. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1039796.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/27); *Bai Shi.* A Boost to Regional Economies. The construction of the China — Pakistan Economic Corridor accelerates. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505_800095487.html.

⁴⁸² По сообщениям пакистанских СМИ, к началу 2019 г. около 1,2 млн новых рабочих мест были созданы в Пакистане в рамках реализации проектов строительства китайско-пакистанского экономического коридора (СРЕС) (*Hu Weijia.* CPEC can play key role in generating jobs in Pakistan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1135197.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/1/920).

⁴⁸³ Новая международная грузовая железнодорожная ветка открылась в АР Внутренняя Монголия. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-09/05/content_62337211.htm.

⁴⁸⁴ New freight route links China, Pakistan. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201810/24/t20181024_30612225.shtml.

⁴⁸⁵ CPEC to help improve Pakistan's connectivity with the world: finance minister. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2019-01/17/content_74380405.htm.

⁴⁸⁶ *Li Tianyang.* Belt & Road Initiative expands China-Iran cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/25/WS5c4aa81da3106c65c34e6912.html>.

⁴⁸⁷ *Wang Dehua.* Inclusivity, transparency can dispel CPEC rumors. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026070.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/28); *Zhang Yunbi, Chen Yingqun (China Daily).* Rejuvenated port to make a splash. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-05/04/content_29194718_1.htm.

⁴⁸⁸ *Hu Weijia.* China should tackle CPEC disputes by inviting more countries to join and invest. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026461.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/12/30).

⁴⁸⁹ Россия могла бы получать часть транзитных грузов (КНР и других стран АТР) и из иранских портов посредством транспортировки через Каспийское море, однако каспийское направление — единственное среди портовых, где объ-

емы перевалки грузов падают уже несколько лет. Согласно статистическим данным, за 9 месяцев 2017 г. грузооборот снизился на 35,3 % по сравнению с таким же периодом 2016 г., составив всего 3,1 млн т, в то время как общая мощность терминалов превышает 20 млн т. За 6 лет, с 2010 по 2016 г., три порта — Махачкала, Астрахань и Оля — потеряли в общей сложности 10,9 млн т грузооборота. Для решения этого вопроса 11 ноября 2017 г. кабинет министров РФ утвердил «Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне до 2030 г.», а также план строительства железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Каспийские порты — это важные элементы международного транспортного коридора, по которому предполагается перевозить грузы из Китая (через порты Ирана) в Россию и Европу и обратно. Для увеличения трафика необходимо сделать российские порты в Каспийском регионе узлами международной торговли, модернизировать портовые мощности, а также реконструировать дальние и ближние автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Стратегия предполагает к 2030 г. обеспечить объемы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна до 7 млн т, объемы грузопотока по прочим грузам — до 7 млн т, создать более 2 тыс. новых рабочих мест. Для этого нужно модернизировать портовые мощности, построить два новых терминала в Дагестане, а также реконструировать транспортные подходы к морским портам. В Стратегии намечается расширение провозных возможностей железной дороги в этом направлении, поскольку ряд участков работают с перегрузкой. В частности, на Северо-Кавказской дороге участок Кушевка—Лиски загружен на 137 %, а Тихорецкая—Гумрак — на 121 %. На Приволжской близок к полной загрузке участок Верхний Баскунчак—Урбах и Волгоградский транспортный узел. ОАО «РЖД» в 2017 г. вложило в реализацию инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Трубная—Верхний Баскунчак—Аксарайская» 1,9 млрд руб., а всего уже инвестировано 6,6 млрд руб. В 2018 г. первый этап проекта по расширению пропускных возможностей должен быть закончен, и начнется второй этап — электрификация участка Трубная—Аксарайская (Плетнев С. Правительство намерено развить порты Каспия и железнодорожные подходы к ним // Гудок. 2017. № 201 (26340)).

⁴⁹⁰ *Deng Yaqing*. A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator. URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-07/09/content_628456_2.htm; Китай подвел итоги развития экономических связей со странами Центральной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0813/c31521-9166706.html>; *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19); China-CEEC ties make remarkable progress, enhance China-EU cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/25/>

content_34978971.htm; *Yuan Yuan*. Go West. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html.

⁴⁹¹ 2018 год под девизом «Туркменистан — сердце Великого Шелкового пути» станет важным для китайско-туркменского двустороннего сотрудничества. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-02/08/content_50454023.htm.

⁴⁹² Железная дорога Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран стала кратчайшим путем доставки грузов из Китая в страны Персидского залива. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1212/c31521-9165858.html>; *Chen Qiqing*. China's Growth Powers World Economy. China's development creates opportunities for the world. URL: http://www.bjreview.com/Business/201712/t20171022_800107939.html; Третий контейнерный поезд прошел по маршруту Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0120/c31519-9317834.html>.

⁴⁹³ *Dai Tian* (*Chinadaily.com.cn*). Cities eye pivotal roles in Belt and Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/29/content_28725152.htm.

⁴⁹⁴ Chinese envoy on key achievements along Belt and Road in 2016. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28490097.htm.

⁴⁹⁵ *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11).

⁴⁹⁶ The revival of the Silk Road: perspectives from point of view of Kazakhstan-China cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/102774/8470618.html>; Китай подвел итоги развития экономических связей со странами Центральной Азии. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/13/content_40098678.htm.

⁴⁹⁷ Кыргызстан заинтересован проложить железную дорогу по такому маршруту, который мог бы охватить как можно больше населенных пунктов и, поэтому, предлагает два варианта железной дороги. 1-й маршрут — Торугарт—Достук—Ат—Баши—Джалал-Абад (433 км), а 2-й — Торугарт—Арпа—Кара-Суу (278 км). Китайская сторона настаивает на сокращении протяженности транзитной дороги до 100 км, поскольку это обеспечит ее большую конкурентоспособность.

⁴⁹⁸ *Li Nan*. China, Uzbekistan to Focus on Belt and Road Development. URL: http://www.bjreview.com/World/201706/t20170623_800060178.html; B&R nations to further benefit from China's initiative- EBRD economist. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077014.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/24); *Li Zigu*. Old Friends, New Links. In their 25th year of enjoying bilateral diplomatic ties, China and Uzbekistan have more to celebrate. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170516_800096338.html; Президенты Кыргызстана и Ирана

обсудили проект строительства железной дороги из Китая в Иран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1224/c31519-9158815.html>; *Cui Jia, Ren Qi (China Daily)*. Uzbekistan backs Silk Road Economic Belt. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/10/content_17574282.htm.

⁴⁹⁹ В реальности инфраструктурные проекты на территории Афганистана удастся реализовать не в полной мере. В частности, заявленный много лет назад проект газопровода ТАПИ (Туркменистан—Афганистан—Пакистан—Индия) прокладывать на территории Афганистана так и не начали, а те проекты, которые наметил для себя Узбекистан, во многом будут зависеть от уровня безопасности и стабилизации ситуации в Афганистане. В любом случае придется договариваться с группировками, от которых исходит угроза дестабилизации — на неконтролируемом или плохо контролируемом севере Афганистана — это «Талибан», «Исламское государство» и силы бывшего Северного альянса (*Панфилова В.* Узбекистан прокладывает путь к иранским портам через Афганистан. Ташкент и Кабул обеспечивают безопасность торгового потока. URL: http://www.ng.ru/cis/2017-12-06/5_7130_uzbekistan.html (дата обращения: 06.12.2017).

⁵⁰⁰ More talks «needed on high-speed rail link» between Xinjiang, Europe. URL: <http://topic.chinadaily.com.cn/index/cache?collection=extranewsmini&source=ecns.cn&title=More+talks+%27needed+on+highspeed+rail+link%27+between+Xinjiang2C+Europe&aid=62705> (дата обращения: 02.04.2017); New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-11/21/content_37123402.htm.

⁵⁰¹ Запущен маршрут перевозки товаров из Центрального Китая в Минск. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/20/content_40146751.htm; Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm.

⁵⁰² B&R nations to further benefit from China's initiative — EBRD economist. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077014.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/24).

⁵⁰³ Cargo trains linking east China, central Asia, see rise in exports. URL: http://china.org.cn/business/2017-10/27/content_41805210.htm.

⁵⁰⁴ New freight train links Inner Mongolia, Kazakhstan. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content_39750361.htm.

⁵⁰⁵ *Xin Dingding*. Wheels turning to create New Silk Road. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2017-11/15/content_12334699.htm.

⁵⁰⁶ Открыт маршрут международных железнодорожных грузовых перевозок Шицзуйшань (Нинся)—Казахстан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1117/c31518-9143195.html>.

⁵⁰⁷ New freight train links Inner Mongolia, Kazakhstan. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201611/21/t20161121_17978346.shtml.

⁵⁰⁸ Из Внутренней Монголии в Казахстан отправился грузовой состав. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/20/content_39747305.htm.

⁵⁰⁹ Cargo train launched between Xi'an, Uzbekistan. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361944.htm.

⁵¹⁰ Cargo train services launched between China's Shanxi, Kazakhstan. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/01/content_32717806.htm.

⁵¹¹ Из Синьсяна в центральнокитайской провинции Хэнань вышел первый товарный поезд в Центральную Азию. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-03/29/content_50764686.htm.

⁵¹² 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 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 о. Иссык-Куль). А на юго-западе на территорию страны заходили короткие ветки из Узбекистана: Ахунбабаева—Фергана—Кызылкия, Карасу—Джалал-Абад—Кок-Янган, Карасу—Ош, Учкурган—Ташкумыр. В Таджикистане железнодорожная сеть оказалась разделенной на три изолированные дороги: на севере Бекабад—Канибадам—Шураб, в центре Сарыасия (Узбекистан)—Пахтаабат—Душанбе—Янги-Базар (Кофарнихон), на юге Курган-Тюбе—Яван. В Узбекистане территорией Туркмении отрезаны от сети страны участки Ургенч—Хива, Тахияташ—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—Та-

хиаташ—Кернай и Талимарджан—Керкичи—Келиф), а 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, а Узбекистан построил железную дорогу до границы Афганистана и мост через р. Аму-Дарья, что позволило ему соединить свою железнодорожную сеть с афганской.

⁵¹³ *Huang Ge*. China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2018/4/23); *Wang Cong*. China-Europe cargo trains reach 5,000. Shippers struggle to make profits as routes expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1065359.shtml> (дата обращения: 10.10.2018).

⁵¹⁴ *Zhao Shengnan, Zhao Yinan, Mo Jingxi (China Daily)*. Pacts to boost economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/29/content_17139294.htm.

⁵¹⁵ Резко увеличивается объем внешнего товарооборота СУАР, продолжительное высвобождение дивидендов «Одного пояса, одного пути». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/31/content_41820822.htm; Xinjiang aims for financial hub on economic belt. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/09/t20171109_3874142.shtml; *Ren Qi*. Countries look to extend economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/23/content_28650979.htm.

⁵¹⁶ Xinjiang foreign trade with B&R countries rises in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/15/WS5c665f51a3106c65c34e9956.html>.

⁵¹⁷ В Китае предусмотрены определенные меры поддержки производителей подвижного состава, которые экспортируют свою продукцию на экспорт, а именно возмещении затрат на сертификацию, логистику, омологацию (подгонку продукции под стандарты стран-импортеров), а также применение нулевой экспортной пошлины на зарубежные комплектующие для продукции промышленности производства подвижного состава (например: средства блокировки и сигнализации для ВСМ), которая затем будут поставляться в другие страны. Благодаря мерам государственной поддержки в части компенсации транспортно-логистических затрат китайские транспортные компании способны предоставить партнерам конкурентоспособные цены. А государственное субсидирование процентной ставки по кредитам со связанным финансированием в значительной степени обеспечивает привлекательность конкурентных предложений китайских компаний-производителей подвижного состава для железнодорожного транспорта, которые максимально используют потенциал государственной поддержки в части поддержки локализации предприятий и создания гарантийных и сервисных центров в других странах.

⁵¹⁸ К началу 2019 г. Китай предоставил Пакистану льготные кредиты в размере 5,874 млрд долл. для крупных пакистанских транспортных проектов (в основном, в области прокладки железнодорожных сетей), причем правительство Пакистана должно выплатить КНР сумму в размере 6,017 млрд долл., которая включает лишь символические проценты (*Hu Weijia*. Indian media shouldn't distort CPEC facts, goals. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1134238.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/1/1 20).

⁵¹⁹ В декабре 2017 г. крупнейший производитель цемента в Китае компания China National Building Material (CNBM) объявила, что в течение ближайших 3-х лет намерена построить около 100 заводов по производству цемента в 50 странах Азии и Африки, прилегающих к маршруту «пояса и пути» (China to build 100 cement plants in Belt and Road region. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/13/WS5a3015c8a3108bc8c672b094.html>).

⁵²⁰ 22 декабря 2017 г. Государственный комитет по стандартизации КНР утвердил «План действий по унификации стандартов при совместном строительстве железнодорожных маршрутов в странах, прилегающих к «одному поясу и одному пути» на период 2018—2020 гг.», где отмечалась «необходимость углубления сотрудничества по стандартизации в области проектирования и строительства железнодорожной инфраструктуры и применения в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», китайских государственных стандартов и технологий» (Китай будет содействовать применению и реализации своих государственных стандартов в странах региона «Пояса и пути». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-12/23/content_50155774.htm; China signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/23/WS5a3dbf9da31008cf16da306e.html>).

⁵²¹ *Hu Weijia*. Chinese firms should start exporting managerial experience as well as technology. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1030557.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/1/24); *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm; *Tim Collard*. Li Keqiang gives new impetus to the Belt & Road project. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/17/content_40469976.htm; *Xiao Xin*. India's protectionist stance toward China hinders its rail network revamp efforts. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1039791.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/27).

⁵²² Risks on Belt & Road loans controllable. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content_40792340.htm.

⁵²³ Сегодня ШОС вступила в новый исторический период — количество государств-членов увеличилось с шести до восьми, площадь организации теперь простирается до Южной Азии и составляет 3/5 Евразийского континента, насе-

ление — около половины всего населения Земли, а Совокупный объем ВВП стран-членов ШОС в 2018 г. стал составлять свыше 20 % общемирового ВВП (С нового исторического старта продвигать деловое сотрудничество в рамках ШОС. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/12/content_50099580.htm).

⁵²⁴ Roundup: Chinese premier calls for closer SCO cooperation in security, trade, regional connectivity. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-12/02/content_50081868.htm.

⁵²⁵ Spotlight: SCO members to explore industrial capacity cooperation. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/13/content_37305952.htm.

⁵²⁶ Железнодорожное объединение // Гудок. 2018. № 168 (26541).

⁵²⁷ Станция Достык по классности является внеклассной, по характеру работы относится к грузовой пограничной станции с выполнением функций грузовой и сортировочной станции. На КПП Достык функционирует сортировочная горка с 12 сортировочными путями для расформирования, формирования поездов сортировочной работы мощностью до 2,5 тыс. ваг/сут. Перегруз грузов производится на девяти перегрузочных местах: 2 из которых предназначены для перегруза тарно-штучных грузов в крытых вагонах, 3 (открытого типа) для перегруза грузов с открытого подвижного состава и тяжеловесных грузов, 2 (контейнерные площадки) для перегруза средне- и крупнотоннажных контейнеров и 2 места (закрытого типа) для перегруза сыпучих грузов. Также функционирует пункт перестановки колесных пар вагонов с колеи 1520 мм на вагоны колеи 1435 мм и обратно, перерабатывающая мощность 400 ваг/сут. (Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/20/content_28011274.htm; *Li Xiang, Chen Jia (China Daily)*. Better quality growth ahead. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-11/30/content_35130417.htm).

Что касается транзитных коридоров, которые пролегают через КПП Достык, то с завершением строительства и реконструкции участков казахстанско-Китайской железной дороги на направлении Актогай—Достык—Алашанькоу—Урумчи и железнодорожного участка Теджен—Серахс—Мешхед на территории Туркменистана и Ирана сформировались 2-е трансатлантические магистрали. В дополнение к Транссибирской магистрали начала функционировать Евро-Азиатская железнодорожная магистраль: Западная Европа—Белоруссия, Украина—Россия—Казахстан — Китай—Юго-Восточная Азия (согласно классификации Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), маршрут получил название «Северный коридор» Трансазиатской железной магистрали) и направление Пекин—Алматы—Ташкент—Чарджоу—Тегеран—Стамбул протяженностью 12 тыс. км (по классификации ЭСКАТО ООН получило название «Южный коридор»).

⁵²⁸ С открытием КПП Хоргос автономный район превратился в транспортный узел международного значения, объединяющий железнодорожный, автомобильный и трубопроводный виды транспорта, и ориентированный не только на Центральную Азию, но и Европу. В 2014 г. в целях активизации китайско-казахстанских торгово-экономических отношений статус Хоргоса был повышен до уровня специальной экономической зоны (СЭЗ), а с 2015 г. статус железнодорожного КПП Хоргос—Алтынколь был повышен с двустороннего до международного. В июле 2016 г. КПП Хоргос был окончательно принят в эксплуатацию, получил статус МЦПС (международный центр приграничного сотрудничества), а общий объем инвестиций в его строительство составил 1,9 млрд юаней (289 млн долл.). Сегодня площадь МЦПС «Хоргос» составляет 9,28 кв. км (площадь китайской части — 7,43 кв. км, казахстанской — 1,85 кв. км. В 2013 г. центр посетили 320 тыс. человек, а в 2017 г. число посетителей превысило 5 млн человек. Чтобы попасть в МЦПС «Хоргос» жителям Китая, Казахстана и других стран не требуется оформлять визу, а достаточно предъявить паспорт, пропуск для въезда в страну или другое действующее удостоверение личности. Граждане КНР, посещающие МЦПС, имеют право вывозить из него беспошлинных товары на сумму 8 тыс. юаней в день, что гораздо выгоднее, чем в центре беспошлинной торговли в городе Санья (пров. Хайнань), Каждый день в МЦПС «Хоргос» реализуются товары на сумму свыше 5 млн юаней, основными покупателями которых являются китайские предприниматели и граждане стран Центральной Азии. КПП Хоргос расположен в 378 км от Алматы и обладает более явными географическими преимуществами по сравнению с КПП Алашанькоу, поскольку значительно сокращается расстояние транспортировки грузов из провинций Западного Китая до одного из главных городов Центральной Азии. К началу 2018 г. Народный банк Китая, Промышленно-торговый банк Китая, Сельскохозяйственный банк Китая, Строительный банк Китая, Банк коммуникаций и другие банковские учреждения уже открыли в МЦПС «Хоргос» свои отделения (China-Kazakhstan trade center sees surge in visitors. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-11/14/content_39696677.htm; Wang Cong. Free trade zone links consumers in China, Kazakhstan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1045034.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/2); Chen Yingqun (China Daily). Central Asia gets closer, boosts trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm; Xinjiang's Horgos sees booming border trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201704/12/WS59bb83c4a310d4d9ab7e959d.html>; Imports and exports hit record highs at Horgos Port. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/16/WS5a34c6b3a3108bc8c67350dc.html>; Хоргос на границе с Казахстаном превратится в «Уолл-Стрит на западе Китая». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-12/20/content_50113235.htm).

⁵²⁹ Значительно вырос объем мелкой приграничной торговли Синьцзяна с соседними странами через КПП Хоргос. URL: <http://russian.china.org.cn/busi>

ness/txt/2016-11/07/content_39652148.htm; Khorgos: The new city for trade along the Belt and Road. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201705/13/t20170513_22786927.shtml.

⁵³⁰ Imports and exports hit record highs at Horgos Port. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/201712/16/WS5a34c6b3a3108bc8c67350dc.html>.

⁵³¹ Иностранцы СМИ: Китай помогает Казахстану построить порт, который станет центром. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/10/content_50211506.htm.

⁵³² В 2018 году на КПП Хоргос зарегистрирован рост внешнего грузооборота и объема внешней торговли. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/13/content_74368307.htm.

⁵³³ *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2017-09/09/content_638988_2.htm; *Chen Yingqun* (*China Daily*). Central Asia gets closer, boosts trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-06/01/content_29569120.htm.

⁵³⁴ Xinjiang's Horgos sees booming border trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201704/12/WS59bb83c4a310d4d9ab7e959d.html>.

⁵³⁵ В мае 2017 г. две китайские корпорации — COSCO и Lianyungang Port Holdings подписали с национальной железнодорожной компанией Казахстана соглашение о приобретении 49 % акций сухого порта (внутреннего терминала, непосредственно связанного автомобильным и железнодорожным сообщением с морским портом), расположенного в СЭЗ (специальная экономическая зона) «Хоргос — Восточные ворота» в Казахстане. СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», которая выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях, отличается выгодным географическим положением — она расположен всего в 15 км от КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе: от СЭЗ до порта Ляньюньган на востоке Китая можно добраться за 5 дней, до Европы — за 10 дней, а раньше Хоргос соединялся с восточными провинциями КНР в основном посредством автомобильного транспорта. В начале 2018 г. казахстанское АО «Национальный управляющий Холдинг «Байтерек» совместно с компанией «Казахстанские железные дороги» и ее дочерней организацией «КТЖ-Экспресс» дали старт проекту строительства современного комплекса складских помещений в СЭЗ «Хоргос—Восточные ворота». В июне 2017 г. Китайская железнодорожная корпорация запустила первый в СУАР рефрижераторный контейнерный поезд по перспективному маршруту Хоргос—Ханчжоу (пров. Чжэцзян), что позволит местным компаниям сократить логистические издержки (Chinese companies buy stake in dry port in Kazakhstan. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t201705_15_22840399.shtml); «Один пояс, один путь» способствует подъему пограничных городов Китая и Казахстана. URL: <http://russian.china>.

org.cn/exclusive/txt/2017-06/17/content_41045041.htm; Запущен первый в Синьцзяне рефрижераторный контейнерный поезд по маршруту Хоргос—Ханчжоу URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/12/content_41006760.htm; Казахстан профинансировал проект по строительству складов в СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/12/content_50098940.htm).

⁵³⁶ *Wang Cong*. Free trade zone links consumers in China, Kazakhstan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1045034.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/3/2).

⁵³⁷ *Ma Jingjing*. Banking sector in Xinjiang steps up funding to support Belt, Road projects. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034597.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/23); Обобщение: инициатива «Пояс и путь» придает новый толчок развитию китайско-казахстанского сотрудничества. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/14/content_40622248.htm.

⁵³⁸ Xinjiang improves customs clearance efficiency record. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1138646.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/12).

⁵³⁹ Казахстан и Китай увеличат объем железнодорожных перевозок на 33 проц. в 2017 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0311/c31519-9186222.html>.

⁵⁴⁰ *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-09/10/content_639157_2.htm; High-speed railway links major west China cities. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/06/content_50088551.htm.

⁵⁴¹ Китай и Казахстан прилагают совместные усилия к созданию транспортно-логистических коридоров вдоль «Пояса и пути». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content_41581243.htm.

⁵⁴² КНР и Казахстан создадут зону свободной торговли в крупных городах вдоль железных дорог. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2016/0602/c31518-8900903.html>.

⁵⁴³ В 2018 году в Казахстане начнется реализация 5 проектов с участием китайского капитала. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0228/c31519-9430819.html>.

⁵⁴⁴ Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-05/13/content_29330843.htm.

⁵⁴⁵ Китай и Казахстан укрепляют экономическое сотрудничество в рамках инициативы «Пояс и путь». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/12/content_41002393.htm.

⁵⁴⁶ *Bai Shi*. Development Paths Interlace. Kazakhstan's senate chairman applauds the Silk Road Economic Belt's progress. URL: http://www.bjreview.com/World/201812/t20181212_800074390.html.

⁵⁴⁷ Казахстан и Китай увеличили объем железнодорожных перевозок на 33 % в 2017 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0311/c31519-9186222.html>.

⁵⁴⁸ Объем железнодорожных перевозок между КНР и Казахстаном в 2018 году вырос на 38 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0129/c31519-9541929.html>.

⁵⁴⁹ Посол Казахстана в Китае предлагает сделать сотрудничество между РК и КНР образцовой моделью взаимодействия в рамках «Пояса и пути». URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-05/10/content_40781282.htm; *Xie Yahong*. Construction Cooperation. Belt and Road projects bring concrete benefits to Aktogay in Kazakhstan. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201805/t20170509_800095678.html.

⁵⁵⁰ РК и КНР создали фонд с капиталом в 300 млн долл. для инвестиций в казахстанские проекты. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0502/c31519-9288157.html>.

⁵⁵¹ В фокусе внимания Китая: Китай и Казахстан планируют вместе работать над созданием нового трансевразийского транспортного коридора. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0329/c31518-9196358.html>.

⁵⁵² Железная дорога Тачэн—Аягоз станет одним из проектов строительства железнодорожных магистралей в странах Центральной Азии общей протяженностью 4 тыс. км, которые будут профинансированы Китаем в течение ближайших нескольких лет (Саммит ШОС 2017: передача духовного наследия Великого Шелкового пути, направленность на развитие сотрудничества. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content_40972547.htm).

⁵⁵³ Xinjiang to promote Silk Road economic belt. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-05/16/c_133051160.htm; *Yin Pumin*. Xinjiang's Rise. Six decades of development makes the autonomous region a prosperous place. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171009_800040069.html.

⁵⁵⁴ Секретариат ООН в июле 1991 г. одобрил ПРООН (Программа развития ООН), которая представляла собой региональную программу помощи странам Северо-Восточной Азии на 1992—1996 гг. Одним из 4-х главных проектов этой региональной программы был проект ПРРТ (Программа по развитию района реки Туманная). Первоначальная суть проекта ПРРТ заключалась в создании МСЭЗ (Международная специальная экономическая зона), условно названной как Малый Туманган и Большой Туманган. Первый вариант охватывал террито-

рию в 1 тыс. кв. км в виде треугольника, вершины которого упирались в порт Раджин (КНДР), г. Хунчунь (КНР) и порт Посьет (РФ). 2-й вариант распространился на территорию 10 тыс. кв. км, границы которого были расположены в треугольнике порта Чончжин (КНДР) — г. Яньцизи (КНР) — г. Владивосток (РФ). МСЭЗ вменялись две основные функции: первая была связана с формированием транзитно-транспортного узла между странами АТР и Европой, и в этой связи особое внимание предполагалось уделить развитию транспортной инфраструктуры. Вторая функция определялась задачами создания экспортно-ориентированной экономики внутри МСЭЗ. В процессе реализации ПРРТ был выполнен ряд конкретных инфраструктурных проектов, открывающих оптимальные пути через порты и железные дороги Дальнего Востока РФ. Среди них — международный пассажирский маршрут из Сокчо (РК) в Хунчунь (КНР) через российский порт Зарубино, грузовой маршрут из Акиты (Япония) до Хунчуя через российский порт Посьет. В сентябре 2005 г. страны-участницы Программы приняли решение продлить срок действия ПРРТ и изменить ее название на РТИ (Расширенная Туманганская инициатива). Руководящим органом РТИ является Консультативная комиссия, которая собирается ежегодно, а страны-участницы представлены заместителями министров профильных министерств. Решения принимаются Комиссией на основе консенсуса. Основными направлениями сотрудничества в рамках РТИ являются: упрощение процедур торговли; создание и развитие транспортной инфраструктуры на основе активного привлечения иностранных инвестиций; организация транзитных грузовых и пассажирских перевозок в регионе; развитие региональных торговых и научно-технических связей; включение территорий Расширенного Туманганского региона в сферу внешнеэкономических связей Азиатско-Тихоокеанского региона; реализация исследований, проектов в области повышения квалификации в области транспорта и энергетики. Сегодня в состав РТИ входят 4 государства — Россия, Китай, Республика Корея, Монголия (Япония периодически принимает участие в проводимых в рамках РТИ мероприятиях в качестве наблюдателя. 5 мая 2009 г. КНДР объявила о прекращении участия в РТИ в связи с принятием Советом безопасности ООН актов, ущемляющих суверенитет КНДР). 29 июня 2017 г. в Москве состоялась 17-я сессия Консультативной Комиссии РТИ. В ходе сессии были подведены итоги российского председательства в РТИ в период 2016—2017 гг. Ключевыми достижениями российского председательства являются подписание Меморандума о взаимопонимании между АО «Объединенная зерновая компания» и Ассоциацией экспортно-импортных банков Северо-Восточной Азии (от России в Ассоциации принимает участие ВЭБ (Внешэкономбанк), принятие «дорожной карты» по реализации проекта строительства зернового терминала в порту Зарубино (Хасанский район Приморского края). Итоговым документом сессии стала Московская Декларация, а председательство в Консультативной Комиссии РТИ 29 июня 2017 г. в порядке ротации перешло к Монголии. (*Костю-*

нина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая) // Вестник МГИМО-Университета. 2011. № 2 (17). С. 170; *Холоша М.В. Гулидов Р.В.* Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная экономика. 2017. № 2 (26). С. 178–179; *Arin O., Aliyev R.* Integration of Russian Far East into East Asia's Economy // The Korea Times. November. 13, 2017. P 23-28; *Алексей Груздев:* Расширенная Туманганская инициатива предоставляет уникальные возможности для создания транспортных коридоров в Северо-Восточной Азии. URL: <http://economy.gov.ru/mines/about/structure/depeurope/2017290611>; Расширенная Туманганская инициатива (РТИ). *Источник:* Минэкономразвития России. URL: http://economy.gov.ru/mines/activity/sections/foreignEconomicActivity/economic_organization/russiaun/rti/ (дата обращения: 28.11.2018).

⁵⁵⁵ На 21-й встрече лидеров АТЭС (Бали, 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением о создании АБИИ (Азиатского банка инфраструктурных инвестиций). По мнению руководства Китая, подобный финансовый институт позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству в Азии, а также активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире. 25 декабря 2015 г. официально вступило в силу «Соглашение о создании АБИИ», ознаменовав тот факт, что банк получил свое оформление с юридической точки зрения. В 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредитов на общую сумму 1,73 млрд долл. на реализацию девяти инфраструктурных проектов в семи азиатских странах. С января по сентябрь 2016 г. банк выделил кредиты на инфраструктурное строительство в 4-х странах (Бангладеш, Индонезия, Пакистан, Узбекистан и Таджикистан) на сумму 509 млн долл., а в октябре выделил еще 300 млн долл. на проекты в Мьянме. В декабре 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредита Азербайджану на проект проведения газопровода через Анатолию. В марте 2017 г. АБИИ одобрил заявки на новые кредиты в размере 285 млн долл. на финансирование инфраструктурных проектов в Индонезии и Бангладеш, (Индонезия получила 2 кредита: на 125 млн долл. и 100 млн долл., а Бангладеш — 60 млн долл. для реконструкции сети газопроводов). В декабре 2017 г. АБИИ утвердил свой первый инвестиционный проект в Китае — он намерен вложить 250 млн долл. в строительство газопроводной сети в Пекине (проектом будут охвачены около 220 тыс. семей 510 деревень в пригородах Пекина). Строительные работы в рамках проекта должны быть завершены в 2021 г., а реализация проекта позволит китайской столице ежегодно использовать на 650 тыс. т меньше угля, и в результате годовой объем выбросов двуокиси углерода сократится на 600 тыс. т, взвешенных частиц — на 3,7 тыс. т. АБИИ и АБР приступили к разработке проекта синдицированного кредитования, позволяющего странам-заемщикам получать значительные кредитные суммы, которые один банк предоставить не в состоянии вследствие высокого риска, либо

вследствие превышения законодательных ограничений. В 2017 г. общий объем кредитования АБИИ составил около 3,4 млрд долл., в 2018 г. предусмотрен в размере 4 млрд долл. 23 марта 2017 г. Совет управляющих АБИИ одобрил вступление 13 новых членов и после расширения число членов банка достигло 70, что позволило АБИИ по количеству членов стать вторым после Всемирного банка многосторонним институтом развития. По количеству членов АБИИ превзошел Европейский банк реконструкции и развития и Азиатский банк развития. 13 мая 2017 г. Совет управляющих АБИИ одобрил решение принять семь новых членов банка, благодаря чему общее число членов АБИИ увеличилось до 77, а в начале 2019 г. общее количество членов банка возросло до 93 и было завершено формирование основных структур банка, разработаны правила и нормативы, регламентирующие аккумулирование средств в оперативную деятельность банка, были уточнены процедуры конкретных финансовых операций, был создан механизм управления финансовыми рисками. Учреждение АБИИ стало важным шагом реализации стратегической программы «одного пояса и одного пути», нацеленной на активизацию инфраструктурного развития Азии, углубление регионального и международного сотрудничества (*Сазонов С.Л., Петрунько К.А., У Цзы (КНР)*). Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. с 111-16; Deng Yaqing. Building Asia's Future. The AIIB seeks to stoke growth in Asian countries through infrastructure construction. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115_800085413.html; AIIB operating to the highest int'l standards. URL: http://china.org.cn/business/2017-12/24/content_41942803.htm; *Wang Yanfei (China Daily)*. AIIB quickly rising to global role, says bank president. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/02/WS5a2b8817a310eefe3e9a0f38.html>; Global Biz Insight: Belt and Road lights up global growth. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/017-10/20/content_39531057.htm; *Fang Zhenghui*. Foundations of the Road. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170522_800096724.html; *Li Xiang (Chinadaily.com.cn)*. AIIB OKs \$250m loan for Beijing's natural gas project. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/c201812/11/WS5a2e13eaa310eefe3e9a2750.html>; AIIB to build US\$500M credit portfolio to invest in infrastructure bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/09/content_74356008.htm).

⁵⁵⁶ AIIB: Private sector to play bigger role in infrastructure financing. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/30/content_74424279.htm.

⁵⁵⁷ Asian Development Bank. China-GMS Transportation Net Takes Shape. URL: www.adb.org/GMS/default.asp (дата обращения 27.07.2018).

⁵⁵⁸ AIIB: Private sector to play bigger role in infrastructure financing. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/30/content_74424279.htm.

⁵⁵⁹ Зеленые облигации — долговой инструмент с фиксированным доходом, привлеченные средства которых предназначены для проектов, направленных на

улучшение окружающей среды (в частности, на создание «экологически чистого транспорта».

⁵⁶⁰ AIIB to build US\$500M credit portfolio to invest in infrastructure bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/09/content_74356008.htm.

⁵⁶¹ AIIB plans funding projects in Asian countries in local currency. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/29/content_74421813.htm.

⁵⁶² *Bai Shi*. Free Trade for the Future. URL: http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2017-10/31/content_648380_4.htm; *Galvan B*. China Belts out Globalization. How the Silk Road development initiative may upend the global status quo. URL: http://www.bjreview.com/World/201711/t20170522_800096725.html.

⁵⁶³ Asia infrastructure boom boon for China. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201611/17/t20161117_3918646.shtml.

⁵⁶⁴ China key partner for Cambodia in infrastructure development. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/08/WS5a530632a31008cf16da5beb.html>.

⁵⁶⁵ *Zhao Xiaomin (China Daily)*. China vigorously propels free trade across Asia-Pacific. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34192302.htm.

⁵⁶⁶ China to set up 50b yuan funds to support B&R projects in ASEAN, Guangxi. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/17/WS5a360c1fa3108bc8c6735196.html>.

⁵⁶⁷ *Yang Jiechi*. Building the Belt and Road for win-win development. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2017-02/03/content_40213586.htm; Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/08/content_26989566.htm.

⁵⁶⁸ *Zheng Jinran (China Daily)*. Lancang-Mekong protection makes gains. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/16/content_34592019.htm.

⁵⁶⁹ Economic Corridor to benefit people of China, Myanmar. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/24/WS5c71edd0a3106c65c34eb089.html>.

⁵⁷⁰ Plan cements Mekong cooperation. URL: <http://www.ecns.cn/business/2017/03-24/204081.shtml>; Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-12/30/content_35131031.htm.

⁵⁷¹ Li lauds Lancang-Mekong cooperation, China-Cambodia friendship. URL: http://www.china.org.cn/world/2018-05/09/content_50206895.htm; How Lancang-Mekong Cooperation is changing the region. URL: http://english.scio.gov.cn/in-depth/2018-07/04/content_54805619.htm.

⁵⁷² Состоялось 3-е заседание министров иностранных дел по сотрудничеству в бассейне реки Ланьцанцзян-Меконг. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1216/c31521-9305271.html>.

⁵⁷³ Spotlight: China, ASEAN envision new prospects for cooperation under Belt and Road Initiative. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-11/24/content_37144548.htm; *Zheng Jinran (China Daily)*. Lancang-Mekong protection makes gains. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/16/content_34592019.htm.

⁵⁷⁴ Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>.

⁵⁷⁵ *Hu Weijia*. Early delivery of RCEP could increase demand for new port facilities in Asia-Pacific. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076242.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20); Lancang-Mekong logistics platform agreed. URL: <https://www.csa-expo.com/NBGW/gw/newsInfoCtrqueryNewsContent?infoId=uMH32hw5wSsJrsf68nvdndyXzPJpzQnj&program=1> (дата доступа: 15.12.2017).

⁵⁷⁶ *Zhou Mo (China Daily)*. Focus on ASEAN members for Belt and Road progress. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/15/content_29344981.htm; Inspired by Belt and Road Initiative, Thailand to emphasize roads and rails: Official. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29384109.htm.

⁵⁷⁷ В 2018 г. объем внешней торговли провинции Юньнань по сравнению с 2017 г. на 24,7 % и составил 197,3 млрд юаней (29 млрд долл.), в частности, объем импорта провинции вырос на 39,3 % до 112,5 млрд юаней. В 2018 г. в провинции был отмечен значительный рост объема приграничной торговли — 20,9 %. На долю стран АСЕАН пришлось 46,1 % от общего внешней торговли Юньнань, а объем внешней торговли провинции со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути» увеличился на 30,3 % до показателя в 133,6 млрд юаней (Объем внешней торговли провинции Юньнань вырос в 2018 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0117/c31518-9538610.html>).

⁵⁷⁸ Thailand strives to connect BRI with its Eastern Economic Corridor. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/22/content_74398693.htm.

⁵⁷⁹ GMS economic corridors set to yield more jobs, investment. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-02/08/content_33185967.htm; *Wang Qingyun (Chinadaily.com.cn)*. China launches Lancang-Mekong body with five countries. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-03/10/content_28510599_2.htm; *Wang Qiao (China Daily)*. Common values lead the way on Belt and Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content_28278298_2.htm; Xi's vision offers path to prosperity. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508_22598140.shtml; Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34266975.htm.

⁵⁸⁰ В 2015 г. в провинции Юньнань было проложено 1,5 тыс. км новых железнодорожных путей и в 2016 г. общая протяженность провинциальной железнодорожной сети составила 4 тыс. км. В апреле 2017 г. в г. Дэсин (пров. Цзянси) завершилась прокладка рельсов железнодорожной магистрали Цзюцзян—Цзиндэчжэнь—Цюйчжоу протяженностью 330 км, которая свяжет между собой города провинций Цзянси и Чжэцзян. После ввода в эксплуатацию новой железнодорожной дороги ожидается значительное смягчение нагрузки на железнодорожные магистрали Шанхай—Куньмин (пров. Юньнань) и Пекин—Цзюлун (САР Сянган), а также улучшение транспортных условий в регионе (Western regions to enhance links with train system. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201708/05/t20140805_3293900.shtml); В Восточном Китае завершилась прокладка рельсов железнодорожной магистрали Цзюцзян—Цзиндэчжэнь—Цюйчжоу. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/25/content_40690762.htm). В конце 2017 г. началось строительство железнодорожной магистрали Чунцин—Куньмин протяженностью 720 км (стоимость 117 млрд юаней). Железная дорога пройдет из Чунцина через территорию провинций Сычуань, Гуйчжоу и Юньнань и позволит нарастить объемы транзитных грузов в страны ЮВА из одного из крупнейших мегаполисов КНР и центральных провинций Китая (China's railway investment to exceed \$121b in 2017. URL: http://china.org.cn/business/2017-10/19/content_41757015.htm).

⁵⁸¹ В конце сентября 2017 г. первый регулярный грузовой поезд отправился с Центральной станции в деревне Туаньцзе района Шапинба г. Чунцин по ЮЖМТК (Южный железнодорожно-морской транспортный коридор), проложенному в рамках Китайско-сингапурского проекта транспортной взаимосвязанности. Отправной точкой грузоперевозок по ЮЖМТК станет г. Чунцин, откуда грузы будут перевозиться по железной дороге до порта Циньчжоу в ГЧАР, а затем по морю будут доставляться в Сингапур и другие порты стран АСЕАН. Такой способ транспортировки позволит сократить время доставки грузов примерно на 20 дней (Regular sea-rail route links Chongqing, Singapore. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-09/25/content_41645222.htm).

⁵⁸² China eyes cooperation plan for Lancang-Mekong countries. URL: <http://www.ecns.cn/2016/03-23/203895.shtml>; Trade, investment cooperation robust along Belt and Road. <http://www.globaltimes.cn/content/1044492.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/4/27); Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm.

⁵⁸³ Railway linking China, ASEAN becomes operational. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8140838.html> (дата обращения: 12.03.2017).

⁵⁸⁴ Vietnam, China mull boosting railway transportation. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201711/27/t20161127_3997175.shtml.

⁵⁸⁵ *Guo Anfei, Hu Yongqi (China Daily)*. Railway line heralds new trading dawn. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html> (дата обращения: 16.05.2017).

⁵⁸⁶ Interview: Cambodia seeks money for railroad. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-10/23/content_30384036.htm.

⁵⁸⁷ Vietnam inaugurates final section of expressway linking to China. URL: www.china.org.cn/business/2016-05/18/content_35599997.htm.

⁵⁸⁸ Vietnam launches first container train to China. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/01/content_50080173.htm.

⁵⁸⁹ Freight train links China with Vietnam. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34857708.htm.

⁵⁹⁰ New fund finances modern Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/2017/11-07/141840.shtml>.

⁵⁹¹ *Hu Weijia*. Myanmar should improve investment environment to get more Chinese funds. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1033004.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/2/15)

⁵⁹² China-Laos Railway to Become A Demonstration Project. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201710/t20171025_800070105.html; *Deng Yanzi, Li Yingqing (China Daily)*. Rail line lays tracks for change in Laos. URL: http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmlr.ru/world/2017-11/14/content_34507912.htm.

⁵⁹³ 1st China-Laos railway tunnel holing through. URL: http://en.ce.cn/main/latest/2017_12/14/t20171214_27261107.shtml.

⁵⁹⁴ Laos speeds up railway construction machinery import from China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28799722.htm.

⁵⁹⁵ China-Laos railway to consume 200 mln liters fuel. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-03/28/content_40513044.htm; *Chen Qingqing*. China-Laos railway on track as project set to be completed in 2021, despite challenges. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074969.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

⁵⁹⁶ China-Laos railway to complete 90 pct bridge, tunnel construction in 2019. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201902/14/t20190214_31477985.shtml.

⁵⁹⁷ *Wang Yanfei*. Boao forum calls for more support in frastructure. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content_24086713.htm.

⁵⁹⁸ Laos speeds up railway construction machinery import from China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28799722.htm.

⁵⁹⁹ China expects progress in China-Thailand railway. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201612/13/t20161213_18631765.shtml.

⁶⁰⁰ Город в одноименной провинции Таиланда на северо-востоке страны (называемый также Корат) расположен в юго-западной части плато Кхорат на одном из протоков реки Мун (бассейн Меконга). Является станцией на северо-восточной железнодорожной магистрали Бангкок—Нонгкхай.

⁶⁰¹ *Hu Weijia*. China-Thai railway project can serve as an example for expanded Asia network. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1024404.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/19); Inspired by Belt and Road Initiative, Thailand to emphasize roads and rails: Official. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/20/content_29384109.htm.

⁶⁰² China-Thai railway moving ahead. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1080351.shtml> (Source: Xinhua-Global Times Published: 2017/12/14).

⁶⁰³ Construction of Thailand-China railway to start. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1081305.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/12/20).

⁶⁰⁴ High-speed rail project finally gets on track. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201712/22/t_20171222_27382626.shtml.

⁶⁰⁵ Construction of Thailand-China railway to start in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40833517.htm.

⁶⁰⁶ Construction of China-Thailand rail link aims to start in May. URL: <http://www.ecns.cn/business/2017/03-25/204260.shtml>; *Deng Yanzi, Li Yingqing (China Daily)*. Rail line lays tracks for change in Laos. URL: http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmlr.ru/world/2017-11/14/content_34507912.htm.

⁶⁰⁷ China expects smooth railway cooperation with Indonesia, Thailand. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content_24154681.htm; *Chen Qingqing*. China-Laos railway on track as project set to be completed in 2021, despite challenges. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074969.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

⁶⁰⁸ China Railway International seeks investment opportunity in Cambodia. URL: <http://en.people.cn/business/n/2017/1229/c90778-8843245.html>; Cambodia to focus on infrastructure development at forthcoming B&R forum: PM. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/30/content_28819476.htm.

⁶⁰⁹ Cambodia, China draft plans for cooperation under Belt and Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/03/content_28320655.htm.

⁶¹⁰ Cambodia inaugurates China-funded national road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28817864.htm; China, Cambodia vow to cooperate under B&R Initiative. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40836612.htm.

⁶¹¹ Cambodia sees Belt and Road Initiative as key development strategy for trade, investment. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34179176.htm.

⁶¹² China-Singapore land-sea trade corridor connects 71 countries, regions. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/09/content_74355058.htm.

⁶¹³ *Сазонов С.Л., Петрунько К.А., УЦзы (КНР)*. Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 110—117.

⁶¹⁴ China-Singapore land-sea trade corridor connects 71 countries, regions. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/08/content_74352809.htm.

⁶¹⁵ 8 western Chinese provinces cooperate to build new int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/08/content_74351372.htm.

⁶¹⁶ Ровно 128 лет назад было принято решение о строительстве Транссибирской магистрали — 15 февраля 1891 г. были высочайше утверждены все уставные документы о строительстве Великого Сибирского пути — будущего Транссиба. «Крестным отцом» Транссиба был Сергей Витте, который последовательно отстаивал идею развития железных дорог России. От внимания современников не ускользнуло, что за каждую железную дорогу он боролся так, будто она была делом жизни «или его собственностью» — как иронично отмечал его бывший инженер-секретарь, проводивший технические расчеты, Н. Стромьнин. В своих выступлениях, начиная с 1889 г., когда на его докладе впервые присутствовал император Александр III, С. Витте часто упоминал о том, что «сибирский путь должен быть прежде всего символом» и только потом железной дорогой в обычном смысле слова. Не будет преувеличением сказать, что он жил этой идеей и делал все для ее воплощения в жизнь — с близкими он мог часами говорить о посещавших его видениях будущего России в Сибири и на Дальнем Востоке, «куда железная дорога вдохнет новую жизнь — это условие *sine qua non* (необходимое): как России не обойтись без такого пути, так и этой магистрали предначертано изменить наши исторические судьбы». Он даже не представлял, до какой степени его слова окажутся пророческими — аргументы Витте были так убедительны, что их можно приводить не один раз даже сегодня. «Строительство Великого Сибирского пути должно стать самым выгодным помещением капитала в железнодорожной отрасли и, кроме того, это приведет к созданию новых рабочих мест, а край почти дикий пожнет плоды культуры и цивилизации. Но едва ли не главное — российское влияние на Дальнем Востоке многократно возрастет» — С. Витте мыслил геополитическими категориями и подчеркивал, что «мы должны построить этот путь раньше или позже, иначе Сибирь будет от нас так же далека, как далека сейчас, отделенная огромным пространством и потребным на его преодоление временем».

⁶¹⁷ См.: *Bumme С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. СПб.: АО «Брокгауз-Ефрон», 1912. 586 с.; *Bumme С.Ю.* Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. Доклад, прочитанный 7 апреля 1910 года в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I почетным членом Института графом С.Ю. Витте. СПб.: Институт инженер. путей сообщения Императора Александра I, 1910. 26 с.

⁶¹⁸ *Мережко А.* Помощь СССР Китаю в 30-50-х годах XX века. URL: <http://svgbdvr.ru/pomoshch-sssr-kitayu-v-30-50-kh-godakh-khkh-veka> (дата обращения: 20.10.2018).

⁶¹⁹ По итогам 2018 г. объем внешней торговли товарами между КНР и РФ составил 107 млрд 56,8 млн долл., что на 27,1 % больше по сравнению с 2017 г. (Товарооборот между КНР и РФ по итогам 2018 года превысил 107 млрд долларов США. URL: http://russian.chinaorg.cn/china/txt/2019-01/14/content_74370594.htm.) Китай сохранил статус крупнейшего торгового партнера РФ, а Россия стала 10-м крупнейшим торговым партнером КНР (China-Russia bilateral trade surpasses \$100 b record high. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/10/WS5c3702efa3106c65c34e3bfe.html>). Объем китайско-российской торговли составил 107,568 млрд долл. (рост на 27,1 % по сравнению с 2017 г.). Объем экспорта китайских товаров в РФ вырос на 12 % до 47,975 млрд долл., а объем импорта российских товаров в КНР в 2018 г. составил 59,816 млрд долл. (рост на 42,7 %) (Товарооборот между Китаем и Россией в 2018 году составил 107 млрд 56,8 млн долл. США. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/14/content_4370616.htm).

⁶²⁰ Railway route to be key conduit. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-05/24/content_38525462.htm; China-Russia freight railway resumes service. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-08/03/content_16868637.htm.

⁶²¹ В нулевые годы начался процесс формирования полноценной базы соглашений между Россией и Китаем, предусматривающих развитие железнодорожного сообщения между странами. Так подписаны соглашения, предусматривающие совместные работы по модернизации подвижного состава и инфраструктуры, соглашения по развитию евроазиатских перевозок и формированию выходящих на зарубежные рынки маршрутов. Все подписываемые соглашения имеют целью рост объемов перевозок, увеличение конкурентоспособности маршрутов, повышение качества и эффективности сервиса при обслуживании грузов на Транссибирской магистрали. В 2005 г. подписано и введено в действие Соглашение между Дальневосточным таможенным управлением Федеральной таможенной службы России и Дальневосточной железной дорогой об обмене данными по перемещению через таможенную границу товаров и транспортных средств. В договоре за-

фиксированы обязанности сторон по текущему ремонту и техническому обслуживанию оборудования и программного обеспечения, необходимых для эффективной и надежной передачи и получения электронных сообщений. В 2006 г. в Москве подписан договор с Министерством железных дорог КНР об использовании крупнотоннажных контейнеров. Договор регулирует вопросы перевозки грузов в универсальных 20-футовых и 40-футовых контейнерах, определяет условия и объемы перевозок, технические детали передачи, текущего ремонта, содержания контейнеров и т. д. В 2007 г. Пекине подписан Меморандум о взаимопонимании между МЖД КНР и ОАО «РЖД» по укреплению сотрудничества в области евразийских железнодорожных перевозок. Меморандум декларировал намерение сторон создать совместную логистическую компанию, которая управляла бы грузовыми перевозками по железнодорожным маршрутам Китай—Германия.

⁶²² 19 февраля 2019 г. на сайте Департамента транспорта провинции Чжэцзян было опубликовано сообщение, согласно которому в начале 2020 г. начнется строительство новой железной дороги от Нинбо до Чжоушаня общей протяженностью 77 км с проектной скоростью поездов в 250 км/ч. Маршрут будет проходить через остров Цзинтан и мост Сихоуэнь, а главные работы будут проводиться на участке от района Бэйлунь до острова Цзиньтан, на котором будет построен подводный туннель. Протяженность туннеля составит 16,2 км, длина щитовой проходки будет достигать 10,87 км, она станет самой длинной в Китае, а также будет способна выдерживать самое сильное давление воды. В начале 2019 г. общая протяженность построенных и строящихся подводных железнодорожных тоннелей в Китае составляла 230 км и, согласно прогнозам, в 2020 г. этот показатель достигнет 300 км. В начале 2019 г. самыми протяженными, быстроходными и глубокими железнодорожными туннелями в Китае были подводный туннель Сянган—Чжухай—Аомэнь протяженностью 6,7 км, первый в мире подводный туннель «Шицзыян» (соединяющий Гуанчжоу—Шэньчжэнь—Сянган), где поезда развивают скорость в 350 км/ч, и самый глубокий туннель в Нанкине под рекой Янцзы. Китай обладает прочной технологической базой для строительства самого протяженного подводного высокоскоростного железнодорожного туннеля в Китае (Китай обладает прочной технологической базой для строительства самого протяженного подводного высокоскоростного железнодорожного туннеля в Китае. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0222/c31518-9548998.html>).

⁶²³ China's Ningbo Zhoushan port sees record throughput. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/15/WS5c3dc7a8a3106c65c34e49d9.html>.

⁶²⁴ Shanghai port sees record container throughput in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/15/WS5c3da773a3106c65c34e499f.html>.

⁶²⁵ В 2017 г. более 75 % мирового объема обработки контейнерных грузов приходилось на страны АТР, в регионе находились 9 из 10 крупнейших по оборо-

ту контейнеров портов мира, 7 из которых были китайскими (Семь портов Китая входят в десятку крупнейших портов мира. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0816/c31518-9255846.html>). Первые 2 места в мире занимали Нинбо—Чжоушань и Шанхай, а за ними следовал порт Сингапур. На 4-е и 5-е место вышли китайские порты Гуанчжоу и Тяньцзинь. 6-е место занял порт Роттердам, а за ним выстроились 3 китайских порта — Циндао, Далянь и Таншань, а замыкал десятку южнокорейский порт Пусан (Increase in port activity portraying a positive trade picture. URL: http://en.ce.cn/Business/tj/201605/13/t20160513_2808621.shtml). В 2017 г. 34 китайских порта имели годовой грузооборот более 100 млн т, в том числе: Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Чжуншань, Сянган в дельте р. Чжуцзян, Шанхай, Нинбо, Сямэнь и Фучжоу — в центральной части восточного побережья, Тяньцзинь, Циндао, Циньхуандао и Далянь — в северной части Бохайского залива (*Shi Xiaofeng, Yan Yiqi (Chinadaily)*). Ambition to be dynamic ship and rail hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/2017-11/06/content_18879735.htm). В 2017 г. порт Шанхай обработал 40 млн контейнеров, а комплекс Нинбо-Чжоушань — 23 млн контейнеров. На долю порта Шанхай приходилось около 20 % общего объема внешнеторговых грузов, обработанных ведущими портами КНР. В конце 2017 г. состоялся ввод в пробную эксплуатацию 4-й очереди шанхайского глубоководного порта Яншань, общая площадь которой составляет 2,23 млн кв. м, проектная пропускная способность на начальном этапе составляет 4 млн контейнеров в год, а в дальнейшем она составит 6,3 млн контейнеров. Порт Яншань оборудован 7-ю контейнерными причалами общей протяженностью 2,3 км, оснащен 26 мостовыми кранами, 120 причальными контейнерными кранами-перегрузчиками на рельсовом ходу и 130 автоматически управляемыми транспортными средствами. Это позволит укрепить статус Шанхая как крупнейшего мирового контейнерного порта — сегодня порт Шанхай принимает и отправляет контейнерные грузы в 500 портов 214 стран и регионов мира (*Mei Xinyu*. China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/8; Yangshan Deep Water Port making progress URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1079573.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/10; World's largest automated container terminal opens. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-12/11/content_50096879.htm). Доля портов Шанхай и Нинбо-Чжоушань в мировом объеме обработки контейнеров выросла с 4,9 % в 2000 г. до почти 33 % в 2017 г. (Shanghai plans free trade port area. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-02/01/content_28772316.htm). В 2017 г. крупнейший порт в мире по объемам грузооборота Нинбо—Чжоушань обработал 1 млрд т грузов (из них 270 млн т составил грузооборот внутренних водных путей порта), а до 50 % обработанных морских внешнеторговых грузов отправлялись в порты, расположенные вдоль маршрута «Морского Шелкового пути XXI в.». Порт Нинбо-Чжоушань обслуживал 242 маршрута зарубежных морских перевозок, он сотрудничал с более 600 иностранными портами

100 стран мира, с ним работала ведущая двадцатка международных компаний-операторов океанских линий (Китайский порт Нинбо-Чжоушань стал первым в мире портом с грузооборотом более 1 млрд т в год. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1229/c31518-9309817.html>).

⁶²⁶ Китайско-российская зона взаимной торговли в Маньчжоули в 2018 г. приняла 2 млн посетителей. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2019-03/01/content_74520339.htm.

⁶²⁷ *Ермакова К.* Сложный переход. Развитие пограничной инфраструктуры поможет ускорить таможенные процедуры. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451383 &archive=2019.01.29>.

⁶²⁸ В 2018 году показатель сокращения времени таможенного оформления импорта и экспорта превысил 50 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0118/c31518-9539270.html>.

⁶²⁹ Railway route to be key conduit. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-05/24/content_38525462.htm; China-Russia freight railway resumes service. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-08/03/content_16868637.htm.

⁶³⁰ Железнодорожная транспортировка грузов по континентальным маршрутам может применяться, прежде всего, к дорогим грузам, более чувствительным к срокам доставки, а также к грузам, для которых необходимо иметь запасной транспортный маршрут на случай усиления напряженности в районе Персидского залива или Суэцкого канала, которая может привести к задержкам судов-контейнеровозов. Среди факторов, препятствующих развитию транзитных перевозок есть как объективные, так и субъективные. К объективным надо отнести тенденцию снижения фрахтовых ставок на маршруте страны АТР—страны Европы, вызванную, в первую очередь, увеличением тоннажа судов, которыми оперируют международные судоходные компании, что приводит к относительному увеличению стоимости перевозок через Транссибирскую магистраль. Кроме того, морской путь не требует перегрузки контейнеров на другие виды транспорта, в то время как перевозка по Транссибу включает в себя стыковку судоходной части с железнодорожной в портах. Дополнительную неопределенность создают проекты альтернативных Транссибу транспортных маршрутов, в частности, железная дорога, идущая через Казахстан в обход России. В Казахстане уже строится колея европейского стандарта, а это облегчит передвижение и сделает путь полностью включенным в европейскую сеть, автоматически исключая Россию. К субъективным факторам, снижающим конкурентоспособность Транссиба, относится прежде всего отсутствие привлекательной и долгосрочной тарифной политики на транзитные перевозки по Транссибу. Другими причинами, отталкивающими грузовладельцев от российского маршрута, являются перебои с обеспечением подвижного состава в дальневосточных портах, задержки в портах

из-за долгих таможенных процедур, отсутствие гарантии сохранности перевозимых по Транссибирской магистрали грузов, несмотря на взимаемый сбор за их охрану. Российской транспортной отрасли по силам преодолеть эти объективные и субъективные препятствия, и правительство и руководство РЖД ставит перед собой задачу привлечения транзитных грузов на российскую железнодорожную сеть. Тем не менее, практические шаги регулирующих органов расходятся с данной декларацией, прежде всего, в области тарифной политики на данном маршруте. В настоящее время уровень контейнеризации, который является показателем развития современных транспортных технологий, в России гораздо ниже среднемирового — таким образом, отставание в области транспортной инфраструктуры становится тормозом на пути дальнейшего экономического роста в России. Тем не менее, только развития инфраструктуры недостаточно и следует соблюдать системный подход к решению задачи повышения эффективности транспортной логистики международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ, который должен базироваться на следующих принципах. Это — многолетнее постоянство тарифов, тесное сотрудничество с компаниями, участвующими в сквозной перевозке по Транссибирскому маршруту и применение новых технологий, позволяющих снизить себестоимость перевозок и увеличить эффективность перевозок. Международные грузопотоки обладают значительной инерцией, привлечь их с морского пути на новый маршрут потребует нескольких лет кропотливой работы всех участников перевозочного процесса. Для этого необходимо, чтобы ставки на перевозку были зафиксированы на этот период, иначе грузовладельцы не смогут планировать свои транспортные расходы и не будут даже рассматривать новый маршрут. Далее, перевозка по данному маршруту включает в себя, кроме железнодорожной, морскую и портовую составляющую. ОАО «РЖД» и государственные органы должны тесно работать над обеспечением бесшовности данной цепочки. Наконец, есть возможности значительного увеличения эффективности перевозок за счет применения новых технологий, таких как контейнерные поезда увеличенной длины и перевозка контейнеров в два яруса. В целом такой комплексный подход способен привлечь в среднесрочной перспективе до 800 тыс. — 1 млн контейнеров на российские континентальные маршруты, что даст существенный экономический и геополитический эффект для РФ (*Генералов С.В.* Приложение 19 к Ежегодному экономическому докладу 2008 года Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» «Стратегия 2020»: от экономики «директив» к экономике «стимулов». URL: http://www.biblio-globus.ru/docs/Annex_19.pdf (дата обращения: 27.04.2017).

⁶³¹ *Huang Ge.* China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Mei Xinyu.* China should focus on benefits of 'One Road'.

URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/8).

⁶³² Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm.

⁶³³ *Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html; *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 11/19); *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19); Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm; *Jing Shuiyu (China Daily)*. Belt and Road Initiative provides boost for logistics deals in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/22/WS5a3c7dc3a31008cf16da2de9.html>.

⁶³⁴ China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20170723_14091364.shtml; Шелковый путь строится на рельсах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1116/c31518-9142397.html>; *Huang Ge*. China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/11/23); *Wang Cong*. China-Europe cargo trains reach 5,000. Shippers struggle to make profits as routes expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1065359.shtml> (дата обращения: 10.12.2017).

⁶³⁵ Сокращения LCL и FCL применяются для классификации степени загрузки морского международного контейнера конкретной товарной партией груза. Понятие «полная загрузка контейнера» (Full Container Load — FCL) означает, что владелец груза полностью заполняет контейнер товарной партией с одним адресом конечной доставки. При морской транспортировке контейнер FCL достаточно погрузить на судно-контейнеровоз и выгрузить в конечном порту. Термин «меньше, чем загрузка контейнера» («Less than Container Load» — LCL) 'это способ доставки для небольших товарных партий, которые при мультимодальной транспортировке выгоднее перевозить в сборных (консолидированных) контейнерах. Применение терминов не зависит от размера международного контейнера (20, 40 футов). Между двумя способами отправки существуют различия: Единый коносамент на полный контейнер оформляется перевозчиком (судоходной компанией), а транспортные документы на перевозку LCL оформляются транспортно-экспедиторской фирмой, взявшей на себя консолидацию; стоимость перевозки груза FCL можно рассчитать по тарифам судоходных компаний. Расценки неполной загрузки рассчитываются индивидуально, зависят от веса, объема, количества тарных мест товарной партии; скорость доставки грузов LCL

(на аналогичных маршрутах) всегда дольше, так как требуется время на консолидацию и обработку товарных партий. Но у каждого способа отправки существуют и свои преимущества: к основным преимуществам транспортировки полного контейнера относятся минимальная стоимость доставки, пломбирование груза от производителя до покупателя (от таможни до таможни) и несмотря на минимальный тариф полным контейнером невыгодно отправлять товарные партии, которые занимают четверть или десятую часть объема контейнера. Основную часть дополнительных расходов, формирующих увеличенную стоимость доставки контейнеров LCL, составляет обработка на консолидационных складах — на таком складе грузы хранятся до формирования полного объема сборного контейнера. После доставки каждый контейнер расформировывается на отдельные партии и эта работа тоже увеличивает стоимость доставки LCL. При том, что стоимость доставки LCL сопровождается дополнительными расходами, транспортировка каждой небольшой партии этим способом в несколько раз дешевле, чем грузоперевозка полного контейнера, так как расходы делятся (пропорционально) на нескольких заказчиков. Поэтому при дальних мультимодальных перевозках заказов из стран АТР, Китая, Юго-Восточной Азии доставка сборных контейнеров пользуется большим спросом у небольших торговых компаний, частных предпринимателей и интернет-магазинов.

⁶³⁶ *Плетнев С.* Транзиту посчитали цену // Гудок. Выпуск № 12 (26385) от 26.01.2018; *Zhang Yi (China Daily)*. Logistics hub promotes exports and efficiency. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201811/02/WS5bdba3e0a310eff303286160.html>; Logistics improvements boost transportation and profits. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/bda/2019-01/30/content_37433527.htm.

⁶³⁷ *Yao Yao. (Chinadaily.com.cn)*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/20/content_27119624.htm.

⁶³⁸ Грузы из порта Инкоу в Москву теперь доставляются по железной дороге всего за 10 дней. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/10/content_38212093.htm.

⁶³⁹ *Yao Yao. (Chinadaily.com.cn)*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/20/content_27119624.htm.

⁶⁴⁰ *Wu Yong (China Daily)*. Cargo trains put Yingkou port on track for success. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28812490.htm.

⁶⁴¹ China, Russia cooperate on logistics center. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content_27331973.htm.

⁶⁴² В 2017 г. из региона дельты р. Янцзы в страны Европы по 14 маршрутам было совершено 1127 грузовых рейсов (Record number of trips made by freight trains

from China's Yangtze River Delta to Europe and central Asia across 14 routes in 2017. URL: http://www.bjreview.com/Business/201801/t20180108_8001138_61.html.

⁶⁴³ Maiden journey to Moscow. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-07/01/content_38787840_3.htm.

⁶⁴⁴ Успешная работа в 2018 г. мультимодального транспортно-логистического комплекса (ТЛЦ) «Фрейт Вилладж Ворсино» по организации перевозок грузов в контейнерах позволила существенно удешевить грузоперевозки и значительно сократить сроки доставки грузов в составе контейнерных поездов из Китая (порт Далянь) назначением на станцию Ворсино Московской железной дороги. Всего в 2018 г. в ТЛЦ «Ворсино» было обработано 125,1 тыс. контейнеров, а на 2019 г. запланировано увеличить это количество до 148,2 тыс. контейнеров. Такие результаты стали возможными и благодаря соглашению ОАО «РЖД» с правительством Калужской области, активной заинтересованности бизнеса и развитию электронной логистики. Большие объемы грузоперевозок из КНР сделали выгодными вложения средств Корпорации развития Калужской области в индустриальный парк «Ворсино», где построены современный ТЛЦ и новая приемная станция (*Ленский И.* Ворсино — контейнерное царство. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1448299&sphrase_id=11789 (дата обращения: 13.02.2019).

⁶⁴⁵ В 2017 г. АО «РЖД Логистика» совместно с российским оператором контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер» и транспортно-логистическим терминалом «Ворсино» сделали сервис контейнерных перевозок регулярным — раз в неделю поезда с контейнерами стали отправляться из Ворсино в Чэнду или Далянь. Сегодня компания активно работает над расширением сервиса и организацией отправок контейнеров в КНР из других регионов России (*Бородина В.* Сотрудничество вместо конкуренции // Гудок. Выпуск № 217 (26356) от 06.12.2017).

⁶⁴⁶ Guangzhou launches China-Europe cargo train service to Russia. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828_15311267.shtml.

⁶⁴⁷ China, Russia freight train delivers success, 17,000 tonnes of cargo. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201708/28/t20170828_25404994.shtml.

⁶⁴⁸ *Чубарова В.* Ставка на развитие. Станция Ворсино наращивает объем эксплуатационной работы // Гудок. 2019. № 35 (26644).

⁶⁴⁹ Город Шэньян является местом сбора товаров из различных портов КНР (Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Сямэнь, Нинбо-Чжоушань, Шанхай, Тяньцзинь, Циндао), которые поступают в Шэньян через морской порт Инкоу.

⁶⁵⁰ Быстрее, чем морем. URL: <https://rg.ru/2016/10/13/reg-urfo/na-ural-pribyl-pervyj-poezd-iz-kitaia-po-novomu-shelkovomu-puti.html> (дата обращения: 13.10.2017).

⁶⁵¹ Регулярный грузовой маршрут Сиань—Москва // Китай. 2017. № 2 (136). С. 10.

⁶⁵² Shanxi sends first freight train to Russia. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0216/c90000-9178923.html>; Из провинции Шаньси вышел первый железнодорожный поезд в Европу, в Россию будет доставлена тяжелая техника. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/16/content_40295342.htm.

⁶⁵³ Chengdu to run 1,000 cargo trains to Europe in 2017. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t20170221_20365914.shtml; Новый железнодорожный маршрут свяжет китайский город Чэнду с Россией. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/28/content_50074409.htm; Regular express freight train to link Chengdu with Russia. URL: http://www.china.org.cn/china/2017-11/28/content_50074642.htm.

⁶⁵⁴ China remains export hub for Volvo Cars, says CEO. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/201902/08/WS5c5d140ba3106c65c34e85ba.html>.

⁶⁵⁵ «РЖД Логистика» перевезла автомобили Volvo из Китая в Россию. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452243&archive=2019.02.05>.

⁶⁵⁶ Новый маршрут Сямэнь—Москва // Китай. 2017. № 5 (139). С. 10.

⁶⁵⁷ Куйбышевская железная дорога (КбшЖД) является одной из 16 филиалов-дорог ОАО «РЖД» и обслуживает регионы Среднего Поволжья. На КбшЖД экспортные грузы были отправлены в Китай в контейнерах впервые. Завод «Кроношпан Башкортостан» поставляет древесно-стружечные плиты за границу (в основном в Казахстан и другие среднеазиатские страны СНГ) в крытых вагонах повагонными отправлениями (отдельными партиями в составе грузовых поездов), *а одним из условий китайских партнеров была именно контейнерная перевозка*. Крупнейший в России оператор контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер» предоставил заводу полный спектр услуг: контейнеры и платформы, оформление перевозочных документов, доставку груза автотранспортом, терминальную обработку на терминале компании на станции Черниковка.

⁶⁵⁸ *Понов Д.* Плиты поедут в контейнерах. До конца года из Башкортостана в Китай может отправиться ускоренный поезд с древесной продукцией. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1393648&archive=2017.11.20>.

⁶⁵⁹ China-Europe freight train adds new route to Russia's Chelyabinsk. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-08/13/content_39086195.htm.

⁶⁶⁰ В 2017 г. объем внешней торговли Иу с РФ составил более 550 млн долл. и составил 3,8 млрд юаней (565 млн долл.), а импорт из РФ в стоимостном выражении достиг 397 тыс. юаней (Second cargo train route links Yiwu with Russia. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201802/01/WS5a72d383a3106e7dcc13a3e0.html>).

⁶⁶¹ Second cargo train route links Yiwu with Russia. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/10/WS5a72d383a3106e7dcc13a3e0.html>.

⁶⁶² Китайские яблоки доставляются в Россию по маршруту Китай-Европа. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-02/18/content_50558912.htm.

⁶⁶³ *Логинев Н.* Драйверы для контейнеров. Организация новых сервисов, увеличение скорости поездов и оптимизация работы терминалов обусловили рост перевозок // Гудок. 2018. № 11 (26384).

⁶⁶⁴ Multimodal freight train heading for Moscow. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/06/WS5a503359a31008cf16da575c.htm>.

⁶⁶⁵ В 2017 г. порт Тяньцзинь занял пятое место в мире по объему грузооборота и 10-е место в мире по объему контейнерных перевозок (Китайская корпорация COSCO отправила первый грузовой состав из Тяньцзиня в Москву. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2018-01/08/content_50203095.htm).

⁶⁶⁶ Китайская корпорация COSCO отправила первый контейнерный состав из Тяньцзиня в Москву. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0106/c31518-9312325.html>.

⁶⁶⁷ Открылся первый международный рейс Китай—Россия из порта Тяньцзинь. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/13/content_50222404.htm.

⁶⁶⁸ *Понов Д.* Из Пензы в Харбин. Груз пиломатериалов отправили в Китай через «одно окно» // Гудок. 2018. № 9 (26382).

⁶⁶⁹ Россия расширяет географию сервиса несырьевого экспорта в Китай // Гудок. 2018. № 19 (26392).

⁶⁷⁰ Mail exchange resumes on China-Russia border land port. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201803/19/WS5aafa86ea3106e7dcc1428f7.html>.

⁶⁷¹ Товарный поезд с российской древесиной прибыл в Чэнду. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1230/c31518-9444172.html>.

⁶⁷² Впервые в рамках маршрута «Китай—Европа» из России во Внутреннюю Монголию вернулся поезд с грузом. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/26/content_40698676.htm.

⁶⁷³ *Мозговой К.* Все дороги ведут из Китая. Логистические компании осваивают новые маршруты // Гудок. 2017. № 137 (26276).

⁶⁷⁴ Открылся железнодорожный грузовой маршрут Маньчжоули—Москва. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content_41535789.htm.

⁶⁷⁵ Куйбышевская железная дорога (КбшЖД) является одной из 16 филиалов-дорог ОАО «РЖД» и обслуживает регионы Среднего Поволжья. На КбшЖД экспортные грузы были отправлены в Китай в контейнерах впервые. Завод «Кро-

ношпан Башкортостан» поставляет древесно-стружечные плиты за границу (в основном в Казахстан и другие среднеазиатские страны СНГ) в крытых вагонах повагонными отправками (отдельными партиями в составе грузовых поездов), а одним из условий китайских партнеров была именно контейнерная перевозка. Крупнейший в России оператор контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер» предоставил заводу полный спектр услуг: контейнеры и платформы, оформление перевозочных документов, доставку груза автотранспортом, терминальную обработку на терминале компании на станции Черниковка.

⁶⁷⁶ *Попов Д.* Плиты поедут в контейнерах. До конца года из Башкортостана в Китай может отправиться ускоренный поезд с древесной продукцией. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1393648&archive=2017.11.20>.

⁶⁷⁷ China-Russia rail bridge on right track. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-06/18/content_28121507.htm; *Советова-Чен А.* Состав на четверых // Гудок. 2018. № 100 (26473).

⁶⁷⁸ *Усов П.* Маршрут грузового экспресса. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451369&archive=2019.01.29>.

⁶⁷⁹ *Мозговой К.* По Азии через Россию // Гудок. 2019. № 32 (26641).

⁶⁸⁰ В 2017 г. по двум маршрутам, которые соединяют Китай и Европу через Монголию, было отправлено более 100 поездов, которые следовали по маршрутам Чжэнчжоу (пров. Хэнань), Чэнду (пров. Сычуань)—РФ—Европа — ежемесячно из КНР в европейском направлении отправлялось 7—8 поездов, в Китай из Европы — 3—5 составов (New cargo train service to link China, Europe. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-04/09/content_38207709.htm). В октябре 2017 г. через КПП Эрэн-Хото прошел первый грузовой поезд из Чанша (пров. Хунань) в Гамбург, который перевез более 370 т товаров общей стоимостью около 1,55 млн долл. Протяженность маршрута составляет 11305 км, время в пути — 9 дней. За пределами Китая маршрут проходил через Монголию, Россию, Белоруссию, Польшу и Германию (Через КПП Эрэн-Хото прошел первый в этом году грузовой поезд, следующий из города Чанша в Европу. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/20/content_39529036.htm).

⁶⁸¹ Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_28843059.htm; *Hu Weijia.* China's B&R initiative opportunity for bilateral rail cooperation with Mongolia. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041591.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/12/10).

⁶⁸² China, Mongolia trade continues to boom in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/02/WS5a4b5011a31008cf16da4b1b.html>.

⁶⁸³ Freight train service linking N China, Mongolia launched. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-03/27/content_50752570.htm.

⁶⁸⁴ В сентябре 2018 г. мэрия г. Эрэн-Хото и китайская корпорация MGC (China 22MCC Group Corp. Ltd.) подписали соглашение о создании первой ЗТЭС (зона трансграничного экономического сотрудничества) между Китаем и Монголией, где предстоит развивать приграничную логистику, электронную коммерцию, туризм и финансовые услуги. ЗТЭС расположена на китайско-монгольской границе, ее общая площадь составляет 18 кв. км (по 9 кв. км с каждой стороны). Часть ЗТЭС, находящаяся на территории КНР, относится к городу Эрэн-Хото, а часть ЗТЭС, находящаяся на территории Монголии, принадлежит городу Дзамын-Удэ. Сегодня на китайской территории ЗТЭС уже выполнены работы по дорожному строительству и установке ограды. По существующему соглашению корпорация MGC взяла на себя работы по строительству дорог, подземной сети трубопроводов общей протяженностью свыше 4 км, стандартных производственных корпусов и административных зданий. Совокупные инвестиции в сооружение инфраструктурных объектов в китайской части ЗТЭС составят 824 млн юаней, а строительные работы должны быть выполнены за 2 года.

⁶⁸⁵ *Wang Hairong*. On the Right Track. China's transport network has come a long way. URL: http://www.bjreview.com.cn/Nation/2018/01/t20170122_800086028.html.

⁶⁸⁶ *Бородаевская М.* Скорость и субсидии. URL: <http://www.gudok.ru/news/paper/?ID=1425199> (дата обращения: 07.07.2018).

⁶⁸⁷ *Вишнев Р.* Китай проложит в Монголию свой путь. К более российского стандарта добавится европейская // Гудок. 2018. № 24 (26397).

⁶⁸⁸ 9 июля 2015 г. в Уфе на основании «Меморандума о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания «Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» была разработаны основные положения Программы создания КМРЭК, 24 июня 2016 г. руководители трех стран подписали Программу создания «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия», что позволило создать новый полноценный коридор для транзитных железнодорожных перевозок, а 9 декабря 2016 г. в ходе проведения в Москве конференции министров транспорта, организованной Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), руководители транспортных министерств КНР, РФ и Монголии подписали «Межправительственное соглашение о международных перевозках по сети азиатских дорог» (Программа создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия. URL: <http://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf>).

⁶⁸⁹ В декабре 2017 г. правительство СУАР разработало «План действий по участию СУАР в строительстве экономического коридора «Китай—Монголия—Россия», который предусматривает расширение транспортной инфраструктуры автономного района, укрепление взаимосвязанности, ускорение строительства

контрольно-пропускных пунктов и совершенствования деятельности в сфере таможенной проверки и санитарно-карантинного контроля. Согласно плану, к 2020 г. в СУАР должна быть сформирована комплексная транспортная сеть, соединяющая автономный район с Россией и Монголией (Синьцзян активизирует свое участие в строительстве экономического коридора Китай — Монголия — Россия. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1225/c31518-9308027.html>).

⁶⁹⁰ В 2016 г. на саммите G 20, который состоялся 4—5 сентября в г. Ханчжоу) руководителями КНР и Казахстана был подписан план сотрудничества по сопряжению экономической программы Казахстана «Светлый путь» («Нурлы Жол») и китайского плана строительства «Экономического пояса Шелкового пути» (Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1008/c90883-9123760.html>).

⁶⁹¹ Юй Чжочао. Китайско-монгольские отношения переживают лучший период за всю историю // Россия и Китай. 2017. № 15. С. 26.

⁶⁹² Increasing number of China-Europe freight trains supports Mongolia's economy: official. Increasing number of China-Europe freight trains supports Mongolia's economy: official. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-02/17/content_74473464.htm

⁶⁹³ Erenhot sees record number of China-Europe cargo trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-01/26/content_50316395.htm.

⁶⁹⁴ В 2018 г. порт Тяньцзинь занял 5-е место в мире по объему грузооборота и 10-е место в мире по объему контейнерных перевозок (Китайская корпорация COSCO отправila первый грузовой состав из Тяньцзиня в Москву. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2018-11/08/content_50203095.htm).

⁶⁹⁵ Маршруты грузовых перевозок из Тяньцзиня и прилегающих к нему городов-спутников более экономично совершать автомобильным транспортом, который, к тому же, может «собирать» дополнительные объемы грузов с промышленных предприятий Китая и Монголии, расположенных вдоль трассы автомобильного маршрута. Тем не менее, участие железнодорожного транспорта в транзитных перевозках по маршруту Тяньцзинь—Москва полностью не исключается, в особенности это касается мультимодальных (морских/сухопутных) перевозок, поскольку в порт г. Тяньцзинь ежедневно прибывают большие партии контейнерных грузов, которые не имеет смысла вскрывать и перегружать на автомобильный транспорт. 4 января 2018 г. первый грузовой состав с 50 контейнерами грузов, сформированный китайской судоходной компанией China COSCO Shipping Corporation, отправился по маршруту КНР—РФ из порта Тяньцзинь. В пути поезд пересек китайскую границу через КПП Эрэн-Хото (АРВМ), прошел перегрузку на сортировочных станциях Замын-Ууд (Монголия) и Наушки (РФ), после чего без остановок прибыл в Москву. Протяженность маршрута

Тяньцзинь—Москва, который поезда из Китая преодолевают за 14 дней, составляет 7,6 тыс. км, и в будущем ОАО «РЖД» планирует открыть движение в обоих направлениях, а грузовые составы будут отправляться 1 раз в неделю (Multimodal freight train heading for Moscow. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/06/WS5a503359a31008cf16da575c.html>; Китайская корпорация COSCO отправила первый контейнерный состав из Тяньцзиня в Москву. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0106/c31518-9312325.html>).

⁶⁹⁶ Zhang Min. (*Chinadaily.com.cn*). New Tianjin road cuts transportation time, cost to Mongolia, Russia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_26922236.htm.

⁶⁹⁷ В начале 2018 г. на КПП Ганьцимаоду началось строительство китайско-монгольской зоны приграничной торговли Хэнтун, призванной развивать торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Монголией. КПП Ганьцимаоду, расположенный в г. Баяннур (хошун Урад-Чжунци), в 1989 г. превратился во временный грузовой пункт, в июне 1992 г. получил статус сезонного КПП 1-ой государственной категории (круглогодичный режим работы), а в настоящее время он уже стал важным международным коридором для расширения связей Китая с зарубежными странами в северном направлении, в первую очередь с РФ. Общий объем капиталовложений в строительство китайско-монгольской зоны приграничной торговли оценивается в 98 млн юаней (около 11,4 млн долл.), ее общая площадь составит 15,3 га, срок строительства — 1 год, а проектная пропускная способность может превысить 4 млн т (На КПП Ганьцимаоду Внутренней Монголии началось строительство китайско-монгольской зоны приграничной торговли. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/6697055.html> (дата обращения: 2.01.2018); Крупнейший шоссейный порт, через который обретают наибольший объем грузов внутренней Монголии — КПП Ганьцимаоду. URL: <http://ru.solongonews.mn/content/read/20876.htm> (дата обращения: 05.03.2018).

⁶⁹⁸ China, Mongolia trade continues to boom in 2017. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/02/WS5a4b5011a31008cf16da4b1b.html>.

⁶⁹⁹ В декабре 2017 г. правительство СУАР разработало «План действий по участию СУАР в строительстве экономического коридора «Китай—Монголия—Россия», который предусматривает расширение транспортной инфраструктуры автономного района, укрепление взаимосвязанности, ускорение строительства контрольно-пропускных пунктов и совершенствование деятельности в сфере таможенной проверки и санитарно-карантинного контроля. Согласно плану, к 2020 г. в СУАР должна быть сформирована комплексная транспортная сеть, соединяющаяся автономный район с Россией и Монголией (Синьцзян активизирует свое участие в строительстве экономического коридора Китай—Монголия—Россия. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1225/c31518-9308027.html>).

⁷⁰⁰ В 2017 г. президент Казахстана Нурсултан Назарбаев присутствовал на Саммите «Группы 20» в Ханчжоу, в ходе которого КНР и Казахстан подписали план сотрудничества по сопряжению казахстанской экономической программы «Светлый путь» и китайской инициативы «ЭПШП».

⁷⁰¹ Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1008/c90883-9123760.html>; Китайско-российские отношения в 2016 г. // Китай. 2017. № 1 (135). С. 23.

⁷⁰² Кудрявцева Е. Контейнерные перевозки продовольствия станут конкурентным преимуществом FESCO на китайском маршруте. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1405773&archive=2018.02.21>.

⁷⁰³ В конце 2017 г. FESCO организовала регулярный контейнерный поезд Mongolian Shuttle из Тяньцзиня в Москву для перевозки товаров народного потребления, чувствительных к срокам доставки. Транзитное время составляет 14 суток, морским путем — 45. Также на регулярной основе курсирует поезд Сямьнь—Москва. Подобный железнодорожный маршрут из Красноярска в Чэнду освоила АО «РЖД Логистика», которая планирует организовать регулярные перевозки в Китай широкой номенклатуры российского экспорта, то есть российским операторам придется конкурировать на китайском рынке сбыта.

⁷⁰⁴ ВСМ «Евразия» протяженностью 9,4 тыс. км, по замыслам разработчиков из ОАО «РЖД», должна пройти от Берлина до Урумчи (КНР) через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан. Согласно ПТЭО (предварительное технико-экономическое обоснование), строительство участков Берлин—Брест и Брест—Красное запланировано на 2021—2026 гг., Красное—Москва — на 2023—2026 гг. В рамках ПТЭО анализировалось прохождение магистрали по территории стран ЕАЭС (маршрут Брест—Достык протяженностью 4851 км), была определена стоимость строительства участков Брест—Красное (0,85 трлн руб.) и Красное—Москва (0,67 трлн руб.), а стоимость немецкого и польского участков не рассматривалась. Общий предварительный объем инвестиций в прокладку ВСМ «Евразия» оценивался на уровне 3,7 трлн руб., объем перевозки пассажиров к 2050 г. был спрогнозирован на уровне 37 млн чел., грузопоток — свыше 12,5 млн т с поэтапным ежегодным ростом до 20 млн т (российская часть). Было отмечено, что консорциум «Немецкая инициатива», объединяющий Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании, может принять участие в строительстве части ВСМ «Евразия» на участке от Москвы до Берлина. Еще недавно «Немецкая инициатива» считалась одним из претендентов на часть проекта ВСМ, а китайские госкорпорации рассматривались российским руководством в качестве основных подрядчиков при строительстве евразийской железнодорожной транзитной магистрали. Китай на протяжении всего 2017 г. подтверждал готовность вложить 52 млрд руб. в строительство первой фазы ВСМ (Москва—

Нижний Новгород), более 1 млрд долл. в прокладку второй очереди (Нижний Новгород—Казань), а также обеспечить заемное финансирование в объеме 400 млрд руб. за счет кредита китайского банка CDB (China Development Bank). Однако в октябре 2017 г. ОАО «РЖД» выступило с заявлением, что российская сторона не согласна с условиями предлагаемого китайской стороной кредита. Хотя в целом проект ВСМ «Евразия» начинает приобретать реальные черты, эксперты ОАО «РЖД» сегодня сомневаются в его перспективах. По их оценкам, передача консорциуму «Немецкая инициатива» прав на строительство участка Москва—Берлин более логична, чем участка Москва—Казань, но этот проект сопряжен с рядом трудностей. В частности, возможны проблемы с получением согласования о прохождении маршрута ВСМ по территории Польши и Белоруссии, привлечением зарубежных инвестиций в связи с введенными западными санкциями, а также обеспечением единства технологических стандартов и нормативов (либо китайских, либо немецких). Кроме того, до сих пор специалисты не смогли определить ни одного локального участка ВСМ «Евразия», который обеспечил бы адекватные параметры с точки зрения сроков окупаемости и экономической эффективности при реалистичных ставках и сроках привлечения инвестиций (*Скорлыгина Н., Веденева А.* «Немецкую инициативу» отправили на родину. Консорциум сможет строить ВСМ «Евразия» только от Москвы до Берлина. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3481980> (дата обращения: 1.12.2017).

⁷⁰⁵ China, Russia sign deals on energy, high-speed railways. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/14/content_18734892.htm; China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm; *Ma Li.* Partnerships From a Fair Perspective. Northeast China grows trade ties with neighbors for regional development. URL: http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909_800104352.html.

⁷⁰⁶ *Веденева А.* С высокоскоростным не торопятся. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3151117?from=doc_vrez (дата обращения: 23.06.2018).

⁷⁰⁷ Россия и Китай договорились об организации перевозок грузов. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0123/c1522353873.html>.

⁷⁰⁸ Китайские партнеры оценили ВСМ. URL: <http://www.gudok.ru/news/paper/?ID=1423449> (дата обращения: 20.06.2018).

⁷⁰⁹ China plans to build Beijing-Moscow high-speed rail. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201701/23/t20170123_4412604.shtml.

⁷¹⁰ Белорусская сторона также планирует с помощью китайских компаний и инвестиций проложить свой участок ВСМ до границы с Европейским Союзом (ЕС) и соединить его с российским. Казахская сторона также ожидает решения Москвы о начале строительства своего участка ВСМ. Изначально проект ВСМ Москва—Казань задумывался как евразийский транзитный железнодорож-

ный коридор, по которому также будут провозиться грузы, однако окончательное решение по возможности включения грузовых перевозок в проект высокоскоростной магистрали, по словам Президента ОАО «РЖД» О. Белозёрова, будет принято позднее. (Ускорение требует перестройки // Гудок. 2017. № 93 (26232)).

⁷¹¹ Стоимость ВСМ Москва—Казань оценивается в 1,2 трлн руб., при этом ОАО «Скоростные магистрали» инвестирует 40 млрд руб., а доля ОАО «РЖД» составит 214 млрд руб. Остальные средства поступят от Фонда ЭПШП, государственных, частных и коммерческих банков. Скоростная магистраль будет строиться на условиях концессии, при этом бюджетные средства будут использованы на выкуп земельных участков, по которым пройдет магистраль.

⁷¹² China, Russia cement partnership with new cooperation blueprint. URL: <http://english.people.com.cn/n/2016/1016/c90883-8794539.html>; *Sun Xingjie (China Daily)*. Stronger Sino-Russian ties help Eurasian integration. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content_33922181.htm.

⁷¹³ Участок высокоскоростной магистрали — трасса Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань проектировал консорциум компаний — ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. Трасса Москва — Казань должна пройти по территории 7 регионов: Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республики Чувашии, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. После завершения строительства оставшегося участка высокоскоростной магистрали Владимир—Нижний Новгород—Казань время в пути от Москвы до Казани составит 3 ч 17 мин без учета остановок (сейчас в четыре раза больше) — магистраль предусматривает 15 остановок — в 5 крупных городах (Москва, Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань) и 10 малых, что позволит подключить к магистрали регионы с населением около 30 млн человек, обеспечив часовую доступность крупнейших агломераций. Как было отмечено в презентации ВСМ ОАО «РЖД», стимулирование транспортной подвижности населения требует огромных вложений в инфраструктуру, но эти инвестиции, как правило, оправданы. Между экономическим ростом и инфраструктурными инвестициями существует значимая положительная взаимосвязь — в краткосрочном периоде растет совокупный спрос в экономике, возможен рост частных инвестиций, а более высокая обеспеченность инфраструктурой помогает росту производительности. Макроэкономические эффекты от ввода высокоскоростной магистрали Москва—Казань будут выше, чем инвестиции в ее строительство (общая стоимость строительства оценивается в 1,3 трлн руб. без НДС. Инвестиции обеспечат масштабную поддержку российской промышленности, прежде всего металлургии (производство рельсов и металлоконструкций), машиностроения, промышленности строительных материалов, торговли и науки. Стоимость заказов на поставку строительной продукции должна превысить 345 млрд руб., прирост промышленного производства во

время строительства — 2 трлн руб., чистая прибыль инвесторов от реализации проектов по развитию прилегающих к магистрали территорий — 122 млрд руб., сказано в презентации ОАО «РЖД». В зоне тяготения магистрали Москва—Казань проживает около 30 млн человек и повышение их мобильности повлечет рост деловой активности. На прилегающих к дороге территориях будут развиваться туризм, рекреационные зоны, расти малый и средний бизнес. Впрочем, и крупная промышленность получит дополнительный импульс развития от улучшения транспортной связи городов. Когда же трасса будет продолжена до Китая, это дополнительно капитализирует транзитный потенциал России: срок доставки грузов из Китая в Европу составит 3 дня. Все это в свою очередь будет способствовать существенному ускорению темпов экономического роста — за 2026—2036 гг. прирост консолидированного бюджета РФ может составить 2,9 трлн руб. (в ценах 2017 г.) за счет дополнительных косвенных доходов от агломерационных эффектов и 1,2 трлн руб. за счет косвенных потоков на инвестиционной стадии.

Предпосылки для реализации таких масштабных проектов есть. Первый высокоскоростной проект в России — поезда «Сапсан» заполняются в среднем на 80 % и уже перевезли (с момента запуска в 2009 г.) более 20 млн пассажиров и аналогичные скоростные составы курсируют в других регионах. 500 м составляет длина сдвоенного «Сапсана», курсирующего между Москвой и Санкт-Петербургом и, по данным ОАО «РЖД», это самый длинный высокоскоростной поезд в мире. В первые 12 лет эксплуатации трассы совокупный прирост ВВП за счет агломерационных эффектов должен составить 11,7 трлн руб. в прогнозных ценах, а дополнительные налоговые поступления — 3,8 трлн руб. В целом по России более 15 % пассажиров дальнего следования пересели на скоростные поезда, а после запуска всех запланированных высокоскоростных магистралей в зоне их тяготения окажутся, по расчетам АО «Скоростные магистрали» (дочернее предприятие ОАО «РЖД»), более 100 млн человек, или около 70 % населения страны. «Уральские локомотивы» — совместное предприятие группы «Синара» и Siemens. Первая «Ласточка» была выпущена в мае 2014 г., а сегодня поезд производится в 3-х модификациях, которые позволяют перевозить пассажиров на расстояние 60—700 км. В 2016 г. завод выпустил 35 «Ласточек», а до 2023 г. он должен поставить ОАО «РЖД» 240 таких поездов. На заводе в г. Верхняя Пышма Свердловской области, где производятся эти поезда, работает около 3,5 тыс. человек (*Мереминская Е.* Рост на колесах. Может ли развитие высокоскоростного пассажирского транспорта подтолкнуть рост экономики? URL: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2017/12/12/744945-rost-kolesah>).

⁷¹⁴ Нам нужны решительные преобразования. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585049> (дата обращения: 03.17.2017).

⁷¹⁵ В процессе совместной работы по строительству ВСМ в России предстоит решить немало сложных конструкторских решений. Около 150 км скоростной

магистрالی будет проходить по мостам и эстакадам, и ВСМ не будет пересекаться на одном уровне с другими железнодорожными линиями и автомобильными дорогами. При прокладке ВСМ Москва—Казань будет применяться безбалластное верхнее строение пути и разработанная для ВСМ на основе математического моделирования контактная сеть. Вследствие разной ширины колеи китайским инженерам предстоит адаптироваться под новые стандарты, внести технологические изменения в подвижной состав и оборудование. С помощью китайской корпорации MinMetals Челябинский металлургический комбинат в 2016 г. завершил реконструкцию производственной линии, которая обеспечит производство проката и рельсов для строительства российских ВСМ (High-speed rail part of deals worth \$10b. URL: <http://english.people.com.cn/n/2017/1014/c90883-8794178.html>; *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. Next generation capable of 400 km/h to be supplied to Russia, says expert. URL: http://www.china-daily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm).

⁷¹⁶ Несколько видов продукции компании CNR уже прошли сертификацию соответствия ГОСТу в России и других странах СНГ и могут появиться на российском рынке. Сегодня на железных дорогах РФ уже используются высокоскоростные вагоны компании CNR и системы сигнализации китайской корпорации Хуавэй (Китайские высокоскоростные железные дороги попадут на российский рынок. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content_33802206.htm).

⁷¹⁷ Специалистами Центра математического моделирования Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) в ходе проектирования ВСМ Москва—Казань было проведено математическое моделирование аэродинамических воздействий высокоскоростного поезда на придорожную инфраструктуру. ВСМ Москва — Казань является инновационным проектом как с функциональной точки зрения, так и с технической. Сегодня он рассматривается не просто как один из приоритетных инфраструктурных проектов, но и как значимый проект инновационного развития России. Пока у российских специалистов нет опыта проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей со скоростями движения, превышающими 250 км/ч. В то же время ВСМ Москва—Казань — это одна из немногих в мире дорог, рассчитанных на скорость движения поездов до 400 км/ч. Вместе с созданием высокоскоростных поездов возникли новые и сложные технические проблемы, поскольку факторы аэродинамики играют важнейшую роль для высокоскоростного транспорта, затрагивая как вопросы энергоэффективности, так и безопасности движения при скрещивании двух высокоскоростных поездов. За доли секунды аэродинамические силы возрастают настолько, что их действие может вызвать разрушение отдельных элементов вагона и окон, если при расчете прочности указанные силы не были учтены. Воздушный поток поднимает ще-

бень с насыпи и подсыпки шпал, что приводит к повреждениям стен и стёкол вагонов. Могут возникнуть нарушения работы вентиляции. Ещё более важным аспектом является неблагоприятное воздействие таких сил на людей. Ведь с увеличением скорости аэродинамические давления увеличиваются квадратично, а потребляемая энергия — кубически. И если вопросы оптимизации аэродинамики поездов достаточно успешно решаются уже при испытаниях моделей в аэродинамических трубах, то воздействие на инфраструктуру (придорожное оборудование, мосты, тоннели) и на человека при движении поездов можно исследовать уже только на этапе обкатки или эксплуатации. Экспериментальная и натурная отработка этих процессов на практике весьма трудоёмки и в полном объёме практически не реализуемы. Среди наиболее важных задач — это вход в туннель и воздействие бокового ветра при движении по насыпи (или мосту). В мировой практике высокоскоростные магистрали всегда были и остаются генераторами пассажиропотока. Российские специалисты стремятся использовать и одновременно делиться своими наработками, поддерживая контакты с ведущими странами и компаниями, специализирующимися на высокоскоростном движении. Например, одним из последних проектов ВНИИЖТ стало создание на базе Московского института инженеров транспорта и CRRC Changchun российско-китайского научно-образовательного центра в области разработки высокоскоростного подвижного состава. Российский интерес к соответствующему опыту Китая неслучаен — к высокоскоростным магистралям в КНР предъявляются очень жёсткие инженерные требования. Они нуждаются в особом бесстыковом рельсовом полотне и отсутствии пересечений с прочими автомобильными и железными дорогами. Кроме того, с сентября 2017 г. поезда «Фусин» (созданные на базе исключительно собственных китайских разработок и технологий) начали курсировать на одной из самых загруженных магистралей Китая — линии Пекин—Шанхай с максимальной скоростью в 350 км/ч. Ежедневно они совершают 7 поездок туда и обратно, а минимальное время в пути составляет 4 ч 28 мин. Сегодня поезд «Фусин» стал самым быстрым из всех находящихся в коммерческой эксплуатации высокоскоростных составов в мире. В июле 2017 г. проходили тестовые прогоны поезда, во время которых проверялась его безопасность и надёжность на максимальной скорости, которая может достигать 4400 км/ч. Аэродинамика требует привлечения иностранного опыта исследования, должен существовать определённый баланс между использованием международного опыта и российскими технологиями. Сегодня ведущие зарубежные исследовательские и проектные организации всё чаще комбинируют испытания и «численные» эксперименты, которые обеспечивают разработку методики уточнённого расчёта аэродинамических воздействий высокоскоростных поездов на инфраструктуру и человека, реализованной на основе численного решения трёхмерных стационарных и нестационарных задач гидрогазодинамики для реальной геометрии поезда и нагружаемых объектов с учётом развитого вихреобразования, сжимаемости и вязкости

воздуха, а также рельефа местности, ветровой метеорологии, реальных профилей скорости и турбулентности ветра и температурных факторов. Такое сочетание позволяет найти оперативное многовариантное решение большеразмерных практических задач в форме вычислительного эксперимента в наиболее полной постановке с минимумом допущений и на самом современном мировом уровне (Математическое моделирование скорректирует расчеты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1423009&archive=2018.06.15>).

⁷¹⁸ Компания Changchun railway vehicles имеет большой опыт в области разработки высокоскоростных поездов, приспособленных для эксплуатации при низких температурах. В декабре 2012 г. на северо-востоке Китая была сдана в эксплуатацию ВСМ Харбин—Далянь — первая в Китае высокоскоростная железнодорожная магистраль, где составы типа CRH380BG, разработанные компанией, эксплуатируются при температуре до -40 °С.

⁷¹⁹ *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. Next generation capable of 400 km/h to be supplied to Russia, says expert. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm.

⁷²⁰ Тесты за свой счет. ОАО «РЖД» готово построить испытательный участок ВСМ Москва—Казань самостоятельно. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1364268&archive=2017.02.09> (дата обращения: 09.02.2017).

⁷²¹ 15 ноября 2017 г. в г. Чанчунь (пров. Цилинь) в штаб-квартире компании CRRC Changchun Railway Vehicles состоялась церемония открытия совместного китайско-российского центра технологических исследований и разработок высокоскоростных железных дорог, созданного совместно с ОАО «Скоростные магистрали» и Московским государственным университетом путей сообщения (В Чанчуне состоялось открытие совместного китайско-российского центра технологических исследований и разработок высокоскоростных железных дорог. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-11/17/content_50062691.htm).

⁷²² *Веденева А.* Немцы присматриваются ко всей ВСМ Москва—Казань. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3320213> (дата обращения: 17.06.2017); *Скорлыгина Н., Веденева А.* Магистраль Москва—Казань не набирает скорость. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3137572> (дата обращения: 17.06.2017).

⁷²³ *Комраков А.* Кабинет министров готовит рекордную инвестиционную программу РЖД на 1,8 трлн руб. URL: http://www.ng.ru/economics/2017-11-16/1_7117_rzd.html.

⁷²⁴ В феврале 2019 г. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Siemens Mobility (от лица консорциума «Немецкая инициатива») и «Уральская скоростная магистраль» (УСМ) подписали на полях конференции по безопасности в Мюнхене соглашение о реализации проекта по строительству ВСМ Екатеринбург—Челябинск, чей общий объем инвестиций превышает 300 млрд руб.

Интерес к российским проектам ВСМ выражали две группы потенциальных партнеров: КНР и Германия. От выбора зависело, чьи технологии лягут в основу проекта. «Немецкая инициатива» — консорциум Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и ряда других еще летом 2018 г. заявляли, что готовы обеспечить заемное финансирование ВСМ Екатеринбург—Челябинск с участием немецких банков, привлечь средства в капитал концессионера и выступить технологическими партнерами. Двухпутная магистраль с 4 промежуточными станциями (аэропорт Баландино, Снежинск, Сысерть и аэропорт Кольцово) ВСМ Екатеринбург—Челябинск соединит города, расположенные в пределах 200 км друг от друга, сократив время в пути между ними до 1 ч 10 мин, а объем пассажиропотока на 10-й год эксплуатации должен превысить 4 млн человек. Основная проблема, сдерживающая продвижение проекта, — это его отсутствие в комплексном плане развития магистральной инфраструктуры до 2024 г. В 2018 г. проект был включен в другие стратегические документы — схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и транспортную стратегию до 2030 г. — но в магистральный план не попал, а включение же в магистральный план может быть залогом получения капитального гранта, является ключевым вопросом проекта. Согласно распоряжению, подписанному премьер-министром РФ Д. Медведевым, пропускная способность ВСМ составит 49 пар поездов в сутки, трасса пройдет через Екатеринбург, Белоярский, Арамильский, Сысертский городские округа Свердловской области, Каслинский, Сосновский, Кунашакский, Красноармейский районы Челябинской области и Челябинск (*Якушко А., Гарипова Ю.* Магистраль прошла через правительство. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3566583?from=doc_vgez (дата обращения: 6.03.2018); *Скорлыгина Н.* Немцы обоснуются за Уралом. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3888284> (дата обращения: 18.02.2019).

⁷²⁵ *Плетнев С.* Стратегический резерв. ВСМ Челябинск — Екатеринбург запрограммировали // *Гудок*. 2018. № 3 (26376).

⁷²⁶ *Скорлыгина Н.* В Казань не сразу тронулись. Одобрен первый участок высокоскоростной железнодорожной магистрали. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3859533> (дата обращения: 21.01.2019).

⁷²⁷ Россия разработала собственный проект высокоскоростных поездов // *Гудок*. 2019. № 3 (26612).

⁷²⁸ Авторы монографии согласны с этим мнением правительства РФ, поскольку Китаю понадобилось более 15 лет, чтобы создать новую инновационную отрасль промышленности — производство высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, а также овладеть технологиями прокладки высокотехнологичного безбалластного полотна для ВСМ. Поскольку Россия не занималась развитием инновационной отрасли, то все строительство железнодорожного по-

лотна и закупка подвижного состава, который обладает высокой добавленной стоимостью, ляжет непосильным бременем на бюджет. Обладая золотовалютными резервами в размере более 3 трлн долл., развитой экономикой, Китай готов вкладывать огромные средства в расширение сети ВСМ, что позволяет генерировать значительный мультипликативный эффект во многих отраслях экономики Китая. В силу масштабов развития сети ВСМ положительный экстернальный эффект в сопряженных отраслях промышленности страны нивелирует убытки от нерентабельности большинства китайских ВСМ, которые не обеспечивают ежегодный объем перевозки пассажиров в 100 млн человек (за исключением ВСМ Пекин—Шанхай). Неважно, будет ли осуществлено строительство отрезка Москва—Казань, либо Москва—Владимир, которые даже вряд ли обеспечат ежегодный пассажиропоток в 10 млн человек, однако реализация очередных «маниловских» проектов неизбежно будет результативаться в постоянных государственных дотациях и субсидиях для покрытия их нерентабельности, что равносильно разбазариванию российского бюджета. В силу малого масштаба самого строительства в РФ, отсутствия отечественных разработок и технологий, ни о каком мультипликативном эффекте для российской экономики речь не идет. Как уже было отмечено в монографии, переход от системы железнодорожных магистралей со смешанным типом эксплуатации и создание дублирующей специальной выделенной железной дороги для высокоскоростного пассажирского движения позволяет повысить пропускной потенциал старой грузовой магистрали примерно в 2 раза. Поскольку российские участки ВСМ планировались для того, чтобы увеличить пропускную способность Транссиба (на 80 % сегодня состоящего из участков с лимитированной пропускной способностью) для обеспечения роста транзита товаров по маршруту КНР и страны АТР—Европа в рамках реализации инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве ЭПШП, то в этом случае следовало бы строить не фрагментарные, короткие участки-вставки, а прокладывать полноценную ВСМ для разгрузки от пассажирского движения весь западный полигон Транссиба от КПП на границе с Казахстаном (где мы получаем груз из Китая) до КПП на территории Белоруссии — но на это точно нет средств. Следует понимать, что кардинальное решение о значительном повышении пропускной способности западного полигона Транссибирской магистрали зависит не только от строительства полноценного скоростного железнодорожного транспортного коридора Пекин—Москва, позволяющего повысить объемы евразийского транзита, но и от модернизации транспортных систем других участников евразийских транзитных перевозок — Казахстана, Белоруссии и Польши, у которых также есть много проблем. Отдавая себе отчет, что проект реконструкции и модернизации западного полигона Транссибирской магистрали является слишком дорогим и требует значительного времени для согласования и реализации, наиболее оптимальным и реалистичным представляется проект развития восточного полигона Транссиба и морских портов ДФО РФ в плане сопряжения

восточного участка главной железнодорожной артерии России с инициативой Председателя КНР о строительстве «пояса и пути». Огромную помощь в этом деле готовы оказать местные власти северо-восточных провинций КНР, в особенности администрация провинции Цзилинь, которая не имеет выхода к морю и готова инвестировать любые средства в развитие железнодорожного КПП Махалино—Хуньчунь и модернизацию российского порта Зарубино для создания транспортного коридора, необходимого для экспорта ее товаров в страны АТР.

⁷²⁹ *Субординированный кредит* (subordinated debt) является формой движения денежного капитала, предоставляемого в виде кредита, который привлекается кредитной организацией *на срок не менее 5 лет*, который не может быть истребован кредитором до окончания срока действия договора, если заемщик не нарушает его условия. Выплата основной суммы долга происходит одним платежом по окончании срока действия договора, а проценты по такому виду кредита не могут существенно отличаться от рыночных условий предоставления аналогичных кредитов и не могут меняться в течение срока договора.

⁷³⁰ *Скорлыгина Н.* Минфин тормозит высокоскоростные магистрали. В пользу развития аэропортов и Севморпути. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3866549> (дата обращения: 29.01.2019).

⁷³¹ China economy has multiple sources of growth potentials, resilience. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/24/content_74404517.htm; ВВП Китая в 2018 г. впервые превысил отметку в 90 трлн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0123/c31518-9540597.html>.

⁷³² Минэкономразвития: ВВП РФ по итогам 2018 года вырос на 2 %. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/113738> (дата обращения: 27.01.2019).

⁷³³ Вложения бюджетов всех уровней в инфраструктуру в 2019 г. вырастут на скромные 8,9 %, или 180 млрд руб. по сравнению с 2018 г. и достигнут 2,2 трлн руб. несмотря на ожидания, связанные с реализацией нацпроектов и комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры. Причиной этого является недостаток числа проектов, готовых к финансированию: пик инвестиций придется на 2-ю половину 2020—2022 гг. (даже по проектам, которые успеют запустить в 2019 г.). Доля затрат на инфраструктуру по отношению к ВВП в 2019 г. останется, как и в 2018 г., на уровне 2,1 % — впервые после 6 лет снижения (с 3,4 % в 2012 г.). Новые инструменты финансирования инфраструктуры, включая созданный в 2018 г. Фонд развития объемом 3,5 трлн руб., по оценке экспертов, также окажутся недостаточно востребованными из-за отсутствия готовых проектов. За 3 года предельный уровень фонда составит 1,633 трлн руб., из которых 41 % (669 млрд руб.) будут задействованы в реализации проектов комплексного плана, в том числе 201 млрд — в 2019 г. Даже в случае преодоления дефицита проектов в течение ближайших 2 лет дополнительным ограничителем могут стать

возможности строительной отрасли — подрядчики окажутся неспособны освоить 3,2 трлн руб. за 6 лет, даже если правительство найдет возможность изыскать эти средства. Негативно отразится на строителях повышение НДС — в долгосрочные государственные контракты, заключенные в 2018 г., заложена прежняя ставка, а платить исполнителю придется уже по новой. При этом 44-ФЗ в большинстве случаев не допускает пересмотра условий контрактов, поэтому компенсировать разницу (она может превышать 1,4 % от их суммы) подрядчикам придется из собственного кармана. Больше всего это ударит по исполнителям многолетних контрактов в сфере дорожного или социального строительства, особенно — по средним и мелким компаниям. Крупные поставщики, хотя и имеют шанс добиться пересмотра контракта, столкнутся с кассовым разрывом и будут вынуждены искать оборотные средства, что приведет к затягиванию сроков строительства, суммарные потери отрасли от увеличения НДС оцениваются аналитиками в 30—35 млрд руб., а с учетом незавершенных проектов прошлых лет — на 10—15 млрд руб. больше (*Краснушкина Н.* Инфраструктурным деньгам не хватит проектов. Мониторинг инвестиций. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3860154> (дата обращения 22.01.2019).

⁷³⁴ В декабре 2017 г. глава Минэкономразвития М. Орешкин выступил с заявлением о том, что вследствие недофинансирования качество российской транспортной инфраструктуры является ключевой проблемой экономики РФ и становится серьезным ограничением на пути экономического роста. М. Орешкин подчеркнул крайнюю необходимость роста инвестиций в развитие инфраструктуры, без чего не удастся существенно повысить темпы экономического роста (Орешкин назвал одну из главных проблем российской экономики. URL: <https://ria.ru/economy/20171207/1510381008.html> (дата обращения: 7.12.2017); Орешкин заявил, что инфраструктура мешает развиваться экономике в России. URL: https://tsargrad.tv/news/oreshkin-zajavil-chto-infrastruktura-meshaet-razvivatsja-jeko-nomike-v-rossii_99369 (дата обращения: 7.12.2017).

⁷³⁵ Экономические отношения РФ и КНР базируются преимущественно на взаимной торговле и в этом отношении позиции России как равного партнера в экономическом диалоге довольно слабые, поскольку РФ в значительной степени зависит от китайского импорта, который в некоторых федеральных округах доходит до половины всего регионального импорта. Также сегодня восточный сосед рассматривается Россией в качестве региона увеличения экспортных поставок углеводородов, источник кредитов и прямых зарубежных инвестиций, а такая позиция ставит РФ в заранее невыигрышный и подчиненный статус в экономических взаимоотношениях с КНР. Взаимная торговля весьма зыбкий фундамент взаимоотношений не только между отдельными государствами, но и в масштабах мирового рынка, так как торговые отношения любого уровня подвержены негативным последствиям региональных и мирового финансовых кризисов. Внешне-

торговые отношения могут пострадать и от смены вектора экономического развития — например, Китай сегодня в большей мере опирается на развитие внутреннего потребления, нежели на форсирование международной торговли. Именно поэтому развитие совместных крупных инфраструктурных проектов на территории России, опирающихся на привлечение прямых зарубежных инвестиций (не только китайских, но и других стран АТР) продуцирующих значительные мультипликативный эффект в национальных экономиках, могут создать прочный фундамент взаимовыгодных экономических (включая и внешнеторговых) региональных отношений.

⁷³⁶ На сегодняшний день железнодорожная инфраструктура Дальнего Востока РФ недостаточно развита — плотность железнодорожных путей ДФО РФ составляет 5 км на 1 тыс. кв. км и в 4 раза меньше, чем в европейской части РФ (22 км на 1 тыс. кв. км) (*Карнаух М.* Инфраструктурная конкуренция. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585054> (дата обращения 24.06.2017).

⁷³⁷ К примеру, сегодня все еще продолжаются работы по строительству обхода горно-перевального участка Восточно-Сибирской железной дороги Большой Луг—Слюдянка, *который является сегодня самым лимитирующим на Транссибе.* Строительство ныне существующего участка дороги Иркутск—Слюдянка началось летом 1941 г. и к середине 50-х годов прошлого века главный ход Транссибирской магистрали был переведен на новый участок. За минувшие десятилетия в разы увеличилось количество грузовых поездов в направлении дальневосточных портов, соседних Монголии, Китая. И эта тенденция сохраняется — только по итогам 2018 г. магистраль обеспечила рост эксплуатационного грузооборота на 5 % и, по имеющимся прогнозам, не станет исключением и 2019 г. Вместе с тем, этот участок уже не первый год работает на пределе пропускных способностей, а наличие множества кривых малого радиуса и крутых подъемов серьезно осложняет эксплуатационную работу — здесь постоянно приходится применять подталкивающие локомотивы, поскольку грузовые поезда четного направления не могут самостоятельно преодолеть байкальские подъемы (*Кез С.* Тоннель выходит на свет. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1449813&sphrase_id=12997 (дата обращения: 16.01.2019).

⁷³⁸ В 2017 г. российская железнодорожная монополия столкнулась с дефицитом финансирования своих инвестиционных программ на 85,6 млрд руб., а бюджет сократил финансирование проектов государственного значения на 65,3 млрд руб., что отодвинуло во времени работы по расширению Транссиба и БАМа. ОАО «РЖД», не получившее вовремя денег из ФНБ (Фонд национального благосостояния), в 2017 г. оплатила модернизацию БАМа и Транссиба из собственных средств. Причиной этого стали правила вложения средств ФНБ, которые делают невозможным выделение денег фонда на ряд крупных инвестиционных проектов, включая Транссиб и БАМ. Если в будущем госмонополия не

сможет ликвидировать узкие места на Транссибе и БАМе, то запланированный объем перевозок не будет достигнут, что повлечет недобор выручки и дефицит финансирования инвестиционных программы, в том числе долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 г. С одной стороны, ОАО «РЖД» как обладатель высокого инвестиционного рейтинга имеет возможность получать средства под приемлемый процент, с другой стороны, привлечь чрезмерно большие объемы инвестиций госмонополия не может, так как это повлияет на финансовые ковенанты и приведет к удорожанию заемных средств. В итоге ОАО «РЖД» вряд ли сможет полностью заместить весь дефицит бюджетного финансирования проекта за счет привлечения заемных средств.

⁷³⁹ В «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.» даже не определены основные нерешенные организационные, технические и экономические параметры для увеличения объема грузоперевозок по Транссибу между АТР и ЕС. Для пересечения всей территории РФ за 11—14 дней предлагается увеличение скорости грузовых поездов до 1 тыс. км/сутки, т.е. практически в 5 раз. Однако отсутствует ответ, каким образом будет достигнута подобная скорость.

⁷⁴⁰ 14 февраля 2019 г. правительство опубликовало Стратегию пространственного развития на период до 2025 г., где нашли отражение особенности развития транспортной отрасли РФ, включая наличие на железной дороге участков с лимитирующими пропускными и провозными способностями — как на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях, так и на «подъездах к крупным морским портам, крупным транспортным узлам и международным пунктам пропуска на госгранице РФ». «Сохраняются низкие темпы развития сети скоростного и высокоскоростного движения, препятствующие реализации транзитного потенциала России и повышению скорости передвижения между крупными городскими агломерациями и административными центрами субъектов России», — отмечается в Стратегии (*Мозговой К.* Стратегия равенства. Развитие макрорегионов скажется на направлении грузопотоков // Гудок. 2019. № 28 (26637)).

⁷⁴¹ Сегодня ОАО «РЖД» заявляет о продолжающемся ухудшении структуры перевозок, настаивая на индексации тарифов в 2018 г. для компенсации потерь, которые по оценке ОАО «РЖД», в целом за 2016—2017 гг. составили 79 млрд руб. и продолжают расти. В конце 2017 г. ОАО «РЖД» представило в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) РФ тарифную заявку на 2018 г. (аналогичные заявки в ФАС от монополии с просьбой повысить тариф направляются уже 3-й год подряд), предусматривающую индексацию грузовых железнодорожных тарифов на 8 %. Следует заметить, что уровень инфляции в РФ остается на рекордно низком уровне — менее 3 %, и завышенные «антирыночные» ставки тарифов ОАО «РЖД», формирующиеся на «антирыночных условиях», стимулируют рост инфляции. Логистическая составляющая в цене товаров колеблется от 5 до 50 %,

при этом *железнодорожные перевозки являются основным способом транспортировки не только внутрисоссийских, но и международных транзитных грузов*. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте в России превышает 45 %, а если исключить из статистики трубопроводы, то доля ОАО «РЖД» составляет почти 90 %. Таким образом, рост тарифов на железнодорожные перевозки напрямую влияет не только на себестоимость продукции практически всех отраслей экономики РФ, но и на стоимость транзитных перевозок. Кроме того, для железнодорожной отрасли существует ряд целевых надбавок, например, с 2017 г. с грузоотправителей взимается дополнительно 2 % от тарифа на капитальный ремонт путевого хозяйства. Ранее правительство РФ (в рамках принятия долгосрочной программы развития отрасли) предлагало индексировать железнодорожные тарифы, исходя из правила «инфляция минус», однако в последние годы этот подход не соблюдается. Стремление железнодорожной монополии к индексации грузовых (транзитных) тарифов на уровне существенно выше инфляции может являться следствием низкой эффективности управления в компании, когда снижение операционных издержек производится не за счет оптимизации перевозочного процесса, а путем роста тарифов для грузоотправителей. При этом в 2017 г. размер кредитного портфеля ОАО «РЖД» достиг 1,2 трлн руб., в результате чего соотношение «чистый долг/ЕВITDA» выросло до 3,0, что считается предельным уровнем закредитованности отрасли. Продолжение реализации подобного сценария означает лишь новые запросы в ФАС РФ о возможности повышения тарифов, новый виток финансовой нагрузки на грузоотправителей (в том числе и иностранных), либо очередные просьбы о дополнительных субсидиях со стороны госбюджета. Министерство транспорта РФ активно поддерживает ОАО «РЖД» в вопросе индексации тарифов, а позиция Минэкономразвития и ФАС по вопросам повышения ставки тарифов является более сдержанной и реалистичной. Такая позиция в очередной раз демонстрирует отсутствие у Минтранса РФ объективной оценки макроэкономических последствий принимаемых решений (включая и негативные последствия для развития евразийского транзита), неспособность противостоять отраслевому лоббизму ОАО «РЖД» и подтверждает справедливость негативной оценки деятельности руководства министерства, данной президентом страны.

⁷⁴² ОАО «РЖД» часто меняет международные транзитные тарифы, что вносит хаос в работу транспортных компаний, а судоходные компании устанавливают тарифы строго раз в год, заблаговременно уведомляя об этом грузоотправителей.

⁷⁴³ Freight trains between EU and China see costs drop by 40 %. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1085963.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/1/22).

⁷⁴⁴ Xinjiang logistics network cuts shipping costs, travel time. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/28/WS5b85154ea310add14f3883cd.html>.

⁷⁴⁵ При отсутствии срочности в транспортировке стандартного контейнера его можно в «режиме ожидания» (в течение нескольких месяцев) отправить, например, из Шанхая в Европу всего за 300 долл.

⁷⁴⁶ China increases shipping pricing ability on first shipping financial derivatives. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7455759.html>.

⁷⁴⁷ China's shipping giant sees trans-Pacific market recovery. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7749525.html> (дата обращения: 14.08.2018).

⁷⁴⁸ Global shipping industry sees calmer waters ahead. URL: http://chinadaily.com.cn/business/201605/24/content_15376161.htm.

⁷⁴⁹ *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

⁷⁵⁰ В зависимости от объемов перевозки, стоимость транспортировки грузов по железной дороге из КНР через территорию РФ в важнейшие порты Европы может превышать и 8 тыс. долл. за стандартный контейнер (*Lo J. (China Daily). Finding a fast route to European nations.* URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_18967230_3.htm).

⁷⁵¹ *Mei Xinyu*. China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/3/8).

⁷⁵² Gov't to assess railway links to Europe. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-10/17/content_66611081.htm.

⁷⁵³ *Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 41-43.

⁷⁵⁴ Xinjiang improves customs clearance efficiency record. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1138646.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/2/12).

⁷⁵⁵ Суммарная погрузка экспортных грузов, заявленная клиентами к перевозке в адрес железнодорожных станций ДВЖД, прежде всего припортовых, составила в июне 2017 г. около 5,5 тыс. вагонов в сутки, что более чем на 1 тыс. вагонов превысило фактическую обрабатывающую способность портов. Ситуацию осложняли масштабные работы по ремонту пути, которые ограничивали пропускную способность некоторых участков ДВЖД и приводили к осложнению эксплуатационной обстановки, скоплению «брошенных» поездов и финансовым потерям из-за возможной просрочки доставки грузов. Особо тяжелое положение сложилось на участке Транссиба Архара—Хабаровск (108,3 км), где в течение нескольких лет движение было затруднено из-за реконструкции тоннелей Малого Хингана. Сегодня это наиболее грузонапряженное направление магистрали — отсюда грузопоток распределяется в адрес морских портов Хабаровского края и

Приморья (*Усов П.* Портовый дисбаланс. Планы погрузки в адрес морских терминалов превышают их перерабатывающую способность // *Гудок.* 2017. № 91 (26230)).

В первую очередь нуждаются в срочной модернизации станции припортовых железных дорог, прежде всего на Дальневосточной и Октябрьской железных дорогах. Трудности возникают с подачей под погрузку и выгрузку как на станциях, непосредственно обслуживающих морские порты (Владивосток, Находка-Восточная, Находка, Мыс-Чуркин, Новый Порт и прочие), так и на станциях, находящихся в непосредственной близости от них, выполняющих роль своеобразных тыловых терминалов и ориентированных в своей работе на подачу вагонов в порты и вывоз вагонов из них (Артём-Приморский-1, Угольная, Уссурийск, Хабаровск-2). В советское время морские порты были сосредоточены на перевалке каботажных и импортных грузов, то есть они не были изначально предназначены для тех объемов перевалки угля, металла, руды, леса, которые в настоящее время предъявляются к перевозке. Соответственно и припортовые станции имели ограниченные пропускные способности. Причем в ряде случаев модернизация этих припортовых станций объективно невозможна по причинам сложного рельефа местности или плотной городской застройки. Поэтому необходимо вкуче с модернизацией станций изменять технологию работы припортовых дорог, чтобы менее загруженные станции были ориентированы на обслуживание припортовых за счет подбора вагонов для грузополучателей (*Соболев А.* (Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава). Вопрос дня. Какие станции на сети РЖД нуждаются в срочной модернизации? // *Гудок.* 2017. № 222 (26361)).

⁷⁵⁶ China-Europe railway relaunches. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-04/24/content_32191382.htm.

⁷⁵⁷ *Дробышева И.* Логика логистики. На евразийском пространстве основные грузопотоки постепенно смещаются с запада на восток. URL: <http://www.rg.ru/2016/09/27/logika.html> (дата обращения: 15.10.2016).

⁷⁵⁸ Review of Maritime Transport 2017. United Nations Publication, UNCTAD/RMT. 2017. P. 113.

⁷⁵⁹ *Tuo Yannan, Pu Zhendong (China Daily).* «New milestone» for China-EU partnership seen. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisiteu/2017-03/31/content_17390846.htm; How shipping containers change the world. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/10/WS5a2c6af1a310eefe3e9a1335.html>.

⁷⁶⁰ Сегодня основными российскими операторами на логистическом рынке евразийских грузовых перевозок являются АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК), являющаяся совместным проектом России, Белоруссии, Казахстана, и дочернее предприятие ОАО «РЖД» — АО «РЖД Логисти-

стика» (РЖДЛ). Сейчас ОТЛК обслуживает 33 регулярных маршрута в направлении КНР—Европа и обратно. В 2015 г. ОТЛК перевезла 47,6 тыс. контейнеров, в 2016 г. отправила 1,1 тыс. грузовых состава с 101 тыс. контейнерами. Объем перевозки контейнеров в 2017 г. между КНР и странами Евросоюза запланирован на уровне 137 тыс. контейнеров. С этой целью ОТЛК продолжает развивать свою инфраструктуру, главным образом сети мультимодальных логистических центров по ходу маршрута, и консолидирует усилия всех звеньев логистической цепочки. В 2017 г. ОТЛК приступила к разработке соглашения с китайскими перевозчиками о возможности их доступа к терминальной сети ОТЛК. РЖДЛ осуществляет транзитные перевозки совместно со своей дочерней компанией Far East Land Bridge (FELB) через 3 пограничных перехода — Достык (Казахстан), Забайкальск и Наушки (РФ). Компания обслуживает 19 маршрутов, в том числе Ухань—Лион, Сучжоу—Варшава, Чэнду—Лодзь, Чжэнчжоу—Гамбург, Иу—Мадрид и ряд других маршрутов. Общий объем транзитных контейнерных перевозок РЖДЛ и FELB в 2016 г. составил 73,2 тыс. контейнеров (833 состава), а в первом квартале 2017 г. этот показатель превысил 22,5 тыс. контейнеров (237 состава). Ещё одним российским оператором контейнерных перевозок является Транспортная группа FESCO, которая работает на 5 транзитных маршрутах. В их числе FESCO Bukhara Shuttle обслуживает направление в порты стран ЮВА—Владивосток—Каракуль (Узбекистан) и FESCO Tashkent Shuttle — по тому же маршруту, но с назначением в Ташкент (Узбекистан) (*Мозговой К.* Контейнеры выбирают маршрут // *Гудок.* 2017. № 93 (26232)).

В руководстве ОТЛК понимают, что в обозримом будущем грузопоток из КНР в Европу будет больше и одной из важнейших задач для удешевления логистики является поиск обратной загрузки железнодорожного транспорта из Европы в Китай. Эффективность и конкурентоспособность транспортной компании во многом определяются тем, насколько она способна максимально обеспечить балансировку объема перевозок и ОТЛК для решения этой задачи постоянно проводит мониторинг грузовой базы, следующей из Европы в Китай. Объем балансировки контейнеров в сервисах ОТЛК в сообщении КНР—страны Европы—КНР в 2017 г. составил 55 %, и руководство ОТЛК планирует в течение ближайших 3-х лет довести этот показатель до 60 % (*Плетнев С.* Маршрут стал шелковым. В Китай отправили состав с итальянскими товарами. URL: <http://www.gudok.ru/newsaper/?ID=1395216&archive=2017.12.04> (дата обращения: 04.12. 2017).

⁷⁶¹ В 2017 г. около 150 млн т грузов было перевезено морем из КНР в Европу и лишь около 1 млн т пришлось на сухопутный транзит (*Lo J.* Finding a fast route to European nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-12/24/content_18967230_2.htm).

⁷⁶² *Lo J.* (*China Daily*). Finding a fast route to European nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_18967230_3.htm.

⁷⁶³ В последние годы таможенные и карантинные службы КПП Маньчжоули активно взаимодействуют в упрощении процедур пограничного контроля, что позволило значительно повысить эффективность обслуживания грузовых составов «Китайско-европейский экспресс». Пропускная способность погрузочно-разгрузочной зоны железнодорожного пункта Маньчжоули составляет 80 млн т, пропускная способность автодорожного пункта составляет 10 млн т (Открылся железнодорожный грузовой маршрут Маньчжоули—Москва. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content_41535789.htm).

⁷⁶⁴ Объем сделок в китайско-российской приграничной зоне взаимной торговли в Маньчжоули Внутренней Монголии превысил 200 млн юаней. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-12/24/content_50159580.htm.

⁷⁶⁵ *Zhou Xiaoyan, Wen Qing.* Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917_800093839.html; Belt and Road cooperation report released. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-10/13/content_33211027.htm.

⁷⁶⁶ Поток транспортных средств, пересекающих китайско-российскую границу через КПП Маньчжоули, постоянно увеличивается, и на них часто можно увидеть надпись TIR (Международные дорожные перевозки — МДП). В мае 2018 г. Китай определил первые 6 КПП, где допускается пропуск товаров, перевозимых в соответствии с Конвенцией МДП (Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП), а одним из этих пунктов пропуска стал КПП Маньчжоули. Присоединение к данной конвенции означает, что международный груз в процессе транспортировки от таможни страны отправления до таможни страны назначения практически не досматривается и благодаря существенному упрощению таможенных процедур КПП Маньчжоули с каждым днем играет все более значимую роль в качестве логистического узла Экономического коридора Китай—Монголия—Россия (Превращение КПП Маньчжоули в центр сотрудничества Китая и России в торговле, логистике и переработке. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2018-09/12/content_63388274.htm; Китайско-российская зона взаимной торговли в Маньчжоули в 2018 г. приняла 2 млн посетителей. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2019-03/01/content_74520339.htm).

⁷⁶⁷ Превращение КПП Маньчжоули в центр сотрудничества Китая и России в торговле, логистике и переработке. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0913/c31518-9499983.html>.

⁷⁶⁸ Китайско-российская зона взаимной торговли в Маньчжоули в 2018 г. приняла 2 млн посетителей. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2019-03/01/content_74520339.htm.

⁷⁶⁹ Для повышения эффективности работы южного направления Транссибирской магистрали в 2019 г. продолжалась электрификация участка Борзя—Забайкальск. Завершение работ, определенных этим проектом, позволит повысить конкурентоспособность одного из основных российских железнодорожных погранпереходов Забайкальск—Маньчжоули, что представляется исключительно важным в условиях реализации мегапроекта «один пояс и один путь» (Донцов С. Принцип полигонного управления. Магистраль наращивает объемы перевозок, несмотря на ограничения пропускных способностей // Гудок. 2019. № 7 (26616).

⁷⁷⁰ Компания «Росэлектроника», входящая в государственную корпорацию «Ростех», оборудовала первый в России стационарный досмотровый комплекс на границе с Китаем. В Забайкальске на крупнейшем железнодорожном пункте пропуска на российско-китайской границе в начале 2019 г. завершены испытания стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК), предназначенного для таможенного и пограничного контроля грузов. ИДК способен осуществлять контроль железнодорожных вагонов без вскрытия контейнеров и без остановки состава при его движении со скоростью до 70 км/ч, что позволит значительно ускорить процесс прохождения таможенного контроля. ИДК предназначен для обнаружения запрещенных к перевозке веществ и оружия и использует ускорители электронов. Это устройство позволяет генерировать электромагнитное излучение около 6 мегаэлектронвольт, излучение проникает сквозь досматриваемый объект и регистрируется специальным детектором, а генерируется ускорителем. Когда объект проходит этап сканирования железнодорожный состав проходит сквозь комплекс и на экраны операторов выводится изображение. На экране полностью отображаются все товары и грузы, и теперь не нужно вскрывать вагоны для контроля перевозимого груза. Комплекс позволяет обнаружить детали размером в 0,8 мм, а железнодорожный контейнер шириной 2,5 м досматривается полностью до мельчайших деталей, чтобы выявить запрещенные предметы. Комплекс распознает четыре группы материалов — органика, неорганика, тяжелые и легкие металлы — вне зависимости от плотности, укладки и свойств материалов, а данная информация выводится повагонно. Информацию анализируют 5 операторов, и на экраны одновременно может быть выведено пять изображений различных вагонов. По окончании анализа оператор выводит следующий вагон, пока не будет проведен полный анализ всего состава (Прозрачный транзит // Гудок. 2019. № 3 (26612).

⁷⁷¹ Объем железнодорожных перевозок по маршрутам Китай—Европа через Внутреннюю Монголию вырос на 30 % в 2018 году. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-02/04/content_74440265.htm.

⁷⁷² В г. Суйфэнхэ на границе Китая с Россией будет построен аэропорт. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-12/17/content_39499552.htm.

⁷⁷³ Погранпереход Суйфэньхэ открыт для поездов, курсирующих по маршруту Чжэнчжоу—Европа в рамках международных ж/д грузоперевозок «Китай—Европа». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/14/content_74370530.htm.

⁷⁷⁴ *Кудрявцева Е.* Контейнер обогнет Монголию. Новый маршрут сбалансирован грузопотоки на направлении Запад—Восток // Гудок. 2019. № 4 (26613).

⁷⁷⁵ Китай и Россия совместно создают взаимовыгодный коридор в Северо-Восточной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0911/c95181-9499230.html>.

⁷⁷⁶ Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс. долл. может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. в пересчете на 1 контейнер за счет экономии процентных платежей. При предположении, что стоимость товаров в каждом из 262 тыс. контейнеров, перевезенных в 2017 г. между КНР и странами ЕС равна 100 тыс. дол., общая экономия на процентах может составить 86 млн долл. (*Раровский П.Е.* Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. С. 124).

⁷⁷⁷ Стоит отметить, что спрос на железнодорожные грузоперевозки между Китаем и странами Евразии объективно стал мощным драйвером роста объемов транзитных перевозок российских железнодорожных операторских компаний в сегменте перевозок контейнерных грузов. Например, объем транзитных перевозок компании ПАО «ТрансКонтейнер» в период 2018 г. вырос на 32,3 % (рост на 40,7 тыс. контейнеров по сравнению с 2017 г.), а по оценке АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (специализируется на организации контейнерных поездов между КНР и ЕС), ее объем перевозок в 2018 г. составил 280 тыс. контейнеров (прирост на 59 % по сравнению с 2017 г.) (*Таранец И., Петров К.* Великий контейнерный путь. По итогам прошлого года количество грузовых поездов на направлении Китай — Европа выросло на 73 % по сравнению с 2017 годом. Согласно данным Китайской железнодорожной корпорации (CRC), за 2018 год грузовые поезда совершили 6363 рейса по этому направлению // Гудок. 2019. № 8 (26617).

⁷⁷⁸ *Ермакова К.* Сложный переход. Развитие пограничной инфраструктуры поможет ускорить таможенные процедуры. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451383&archive=2019.01.29>.

⁷⁷⁹ Железнодорожный мост через реку Амур будет сдан в эксплуатацию в июне 2018 года — глава Фонда развития Дальнего Востока. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/14/content_40811037.htm.

⁷⁸⁰ China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm.

⁷⁸¹ Китайская сторона инвестировала 2,64 млрд юаней (431 млн долл.) в строительство моста и подъездных путей общей протяженностью 31,62 км, а вклад российской стороны превысит 500 млн долл. Прогнозируемый объем грузооборота после ввода моста в эксплуатацию составит 21 млн т в год и увеличится в дальнейшем до 30 млн т, благодаря чему бюджет ЕАО ежегодно будет получать 4,5–5 млрд рублей. Для реализации проекта в полном объеме, помимо строительства моста, необходима реконструкция и электрификация железнодорожной линии Биробиджан—Ленинское протяженностью 120 км. Мостовой переход станет основой нового транспортного коридора и обеспечит возможность транзита контейнерных грузов из северо-восточных провинций Китая через российские порты Дальнего Востока в страны ЮВА. Кроме этого, он станет коридором транспортировки в Китай минерального сырья, добываемого в Хинганском и Амуро-Буреинском горнопромышленных центрах. Формирующийся в Приамурье горно-металлургический кластер, по прогнозам, к 2020 г. будет ежегодно поставлять в Китай до 40 млн т железорудного сырья и другой продукции.

⁷⁸² China-Russia rail bridge on right track. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-02/07/content_28121507.htm.

⁷⁸³ China-Russia railway bridge nears completion. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-05/17/content_38473356.htm.

⁷⁸⁴ Скорость, с которой в Китае строят мосты, поражает. 30 октября 2017 г. было открыто движение по самому длинному в провинции Хэйлунцзян автомобильно-железнодорожному мосту через р. Сунхуацзян (Сунгари). Это первый современный мост двойного назначения для отличающегося суровыми морозами региона КНР. Новый мост через реку Сунхуацзян находится между Восточным вокзалом Харбина и вокзалом Синьсунпу и является частью железнодорожной линии Харбин—Бэйянь. *Его строительство началось в апреле 2014 г. (одновременно с началом строительства моста Нижнеленинское—Тунцзян). Протяженность моста составляет 4171 м, длина его главного пролета 1268 м, ширина моста — 30 м.* Железнодорожная линия Харбин—Бэйянь, связывающая города Суйхуа, Бэйянь, Цзямусы и другие города на севере пров. Хэйлунцзян, используется для транспортировки угля, добытого на территории городов Шуаньяншань и Хэган, а также зерновых, выращенных на равнине 3 рек Сунхуацзян, Хэйлунцзян (Амур) и Усулицзян (Уссури).

⁷⁸⁵ Мост Нижнеленинское—Тунцзян должен быть сдан к июню 2018 года. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0207/c31518-9174945-2.html>; Строительство железнодорожного моста на российско-китайской границе в провинции Хэйлунцзян. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/28/content_40711730.htm; Смычка на Амуре // Гудок. 2018. № 182 (26555).

⁷⁸⁶ Усов П. Ближний Восток. Поток грузов в Юго-Восточную Азию непрерывно растет // Гудок. 2018. № 159 (26532).

⁷⁸⁷ Самая большая часть программ — комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры на 1,47 трлн руб. Это 914,5 млрд руб. на железнодорожную инфраструктуру — в первую очередь увеличение проходной способности БАМа и Транссиба (источником финансирования должны стать внебюджетные средства), из бюджета 216 млрд руб. требуется на сокращение времени перевозок контейнеров до западной границы РФ до 7 дней. Обновление портовой и энергетической инфраструктуры (на 227,7 млрд и 496,9 млрд руб.) потребует финансирования из разных источников, полностью же из бюджета предлагается покрыть издержки лишь на обновление авиационной инфраструктуры (86,7 млрд руб.) (Едовина Т., Вислогузов В., Веденева А. Будущее Дальнего оттока. Людей надеются вернуть в регион вложениями в инфраструктуру // Коммерсантъ. 2018. № 164).

⁷⁸⁸ Для китайских инвестиций уточнили адреса. У Дальнего Востока новая программа сотрудничества с КНР. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3739345> (дата обращения: 14.09.2018).

⁷⁸⁹ Sun Zhiyan, Hou Yongzhi (Research Team on «Strategic Policies on Leading Economic Development in the State of New Normal», DRC). Regional Policies: A Strong Diver for Economic Restructuring (No.107, 2017). URL: http://www.china-daily.com.cn/cndy/2017-11/24/content_34924892.htm.

⁷⁹⁰ Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключат на приморские. порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2018).

⁷⁹¹ Все экспортно-импортные перевозки провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и восточной части АРВМ осуществляются через провинцию Ляонин и ее порты Далянь, Инкоу и Цзиньчжоу, либо порт Тяньцзинь по крайне перегруженной железной дороге Харбин—Чанчунь—Шэньян—Далянь, тогда как буквально рядом в 13 км от пограничного поста (рядом со станцией Хасан) находится Японское море.

⁷⁹² На железнодорожном КПП Хунчунь на границе Китая и России резко повысилась пропускная способность, что стимулирует открытие второго рейса в Европу из Цзилиня. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/11/content_40267954.htm.

⁷⁹³ China border city sees surging trade with Russia. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201903/01/t20190301_31593025.shtml.

⁷⁹⁴ Экономический обзор: новый этап в сотрудничестве между Китаем и Россией на Дальнем Востоке. URL: http://russian.china.org.cn/international/txt/2018-09/14/content_63439031.htm.

⁷⁹⁵ Growing China brings prosperity to Eurasia. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/27/WS5a42fb4ca31008cfl6da3af3.html>.

⁷⁹⁶ Еще в начале XX в. выдающийся русский ученый-энциклопедист и член-корреспондент Императорской Санкт-Петербургской Академии наук Д.И. Менделеев высказал пророческие слова: «...*всегда бывший оригинально самостоятельным Китай может вырасти еще более сильно, и нам это будет тем более пригодно, чем больше мы сдружимся с китайцами к тому времени*». Дмитрий Иванович также отмечал: «*Союз России с Китаем будет предтечей общего мирного союза уже по той причине, что в нем было бы более трети всех людей и он не мог бы быть иным как чисто мирным и охранительным, тем более что у обоих союзников целая бездна настоятельных внутренних потребностей и столько ресурсов, сколько нет ни в одной паре остальных государств, а показывать кулаки оба таких союзника как Россия с Китаем, и не хотят, и не привыкли*».

⁷⁹⁷ Китайскому транзиту нужен выход // Гудок. 2017. № 71 (26210); Belt and Road cooperation report released. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm.

⁷⁹⁸ В Дальневосточном регионе продолжает развиваться китайско-российское сотрудничество на высоком уровне. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0911/c31518-9499509.html>.

⁷⁹⁹ *Нехайчук Ю.* Создание транспортных коридоров Китай — Приморье оценили в 315 млрд руб. Они принесут инвесторам 10—15 % годовых, подсчитали Минвостокразвития и McKinsey. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/03/24/634897-sozдание-transportnih-koridorov-kitai-primore-otsenili-31634-lrd-rublei> (дата обращения: 21.12.2017).

⁸⁰⁰ В 2017 г. объем транзитных грузов в контейнерах по МТК «Приморье-1» по сравнению с 2016 г. вырос в 2,2 раза — с 3,2 тыс. до 7,2 тыс. контейнеров. Однако, в 2018 г. объем грузооборота по МТК «Приморье-1» стал сильно отставать от прошлогодних показателей. За 7 месяцев перевезено 2,1 тыс. контейнеров, тогда как за тот же период 2017 г. — 4,8 тыс. единиц. Столь резкое падение, по мнению китайских грузоперевозчиков, связано с ростом стоимости услуг по переработке контейнеров в приморских портах при снижении тарифов на стивидорные операции в портах КНР и РК. Тем не менее Дальневосточная дорога продолжает проводить работу со всеми заинтересованными сторонами по привлечению дополнительных объемов на этот международный транспортный коридор и, к тому же, по заявлению китайской стороны, МТК «Приморье-1» имеет хороший потенциал для перевозки кукурузы — до 6 млн т ежегодно (*Усов Л.* Близкий Восток. Поток грузов в Юго-Восточную Азию непрерывно растет // Гудок. В2018. № 159 (26532)).

⁸⁰¹ Минвостокразвития РФ намерено сократить время транспортировки грузов из КНР. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0506/c31518-9211902.html>; China border city sees surging trade with Russia. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201903/01/t20190301_31593025.shtml.

⁸⁰² В конце сентября 2018 г. первая партия груза из 200 контейнеров с зерном кукурузы проследовала в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2» через железнодорожный пограничный переход Махалино (Камышовая) — Хуньчунь (КНР) из северо-восточной китайской провинции Цилинь в порт Зарубино и контейнеры, перегруженные на судно, прибыли в порт Нинбо, расположенный на юге Китая. Транзитные железнодорожные перевозки по МТК «Приморье-2» — кратчайшему пути для доставки продовольственных товаров из северо-восточных в южные провинции Китая и в другие страны АТР обещают стать регулярными. Отправители грузов — китайская компания «Северо-Восточная Азия», китайский порт Нинбо—Чжоушань и российское ООО «Морской порт в бухте Троицы» (оператор — порт Зарубино) подписали соглашение, направленное на развитие нового маршрута. В частности, стороны будут совместно добиваться упрощения таможенных процедур и снятия административных барьеров при оформлении транзитных грузов. По их мнению, перспективный объем транзита с участием железной дороги оценивается в 100 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом исчислении) ежегодно, а администрация Приморского края прогнозирует, что к 2030 г. объем транзита может превысить 800 тыс. контейнеров — именно поэтому, уже сегодня необходимо развивать инфраструктуру на российской территории. Проектно-изыскательские работы были проведены в период 2014—2017 гг. за счет средств ОАО «РЖД», а институт «Дальгипротранс» разработал документацию по реконструкции участка Махалино—Камышовая—Госграница, которая была направлена на ведомственную и государственную экспертизы. Проект предусматривает развитие пограничной станции Камышовая со строительством дополнительных приемо-отправочных путей и сооружений для досмотра грузов контролирующими органами. В результате объемы перевозок внешнеторговых грузов через пункт пропуска должны вырасти более чем вдвое — до 8 млн т ежегодно, а программа развития пограничного перехода рассчитана до 2023 г., а общий объем необходимых инвестиций оценивается в 4,3 млрд руб. (Коридор для китайской кукурузы // Гудок. 2018. № 170 (26543)).

⁸⁰³ Создание свободного порта Владивосток — новая стратегия и инициатива, целью которой является посредством строительства свободного порта и льготной налоговой политики привлечь иностранных инвесторов в проекты строительства порта Владивосток, которое будет способствовать активизации всестороннего социально-экономического развития ДФО РФ. Общая площадь свободного порта Владивосток составляет 34 тыс. км², порт расположен недалеко

от границы с Китаем и КНДР и создан на 70-летний период. В свободном порте Владивосток введен особый правовой режим для коммерческой и инвестиционной деятельности, создается наиболее благоприятная бизнес-среда для компаний из АТР, обеспечивается политическая поддержка в области налогообложения, таможенной очистки и проведения карантинных мероприятий для резидентов свободного порта, в которую входит следующее: 1. *Налоговая политика.* Резиденты свободного порта пользуются льготной политикой и возможностью подачи заявлений на возврат налога на добавленную стоимость, льготными ставками таможенных налогов на добавленную стоимость импортируемых и экспортируемых товаров в особую экономическую зону, льготной ставкой налога на прибыль, страховых платежей и взносов в ПФ РФ (Пенсионный фонд РФ), ФСС РФ (Фонд социального страхования РФ), ФФОМС (Федеральный фонд обязательного медицинского страхования) и пр. 2. *Политика строительства основной инфраструктуры.* Строительство и реконструкция основной инфраструктуры свободного порта финансируются за счет частных и государственных внебюджетных средств и федеральных, региональных и местных (свободного порта) бюджетных дотаций. Оформление разрешения для объектов капитального строительства в свободном порту стало удобнее, существуют четкие требования к срокам и порядку выпуска всех видов лицензий. 3. *Визовый режим.* С 1 января 2016 г. в свободном порту осуществляется упрощенный визовый режим, иностранцы могут получить 8-дневную визу на границе. Иностранные граждане могут въехать в страну и попасть на территорию свободного порта через КПП свободного порта, международный аэропорт и другие морские порты без предварительного оформления визы, выехать из страны можно через любой из КПП. 4. *Система таможенного оформления.* С 1 октября 2016 г. осуществляется система «одного окна» и круглосуточный режим работы. В Приморском крае круглосуточно работают следующие КПП: Пограничный—Суйфэньхэ, Краскино—Хуньчунь, международный аэропорт Владивосток, порт Владивосток и порт Восточный. 5. *Контроль и управление портом.* При определении рабочего времени национальных регулирующих органов в свободном порту следует продумать возможность гарантировать бесперебойную работу персонала, средств транспорта, обработки грузов и товаров при любых погодных условиях. 6. *Трудовая политика.* Для привлечения и использования иностранной рабочей силы не требуется оформление разрешений; при приеме иностранной рабочей силы и для оформления их приглашений на въезд и разрешений для резидентов свободного порта отсутствуют ограничительные квоты. 7. *Процедура свободной таможенной зоны.* Свободный порт приравнивается к особой экономической зоне, осуществляющей свободный таможенный режим. Открытые порты для международного сообщения и входа иностранных судов, открытые аэропорты для управления взлетно-посадочными операциями международного воздушного транспорта, а также примыкающие к гавани и аэропортам районы осуществляют свободный

таможенный режим. На примыкающих автодорожных и железнодорожных КПП может быть реализована процедура «логистики особой экономической зоны», решение о принятии которой исходит от наблюдательного совета. После принятия закона «О свободном порте Владивосток» и сопутствующих поправок к Налоговому кодексу для резидентов СПВ был установлен особый режим: нулевые ставки налога на прибыль и на имущество в течение первых пяти лет, а на следующие 5 лет — соответственно 12 % и 0,5 % соответственно. Ставка социальных взносов на все 10 лет устанавливалась в размере 7,6 %. В марте 2017 г. Минвостокразвития предложило ввести для резидентов СВП на срок до 15 лет еще более льготный единый налог на прибыль и имущество для крупных инвесторов в размере 6 %. Основную выгоду от введения льготного единого налога резиденты СВП будут получать через 10 лет и к 2035 г. будут ежегодно экономить на налогах около 3,4 млрд руб. Для наглядности следует привести сравнительную характеристику стандартных ставок по налогу на прибыль организаций и пониженных ставок для организаций, получивших статус резидента территории опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке РФ.

Вид ставки	Стандартная ставка налога на прибыль организаций	Ставка налога на прибыль организаций для резидента ТОСЭР
Ставка налога в федеральный бюджет	2 %	0 %
Ставка налога в региональный бюджет	18 % (может быть снижена до 13,5 %)	Не более 5 % — первые 5 лет с момента получения первой прибыли от деятельности на ТОСЭР; не менее 10 % — следующие 5 лет
Минимальная ставка налога	15,5 %	0 % — первые 5 лет; 10 % — следующие 5 лет
Максимальная ставка налога	20 %	5 % — первые 5 лет; 18 % — следующие 5 лет

Еще одной налоговой льготой для резидентов ТОСЭР на Дальнем Востоке РФ являются пониженные тарифы по страховым взносам, зачисляемым в Пенсионный фонд РФ (ПФ), Фонд социального страхования РФ (ФСС) и Федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС). Сравнительная характеристика стандартных и пониженных тарифов страховых взносов на обязательное страхование приведена ниже.

Фонд	Стандартный тариф	Пониженный тариф
ПФ РФ	22 %	6 %
ФСС РФ	2,9 %	1,5 %
ФФОМС	5,1 %	0,1 %
Всего:	30 %	7,6 %

Безусловно, сегодня слишком рано судить об эффекте влияния налоговых льгот на ускоренное развитие территории опережающего социально-экономического развития ДФО РФ. Тем не менее, уже сегодня можно говорить о том, что все налоговые льготы и преференции, предоставленные резидентам ТОСЭР, создают уникальные возможности для ускоренного социально-экономического развития и привлечения дополнительных инвестиций на Дальний Восток РФ.

⁸⁰⁴ Дальнему Востоку не хватило льгот. Свободному порту Владивостока готовят более привлекательный налоговый режим. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3249525> (дата обращения: 23.03.2017); «Досрочное освоение» Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и России. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/24/content_50069019.htm.

⁸⁰⁵ Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>.

⁸⁰⁶ Кроме провинции Хэйлунцзян рядом с Дальним Востоком РФ расположены китайские провинции Цзилинь и Ляонин. После создания свободного порта Владивосток, провинции Цзилинь и Ляонин постоянно уделяют внимание развитию свободного порта и разными способами пытаются принять участие в этом процессе. Провинция Ляонин делает упор на укрепление дружбы городов Даляня и Владивостока, основанной на развитии сотрудничества в области морских перевозок с портом Владивосток. Провинция Цзилинь планирует построить скоростную железную дорогу от города Хуньчунь до Владивостока, а Яньбянь-Корейский автономный округ провинции Цзилинь также проявляет интерес к железнодорожному сотрудничеству с Владивостоком. Провинция Хэйлунцзян ускорит строительство зоны «Шелковый путь Лунцзян» Экономического коридора Китай—Монголия, являющейся важной составной частью национальной стратегии строительства «пояса и пути». Это в полной мере соответствует стратегии России по развитию Дальнего Востока и плану развития свободного порта Владивосток, а также будет способствовать развитию совместной транспортной инфраструктуры, расширению торгового и инвестиционного сотрудничества. Китайская железная дорога и автомобильного шоссе связывают российский порт Владивосток с провинцией Хэйлунцзян. Для китайских предприятий,

в особенности для предприятий провинции Хэйлунцзян, требуется лишь нескольких часов для железнодорожной перевозки грузов на короткое расстояние, загрузки их на морские суда и для последующей экспортной транспортировки без прохождения таможенных процедур. Возможности многофункционального свободного порта Владивосток содействуют развитию мультимодальных перевозок по маршруту Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан, которые становятся более короткими, дешевыми, эффективными, приобретая абсолютное преимущество. Ожидается, что количество грузовых судов, обслуживаемых в свободном порту, будет расти год от года, что сформирует здоровую конкуренцию. *Себестоимость транспортировки грузов в Японию и Южную Корею, отправленных из свободного порта Владивосток, снижается на 2 тыс. юаней по сравнению с отправкой из порта Далайянь, а себестоимость транспортировки стоимость по тому же маршруту из российского порта по сравнению с отправкой грузов из китайских южных портов снижается примерно на около 4 тыс. юаней* (Газета Хэйлунцзян жибао. 28.03.2017. С. 1. 28.03.2017).

⁸⁰⁷ Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключат на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2018); Минвостокразвития РФ намерено сократить время транспортировки грузов из КНР. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0506/c31518-9211902.html>.

⁸⁰⁸ Проект развития международного транспортного коридора «Приморье-1» получил поддержку на государственном уровне России и Китая, а учитывая увеличение объемов грузов, следующих по международному транспортному коридору «Приморье-1», необходимо сделать так, чтобы инфраструктура припортовой станции Находка-Восточная была заблаговременно готова к принятию этого потока. Это будет возможно только после модернизации инфраструктуры припортовой станции Находка-Восточная за счет строительства второго парка станции, который позволит принимать динамично растущие объемы контейнерных грузов, следующих по железной дороге на терминал Восточной стивидорной компании по МТК «Приморье-1» (*Дудко А.* Вопрос дня. Какие станции на сети РЖД нуждаются в срочной модернизации? // Гудок. 2017. № 222 (26361)).

⁸⁰⁹ В рамках визита в Россию Председателя КНР Си Цзиньпина по приглашению Президента РФ В. Путина глава Минвостокразвития РФ А. Галушка и председатель Государственного комитета по делам развития и реформ Госсовета КНР Хэ Лифэн в июле 2017 г. подписали меморандум о сотрудничестве в области развития МТК (международный транспортный коридор) «Приморье-1» и «Приморье-2». Согласно меморандуму, стороны планируют оказывать содействие созданию необходимой для развития МТК инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, пункты пропуска и системы связи. Также будут приняты меры для упрощения процедур, сокращения расхо-

дов и времени таможенного оформления транзитных грузов. Стороны намерены увеличить объем грузовых перевозок, усилить сотрудничество между портами Дальнего Востока России и портами Китая, поддерживать строительство международных логистических парков. Координировать реализацию проекта будет специально созданная межведомственная рабочая группа, а управлением и эксплуатацией международных транспортных коридоров займется совместная управляющая компания. Меморандум подразумевает экономическое развитие не только транспортных коридоров, но и прилегающих к ним территорий. Россия и Китай намерены оказывать поддержку инвесторам двух стран в реализации проектов, связанных с развитием МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» транспортных коридоров, и для этого стороны намерены открыть Центр поддержки китайских инвесторов и предприятий на Дальнем Востоке РФ (Россия и Китай подписали меморандум по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»). URL: <https://ria.ru/economy/20170704/1497826786.html>.

⁸¹⁰ Дальнему Востоку поставили в пример Африку. Правительство утвердило Концепцию развития транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // Гудок. 2017. № 5 (26144).

⁸¹¹ Объем торговли приграничного г. Хуньчунь в 2018 г. с Россией по сравнению с 2017 г. вырос на 90,1 % и составил 4,61 млрд юаней (688 млн долл), а объем импорта составил 4,46 млрд юаней (рост на 101,32 %). Уголь явился основным товаром в торговле между 2 сторонами — в 2018 г. Хуньчунь импортировал из России угля на сумму 1,33 млрд юаней (на 46,7 % больше, чем в 2017 г.) (Объем торговли приграничного города Хуньчунь с Россией вырос в 2018 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0228/c31518-9550638.html>).

⁸¹² В 2018 году внешнеторговый оборот между пров. Цзилинь и Россией значительно увеличился. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0126/c31518-9541466.html>.

⁸¹³ Из России отправился первый ж/д состав в рамках официального тестирования движения поездов по маршруту «Чанчунь—Хуньчунь—Европа». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-01/30/content_74426539.htm.

⁸¹⁴ В 2019 году по китайско-российской пограничной железной дороге Хуньчунь—Махалино в Китай будет ввезено более 3 млн грузов. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2019-02/18/content_39733882.htm; China border city sees surging trade with Russia. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201903/01/t20190301_31593025.shtml.

⁸¹⁵ МТК «Приморье-2» проектировался для связи портов юго-запада Приморья — (Посьет, Зарубино и Славянка) с СВК, что позволяло быстрее доставлять грузы из северо-восточных в юго-восточные провинции КНР и в страны АТР. КПП Махалино (Камышовая) — Хуньчунь возобновил свою деятельность в

декабре 2013 г., однако все это время переход практически работал с российским экспортом угля.

⁸¹⁶ Программа модернизации Восточного полигона Транссибирской магистрали предусматривает развитие инфраструктуры *на российском участке Махалино—Камышовая—госграница общей протяженностью 13,5 км.*

⁸¹⁷ Секретариат ООН в июле 1991 г. одобрил ПРООН (Программа развития ООН), которая представляла собой региональную программу помощи странам Северо-Восточной Азии на 1992—1996 гг. Одним из 4-х главных проектов этой региональной программы был проект ПРРТ (Программа по развитию района реки Туманная). Первоначальная суть проекта ПРРТ заключалась в создании МСЭЗ (Международная специальная экономическая зона), условно названной как Малый Туманган и Большой Туманган. Первый вариант охватывал территорию в 1 тыс. кв. км в виде треугольника, вершины которого упирались в порт Раджин (КНДР), г. Хунчунь (КНР) и порт Посьет (РФ). Второй вариант распространялся на территорию 10 тыс. кв. км, границы которого были расположены в треугольнике порта Чончжин (КНДР) — г. Яньци (КНР) — г. Владивосток (РФ). МСЭЗ вменялось 2-е основные функции: первая была связана с формированием транзитно-транспортного узла между странами АТР и Европой, и в этой связи особое внимание предполагалось уделить развитию транспортной инфраструктуры. Вторая функция определялась задачами создания экспортно-ориентированной экономики внутри МСЭЗ. В процессе реализации ПРРТ был выполнен ряд конкретных инфраструктурных проектов, открывающих оптимальные пути через порты и железные дороги Дальнего Востока РФ. Среди них — *международный пассажирский маршрут* из Сокчо (РК) в Хунчунь (КНР) через российский порт Зарубино, *грузовой маршрут* из Акиты (Япония) до Хунчуня через российский порт Посьет. В сентябре 2005 г. страны-участницы Программы приняли решение продлить срок действия ПРРТ и изменить ее название на РТИ (*Расширенная Туманганская инициатива*). Руководящим органом РТИ является Консультативная Комиссия, которая собирается ежегодно, а страны-участницы представлены заместителями министров профильных министерств. Решения принимаются Комиссией на основе консенсуса. Основными направлениями сотрудничества в рамках РТИ являются: упрощение процедур торговли; создание и развитие транспортной инфраструктуры на основе активного привлечения иностранных инвестиций; организация транзитных грузовых и пассажирских перевозок в регионе; развитие региональных торговых и научно-технических связей; включение территорий Расширенного Туманганского региона в сферу внешнеэкономических связей АТР; реализация исследований, проектов в области повышения квалификации в области транспорта и энергетики. Сегодня в состав РТИ входят 4 государства — Россия, Китай, Республика Корея, Монголия (Япония периодически принимает участие в проводимых в рамках РТИ мероприятиях в качестве наблюдате-

ля. 5 мая 2009 г. КНДР объявила о прекращении участия в РТИ в связи с принятием Советом безопасности ООН актов, ущемляющих суверенитет КНДР). 29 июня 2017 г. в Москве состоялась 17-я сессия Консультативной Комиссии РТИ. В ходе сессии были подведены итоги российского председательства в РТИ в период 2016—2017 гг. Ключевыми достижениями российского председательства являются подписание Меморандума о взаимопонимании между АО «Объединенная зерновая компания» и Ассоциацией экспортно-импортных банков Северо-Восточной Азии (от России в Ассоциации принимает участие ВЭБ (Внешэкономбанк), принятие «дорожной карты» по реализации проекта строительства зернового терминала в порту Зарубино (Хасанский район Приморского края). Итоговым документом сессии стала Московская Декларация, а председательство в Консультативной Комиссии РТИ 29 июня 2017 г. в порядке ротации перешло к Монголии. (Changchun Agreement of the member Countries of the Greater Tumen Initiative. September 2, 2005. Changchun .China (pp. 1—3); Ulaanbaatar Declaration. The 10th Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. 24 March 2009. Ulaanbaatar. Mongolia (p. 1—2); Changchun Declaration. The 11th Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. September 1, 2010. Changchun. China (p. 1—4); *Костюнина Г.М., Баронов В.И.* Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая) // Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. С. 170; *Холоша М.В. Гулидов Р.В.* Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная экономика. 2011. № 2 (26). С. 178—179; *Arin O., Aliyev R.* Integration of Russian Far East into East Asia's Economy // The Korea Times. November. 13. 2017; Алексей Груздев: Расширенная Туманганская инициатива предоставляет уникальные возможности для создания транспортных коридоров в Северо-Восточной Азии. URL: <http://economy.gov.ru/minec/about/structure/dereurope/2017290611>; Расширенная Туманганская инициатива (РТИ). *Источник:* Минэкономразвития России. URL: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreignEconomicActivity/economic_organization/russiaun/rti/ (дата обращения: 28.11.2018).

⁸¹⁸ China, Russia share much to expand economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content_29559079.htm.

⁸¹⁹ Железнодорожному контрольно-пропускному пункту между Россией и Китаем в Хуньчуне положено хорошее начало в Новом году. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/09/content_40063596.htm.

⁸²⁰ В начале 2019 г. в г. Хуньчунь была создана новая комплексная бондовая зона для логистической обработки продукции, ориентированной на экспорт. Эта зона стала 15-й, созданной в Китае с санкции Госсовета КНР (апрель 2000 г.) и вслед за комплексной беспошлинной зоной «Синлун» в г. Чанчунь стала 2-й зоной в провинции Цзилинь. Чанчуньское таможенное управление планирует превратить г. Хуньчунь в региональный логистический центр в СВА для управления

печочками поставок и улучшения логистики. В Хуньчуне действуют 4 автомобильных и железнодорожных хаба государственного уровня, окруженные десятком российских и северокаорейских транспортных центров. Приграничный город расширяется, так как Китай и Россия в 2017 г. договорились о совместном строительстве «Ледяного Шелкового пути» и сотрудничестве в рамках Северного морского пути (Китай открыл новую бондовую зону в приграничном городе Хуньчуне на северо-востоке страны. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2019-03/03/content_74524244.htm; China border city sees surging trade with Russia. URL: http://en.ce.cn/Business/topnews/201903/01/t20190301_31593025.shtml).

⁸²¹ В конце 2017 г. Правительство РФ утвердило концепцию развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которая предусматривает включение Махалино в перечень специализированных пунктов пропуска для ввоза определенного перечня товаров на территорию РФ. Было отмечено, что увеличение объемов грузоперевозок через погранпереход Махалино—Хуньчунь необходимо интегрировать с развитием инфраструктуры КПП. В июне 2017 г. правительство России приняло постановление «Об определении пунктов пропуска через государственную границу РФ, расположенных в Приморском крае, для прибытия в РФ отдельной категории товаров, ввозимых с территории КНР», которое предоставило возможность организовать перевозку различной номенклатуры грузов в транзитных контейнерах через пункт пропуска Махалино. Позднее была утверждена технологическая схема перемещения товаров из Китая в Россию через МТК и сегодня разрабатывается проект по созданию инфраструктуры терминалов и складов на передаточной станции Камышовая с целью расширения номенклатуры транзитных грузов через КПП и планируется расширение автомобильного перехода Краскино—Хуньчунь, являющегося одним из главных звеньев МТК. Благодаря постановлению правительства работа пограничного перехода Махалино—Хуньчунь активизируется, а китайские партнеры предлагают в перспективе к перевозке до 100 тыс. транзитных контейнеров в год, которые будут перевозиться контейнерными поездами на регулярной основе (Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 16.12.2017); *Усов П.* Трехчасовой транзит. ОАО «РЖД» и ООО «Морской порт в бухте Троицы» организовали перевозку груза по международному транспортному коридору «Приморье-2» // Гудок. 2017. № 226 (26365)).

⁸²² В 2018 году внешнеторговый оборот между пров. Цзилинь и Россией значительно увеличился. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0126/c31518-9541466.html>.

⁸²³ Китай и Россия совместно создают взаимовыгодный коридор в Северо-Восточной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0911/c95181-9499230.html>.

⁸²⁴ Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content_33705174.htm; China, Russia share much to expand economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-05/31/content_29559079.htm.

⁸²⁵ По распоряжению правительства проект создания СЗТ (специализированный зерновой терминал) на Дальнем Востоке включен в Схему территориального планирования в области федерального транспорта. Это основополагающий документ при реализации инфраструктурных проектов в морских портах. Внесение сведений о СЗТ в схему является де-факто разрешением включить в границы порта дополнительные земельные участки для строительства нового объекта. Проект СЗТ вошел в перечень заявок для включения в государственную программу «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и успешно прошел конкурсный отбор. Любой частный инвестиционный проект с объемом свыше 50 млн руб. может претендовать на получение официального статуса участника госпрограммы, а процедура отбора максимально прозрачна. Проект будет реализован в Хасанском районе Приморского края, который относится к территории действия режима Свободного порта Владивосток, то есть для резидентов предусмотрены налоговые льготы и административные преференции: нулевой налог на прибыль, землю и имущество в течение первых пяти лет, право на предоставление земельных участков в аренду без торгов, по кадастровой стоимости, а также разрешение на иностранную рабочую силу и сокращенное время проведения плановых и внеплановых контрольных проверок (*Кудрявцева Е.* Зерну готовят Восточный коридор. Новый терминал будет построен в Зарубине. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1364872> (дата обращения: 10.10.2017).

⁸²⁶ Проект по строительству специализированного зернового терминала в порту Зарубино вошел в перечень заявок, поданных для участия в отборе инвестиционных проектов для включения в госпрограмму РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и оказания господдержки, проводимом Минвостокразвития. До 2020 г. будет реализован первый этап проекта, в рамках которого будет построен первый пусковой комплекс терминала с ежегодной мощностью 3 млн т зерна, а к 2023 г. на втором этапе планируется доведение мощности перевалки до 10 млн т в год за счет строительства дополнительных причалов и других технологических объектов (ОЗК финансирует реконструкцию пункта пропуска в морском порту Зарубино. Работы по обновлению морского грузопассажирского пункта будут выполнены до 2020 года // *Гудок.* 29.03.2017).

⁸²⁷ Проект строительства порта Зарубино поддерживает Министерство РФ по развитию Дальнего Востока. Летом 2014 г. Министерство включило порт в число 14 ТОЭСР (территория опережающего развития).

⁸²⁸ Расширение порта Зарубино будет способствовать возрождению Севморпути. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/13/content_33751106.htm.

⁸²⁹ *Chen Yang (Global Times)*. Russia port has big regional goals, especially for Northeast China. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2017/0918/c90778-8784185.html>; *Zhou Xiaoyan, Wen Qing*. Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917_800093839.html.

⁸³⁰ *Sun Zhiyan, Hou Yongzhi (Research Team on «Strategic Policies on Leading Economic Development in the State of New Normal», DRC)*. Regional Policies: A Strong Diver for Economic Restructuring (No.107, 2017). URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/24/content_34924892.htm.

⁸³¹ Китайские компании достигли договоренностей с группой «Сумма» о перевалке продукции через порт Зарубино. Цзилиньская зерновая компания намерена переваливать 10 млн т зерновых (пшеница, кукуруза, соя) в год. Крупнейший в мире автомобильный завод по сборке автомобилей Volkswagen в Чанчуне намерен ежегодно импортировать через Зарубино из Европы и Америки автокомплектующие общим объемом 40 тыс. ДФЭ («Сумма» подает заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://gia.ru/economy/20171109/1032441002.html>).

⁸³² Основные активы группы «Сумма» сосредоточены в транспортном бизнесе — это совместное предприятие с «Транснефтью», которое контролирует Новороссийский морской торговый порт (НМТП), 25,07 % акций крупнейшего в РФ контейнерного оператора «Трансконтейнер» и 32,5 % акций головной компании холдинга FESCO — Дальневосточное морское пароходство. Кроме того, «Сумме» принадлежат 50 % минус 1 акция Объединенной зерновой компании, контроль в Якутской топливно-энергетической компании, а также инжиниринговый трест «Глобалэлектросервис» и строительная компания «Стройновации».

⁸³³ «Сумма» нашла партнера в Гонконге. Для строительства порта Зарубино. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2607724> (дата обращения: 12.07.2017).

⁸³⁴ *Понов Е.* «Сумма» выгружается в Китай. Компания планирует построить там «сухой порт». URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2588607> (дата обращения: 08.04.2017).

⁸³⁵ «Сумма» подает заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://gia.ru/economy/20151109/1032441002.html>; *Таранец И.* Строительная корпорация КНР заинтересована в строительстве МТК в Приморье // Гудок. 2017. 77 (2629).

⁸³⁶ Russia's Far Eastern region open for Chinese investment: Deputy PM Trutnev. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/896354.shtml> (дата обращения: 12.11.2017).

⁸³⁷ *Галушка А.* Плечо Востока. Приморье проложит новый путь для Китая. URL: <https://rg.ru/2016/03/28/primore-prolozhit-novyy-put-dlia-kitaia.html>. (дата обращения: 29.03.2017).

⁸³⁸ Таким образом, вновь был введен в эксплуатацию международный железнодорожный пограничный переход, который был построен частными инвесторами еще в 1999 г. — с 2000 по 2004 гг., когда его обслуживанием с российской стороны занималось ОАО «Золотое звено», через пункт пропуска было перевезено 34,5 тыс. т грузов. Затем перевозки прекратились, и только спустя девять лет ОАО «РЖД», восстановив участок железной дороги от станции Махалино до госграницы, возобновило движение поездов. С 2000 по 2014 гг. единственным российско-китайским железнодорожным пунктом пропуска в Приморском крае оставался КПП Гродеково—Суйфэньхэ.

⁸³⁹ Сегодня от госграницы к порту ведет однокорейная железная дорога и автомобильная дорога невысокого класса, которые рассчитаны на доставку к порту до 150—200 тыс. контейнеров в год.

⁸⁴⁰ *Усов П.* Трехчасовой транзит. ОАО «РЖД» и ООО «Морской порт в бухте Троицы» организовали перевозку груза по международному транспортному коридору «Приморье-2» // *Гудок*. 2017. № 226 (26365).

⁸⁴¹ В начале 2017 г. Минтранс РФ поддержал предложения по организации транзитных перевозок через погранпереход Махалино (Камышовая)—Хуньчунь (КНР). В свою очередь, над упрощением транзита сегодня работает Министерство по развитию Дальнего Востока. Интересы китайских партнеров лежат в плоскости перевозок грузов из Китая через железнодорожный пункт пропуска Камышовая—Хуньчунь — выгодное географическое положение погранперехода подходит для отправки транзита в южные порты Приморья, прежде всего Зарубино, до которого расстояние составляет всего 60 км, а также Славянку. Специально для этого ООО «Морской порт Зарубино» открыло морскую судоходную линию, способную обеспечить вывоз контейнеров до 6 тыс. ДФЭ в месяц. По информации китайских отправителей, местные производители испытывают потребность в запуске МТК «Приморье-2». Так, ежегодные объемы перевозок только бутилированной минеральной воды из китайской провинции Цзилинь в РК оцениваются в 56 тыс. контейнеров в год. На Дальневосточной магистрали рассматриваются возможности увеличения транзитных контейнерных перевозок через имеющие выход на дорогу пункты пропуска. Сейчас они осуществляются по МТК «Приморье-1», через железнодорожный погранпереход Гродеково—Суйфэньхэ связывающий северо-восточные провинции КНР с портами Находки и Владивостока. Перевозки на этом направлении демонстрируют рост: в январе — марте

2017 г. было перевезено более 2 тыс. контейнеров, тогда как за весь 2016 г. объем транзита здесь составил 3,2 тыс. ДФЭ. Сейчас через приграничную станцию Камышовая грузопоток идет только в одном направлении — из России в КНР — в Китай экспортируются железная руда, уголь, пиломатериалы, а расширение номенклатуры грузов, открывающее путь к транзиту, опирается в действующие нормативные акты. Это обусловлено тем, что с 2004 по 2013 гг. участок Камышовая—Госграница не функционировал, а его собственник ОАО «Золотое звено» не выходило с предложениями по включению пункта пропуска в соответствующие постановления РФ для расширения номенклатуры перевозимых грузов. В 2011 г. инфраструктура была приобретена ОАО «РЖД» и компания возобновила перевозки, а с момента приобретения инфраструктуры РЖД неоднократно обращались в различные инстанции, однако вопрос оставался нерешенным, и лишь в начале 2017 г. инициативы ОАО «РЖД» по развитию перевозок поддержали в Минтрансе и администрации Приморского края. Продолжается совместная работа над соответствующим пакетом документов — Министерство по развитию Дальнего Востока подготовило проект постановления Правительства РФ, который поможет упростить порядок ввоза транзитных грузов из КНР через железнодорожные пункты пропуска. Если постановление будет принято, то упростится порядок оформления транзитных контейнеров, сроки перевозки по обоим МТК сократятся, что позволит привлечь дополнительные объемы грузов. Вопросами развития возможностей МТК «Приморье-2» занимается и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и развитию экспорта В конце 2016 г. Правительство РФ утвердило концепцию развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которая предусматривает включение Махалино в перечень специализированных пунктов пропуска для ввоза определенного перечня товаров на территорию РФ и где было отмечено, что увеличение объемов грузоперевозок через погранпереход Махалино—Хуньчунь необходимо интегрировать с развитием инфраструктуры КПП. В июне 2017 г. правительство России приняло постановление «Об определении пунктов пропуска через государственную границу РФ, расположенных в Приморском крае для прибытия в РФ отдельной категории товаров, ввозимых с территории КНР», которое предоставило возможность организовать перевозку различной номенклатуры грузов в транзитных контейнерах через пункт пропуска Махалино. Правительство РФ своим постановлением определило пограничные пункты пропуска в Приморском крае для транзита контейнерных грузов из Китая в рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которое позволяет при перевозках по МТК проводить таможенные процедуры не на границе, а по прибытии в морской порт, что ускорит доставку грузов по коридорам в 6 раз и составляет 4—5 часов. Документ касается перевозок грузов в контейнерах из Китая транзитом через РФ за пределы Евразийского экономического союза. Через железнодорожный пункт пропуска Махалино грузы отправятся далее в порты Зарубино и Посыет, а через пункт пропуска Пограничный — в порты

Восточный, Владивосток, Находка. По МТК «Приморье-2» с участием ДВЖД до недавнего времени были только единичные экспериментальные перевозки контейнеров (пока регулярное движение осуществляется через автомобильный переход Краскино — Хуньчунь), но и они шли через терминал ООО МПБТ (Морской порт в бухте Троицы) в Зарубино. Теперь стало возможным обеспечение транзита по участку Махалино (Камышовая)—Хуньчунь на постоянной основе, ранее этому мешало как раз отсутствие необходимой нормативной базы. Однако Министерству транспорта РФ по согласованию с Федеральной таможенной службой, Роспотребнадзором, Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору и Минвостокразвития ещё предстоит утвердить технологическую схему перемещения товаров — порядок совместного проведения контрольных мероприятий указанных госорганов при пересечении границы. В свою очередь АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) совместно с компанией «Северо-Восточно-Азиатский «Морской шёлковый путь» (подразделение китайской Maritime Silk Route International Shipping Co., осуществляющее транспортное сопровождение по территории КНР и морским путём) планирует организовать транзитные перевозки поездными формированиями из Хуньчуна до припортовой станции Сухановка, которая работает с МПБТ. Позднее была утверждена технологическая схема перемещения товаров из Китая в Россию через МТК и сегодня разрабатывается проект по созданию инфраструктуры терминалов и складов на передаточной станции Камышовая с целью расширения номенклатуры транзитных грузов через КПП и планируется расширение автомобильного перехода Краскино—Хуньчунь, являющегося одним из главных звеньев МТК. Благодаря постановлению правительства работа пограничного перехода Махалино—Хуньчунь активизируется, а китайские партнёры предлагают в перспективе к перевозке до 100 тыс. транзитных контейнеров в год, которые будут перевозиться контейнерными поездами на регулярной основе (Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские. порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 16.12.2017); *Вьюгин И.* Контейнерам нашли место на границе // Гудок. 2017. № 106 (26245)); *Усов П.* Трёхчасовой транзит. ОАО «РЖД» и ООО «Морской порт в бухте Троицы» организовали перевозку груза по международному транспортному коридору «Приморье-2» // Гудок, № 226 (26365). 19.12.2017). Вопросами развития возможностей МТК «Приморье-2» занимается и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и развитию экспорта. В апреле 2017 г. под эгидой этого государственного органа был организован эксперимент по отправке груза из Китая через автомобильный переход Хуньчунь—Краскино. Тестовый контейнер, проследовав границу, направился в Зарубино, после чего его паромом отправили в Южную Корею, а время в пути контейнера составило одну неделю, а после получения подробных данных специалисты агентства будут вно-

свить предложения по сокращению этих сроков (Китайскому транзиту нужен выход. <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1372039> (дата обращения: 15.07.2017).

⁸⁴² Китай и Россия вместе построят крупный морской порт в 18 км от границы с КНР. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/18/content_33548057.htm; *Wang Ying (China Daily)*. Russia firm plans China cargo boost. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33148124.htm.

⁸⁴³ Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content_33705174.htm; China's rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm.

⁸⁴⁴ *Усов П.* Экспорт в Китай через юг Приморья нарастает. Объем грузовых перевозок через железнодорожный погранпереход Махалино — Хуньчунь (КНР) за год вырос почти в два раза. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1315422> (дата обращения: 12.12.2017).

⁸⁴⁵ Цзилинь открыл новую транзитную линию для трансграничных перевозок грузов через российский порт. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-09/21/content_63746762.htm.

⁸⁴⁶ Таким образом, вновь был введен в эксплуатацию международный железнодорожный пограничный переход, который был построен частными инвесторами еще в 1999 г., однако в 2004 г. по решению российской стороны был закрыт. С тех пор до 2014 г. единственным российско-китайским железнодорожным пунктом пропуска в Приморском крае оставался КПП Гродеково—Суйфэнхэ.

⁸⁴⁷ В начале 2017 г. Минтранс РФ поддержал предложения по организации транзитных перевозок через погранпереход Махалино—Хуньчунь. В свою очередь, над упрощением транзита сегодня работает Министерство по развитию Дальнего Востока. Интересы китайских партнеров лежат в плоскости перевозок грузов из Китая через железнодорожный пункт пропуска Камышовая—Хуньчунь — выгодное географическое положение погранперехода подходит для отправки транзита в южные порты Приморья, прежде всего Зарубино, до которого расстояние составляет всего 60 км, а также Славянку. Специально для этого ООО «Морской порт Зарубино» открыло морскую судоходную линию, способную обеспечить вывоз контейнеров до 6 тыс. ДФЭ в месяц. По информации китайских отправителей, местные производители испытывают потребность в запуске МТК «Приморье-2». Так, ежегодные объемы перевозок только бутилированной минеральной воды из китайской провинции Цзилинь в РК оцениваются в 56 тыс. контейнеров в год. На Дальневосточной магистрали рассматриваются возможности увеличения транзитных контейнерных перевозок через имеющиеся выход на дорогу пункты пропуска. Сейчас они осуществляются по МТК «Примо-

рье-1», через железнодорожный погранпереход Гродеково—Суйфэньхэ связывающий северо-восточные провинции КНР с портами Находки и Владивостока. Перевозки на этом направлении демонстрируют рост: в январе — марте 2017 г. было перевезено более 2 тыс. контейнеров, тогда как за весь 2016 г. объём транзита здесь составил 3,2 тыс. контейнеров. (Китайскому транзиту нужен выход. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1372039> (дата обращения: 15.07.2017).

⁸⁴⁸ Китай и Россия вместе построят крупный морской порт в 18 км от границы с КНР. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/18/content_33548057.htm; *Wang Ying (China Daily)*. Russia firm plans China cargo boost. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33148124.htm.

⁸⁴⁹ Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/09/content_33705174.htm; China's rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm.

⁸⁵⁰ «Сумма» нашла партнера в Гонконге. Для строительства порта Зарубино URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2607724> (дата обращения: 05.08.2017).

⁸⁵¹ «Сумма» подаст заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино URL: <http://ria.ru/economy/20141109/1032441002.html> (дата обращения: 26.01.2018).

⁸⁵² Russia's Far Eastern region open for Chinese investment: Deputy PM Trutnev URL: <http://www.globaltimes.cn/content/896354.shtml> (дата обращения: 23.03.2018).

⁸⁵³ Fangchuan scenic spot. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2018-08/08/content_1827691.htm.

⁸⁵⁴ Китай и Россия совместно создают взаимовыгодный коридор в Северо-Восточной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0911/c95181-9499230.html>.

⁸⁵⁵ High-speed rail. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/906852.shtml> (дата обращения: 02.09.2018).

⁸⁵⁶ Для высокоскоростного движения по территории Приморского края ДФО необходимо построить новый путь, поскольку сейчас поезда ходят от российско-китайской границы до Уссурийска по однопутному неэлектрифицированному участку ДВЖД протяженностью 120 км. Загружен и участок Транссиба Уссурийск—Амурский залив на подходах к Владивостоку, по которому следуют грузовые поезда с углем для портов Находкинского транспортного узла. Еще в 2011 г. Дальневосточная железная дорога совместно с научным институтом «Дальгипротранс» по обращению администрации Приморского края рассматривала варианты организации скоростного пассажирского сообщения между Уссурийском и Владивостоком с созданием изолированного пути (протяженность

действующего участка, по которому осуществляется обычное движение поездов, составляет 108 км). Расчеты показали, что вложения не окупятся из-за сравнительно небольшого пассажиропотока, поэтому вопрос был отложен.

⁸⁵⁷ *Wang Jun*. Taking a Fast Track. URL: http://o53xo.mjvhezlwnfnsxoltdn5wq.cmle.ru/Business/201711/t20171113_800109845.html.

⁸⁵⁸ China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_5.htm; *Zhang Yue* (*China Daily*). Li: China-Russia media year benefited both sides. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/02/content_34009334.htm.

⁸⁵⁹ Russia-China cross-border infrastructure important for bilateral trade: Russian Far East minister. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-11/08/content_34265856.htm.

⁸⁶⁰ Российский уголь отправлен в Южную Корею через новый терминал в северокорейском порту Раджин. URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=562674&sec=1671> (дата обращения: 14.11.2017).

⁸⁶¹ *Hu Weijia*. Beijing's cooperation with Seoul, Pyongyang in rail project key to connecting peninsula to wider world. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1129060.shtml> (Source: Global Times Published: 2018/11/26).

⁸⁶² Потепление отношений между КНДР и РК и их активное желание сотрудничать чувствовались и в дни проведения IV Восточного экономического форума, проходившего в сентябре 2018 г. во Владивостоке. Но тогда сенсации не случилось — предложение соединить железной дорогой юг и север полуострова с выходом на Транссиб осталось открытым. Но наконец произошли подвижки, которые имеют уже более конкретные перспективы — Мун Чжэ Ин и Ким Чен Ын подписали соглашение, в котором планировалось до конца 2018 г. воссоединить железную дорогу на полуострове (в конце сентября 2018 г. Пхеньяне состоялся 3-й межкорейский саммит и лидеры КНДР и Южной Кореи договорились соединить железные дороги, проходящие через полуостров, в одну сеть, отладить механизм предотвращения инцидентов на границе и демонтировать северокорейские испытательные полигоны. Согласно последним известиям, строительство железной дороги, связывающей две Кореи, началось в начале декабря 2018 г., будет осуществляться в рамках двусторонних договоренностей, достигнутых в ходе встречи глав обоих государств. Транскорейская железнодорожная магистраль (Кёнъисон), связывающая Пхеньян и Сеул, была открыта в начале XX в., но поезда по ней перестали ходить после 1945 г., когда произошло разделение Корейского полуострова на Север и Юг. После переговоров в 2000 г. поезда из обоих государств стали ходить до демилитаризованной зоны, позже южнокорейские составы стали доходить до северокорейского Кэсона. Договоренность о совместной модернизации и соединении железных дорог двух стран была достигнута на межкорейском самми-

те, который прошел 27 апреля 2018 г. в пограничном пункте «Пханмунджом» и стал первой встречей лидеров Юга и Севера за более чем 10 лет.

В свою очередь в 2019 г. могут возобновиться железнодорожные перевозки и по участку Хасан (РФ)—Раджин (КНДР), приостановленные из-за санкций в адрес Пхеньяна. Как известно, перевозки российского угля через северокорейский порт Раджин были прекращены с октября 2017 г.. Несмотря на специальные исключения, предусмотренные для него, а также участка Хасан—Раджин резолюциями Совета Безопасности ООН, южнокорейская сторона подвела под санкции организацию продаж топлива, следующего в данном направлении — в итоге российские экспортеры были вынуждены отказаться от этого канала поставок. Для России соединение железных дорог Южной и Северной Кореи в единую сеть открывает большие перспективы — ОАО «РЖД» долгие годы продвигала идею соединения Транскорейской железной дороги с Транссибирской магистралью. Для этого сделаны конкретные шаги: в сентябре 2013 г. была проведена реконструкция 54-километрового участка железной дороги Хасан—Раджин, а весной 2014 г. завершилась вторая часть совместного проекта — в порту Раджин был построен грузовой терминал для перевалки угля и транспортировки его морем в страны АТР. Сегодня пропускная способность участка Хасан—Раджин составляет 5 млн т грузов ежегодно. Всего же с 2013 по 2017 гг. в северокорейский порт было отправлено 4,8 млн т российского угля и только за неполный 2018 г. перевалка составила чуть более 2 млн т. В 2018 г. объем транзитных перевозок из Республики Корея по Транссибу увеличился на 30 % и достиг 100 тыс. контейнеров, а в 2019 г. рост объемов транзитных перевозок планируется на уровне 32 % (*Hu Weijia*. Beijing's cooperation with Seoul, Pyongyang in rail project key to connecting peninsula to wider world. URL: http://www.globaltimes.cn/content/1129_060.shtml (Source: Global Times Published: 2018/11/26); Железная дорога объединит в единой целое КНДР и Южную Корею. URL: http://www.gudok.ru/zdr/171/?ID=1435831&sphrase_id=5842 (дата обращения: 28.01.2019).

⁸⁶³ Корейским товарам предложили Транссиб. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1424179> (дата доступа: 27.07.2018).

⁸⁶⁴ Россия планирует соединить Транссиб с Транскорейской железной дорогой. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2622829> (дата обращения: 12.02.2017.).

⁸⁶⁵ Летом 2016 г. на линии Барановский—Хасан Дальневосточной дороги были введены в эксплуатацию новые развязки — Пожарский и Барсовый, которые расположены на однопутной железнодорожной линии, соединяющей Транссиб с приграничными станциями Хасан и Махалино, а также с морскими портами Посыет, Славянка и Зарубино на юге Приморского края. В рамках строительства механизаторам пришлось полностью реконструировать земляное полотно, которое осталось с 90-х годов, когда развязки закрыли из-за падения объемов перевозок. Потом уложили путь на железобетонном основании, а в бли-

жайшее время за счёт сварки рельсов он стало бесстыковым. На разъездах были установлены современные модули *электрической централизации* стрелок и сигналов, построены бетонные платформы. На Барсовом и Пожарском разъездах построены по три пути: один — главный и два приёмо-отправочных. Протяжённость приёмо-отправочных путей составляет 1,25 км, поэтому разъезды готовы принимать длинносоставные поезда. Ввод в эксплуатацию новых разъездов позволил увеличить пропускную способность участка с 11 до 13 пар грузовых поездов в сутки, однако провозная способность линии (7 млн т в год) все еще недостаточна для растущего грузопотока. Грузоотправители сегодня заявляют только в адрес порта Посъет более 7 млн т грузов, при этом прогнозируется ещё и отправка грузов в адрес северокорейского порта Раджин в объёме 8 млн т (Разъезды открыты для движения поездов. <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1340095> (дата обращения: 10.10.2017).

⁸⁶⁶ В 2017 г. российская железнодорожная монополия столкнулась с дефицитом финансирования своих инвестиционных программ на 85,6 млрд руб., а бюджет сократил финансирование проектов государственного значения на 65,3 млрд руб., что отодвинуло во времени работы по расширению Транссиба и БАМа. ОАО «РЖД», не получившее вовремя денег из ФНБ (Фонд национального благосостояния), в 2017 г. оплатила модернизацию БАМа и Транссиба из собственных средств, а причиной этого стали правила вложения средств ФНБ, которые делают невозможным выделение денег фонда на ряд крупных инвестиционных проектов, включая Транссиб и БАМ. Если в будущем госмонополия не сможет ликвидировать узкие места на Транссибе и БАМе, то запланированный объем перевозок не будет достигнут, что повлечет недобор выручки и дефицит финансирования инвестиционных программы, в том числе долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 г. С одной стороны, ОАО «РЖД» как обладатель высокого инвестиционного рейтинга имеет возможность получать средства под приемлемый процент, с другой стороны, привлекать чрезмерно большие объемы инвестиций госмонополия не может, так как это повлияет на финансовые ковенанты и приведет к удорожанию заемных средств. В итоге, ОАО «РЖД» вряд ли сможет полностью заместить весь дефицит бюджетного финансирования проекта за счет привлечения заемных средств ((*Барсуков В.* Промышленность полагат на рельсы. Тарифные аппетиты РЖД могут дорого обойтись российской экономике // Независимая газета от 15.11.2017 г.; *Скорлыгина Н.* ОАО РЖД пропишут новые скидки. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3448599?from=doc_vgez (дата обращения: 15.11.2017 г.).

⁸⁶⁷ *Титаренко М.Л.* Китай «поднимает» Дальний Восток // Россия в АТР. 2009. № 4 (13). С. 17.

Список сокращений и условных обозначений

1. **CDB** — China Development Bank.
2. **CNR** — China North Rolling Group Corporation (Китайская северная вагоностроительная корпорация).
3. **CRCC** — China Railway Construction Corporation.
4. **CRCS** — China Railway Signal & Communication Corporation.
5. **CREC** — China Railway Engineering Corporation.
6. **CRRC** — China Railway Rolling Stock Corporation.
7. **CSR** — China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) (Китайская южная вагоностроительная корпорация).
8. **IPO** — первичное размещение акций на фондовом рынке.
9. **АБИИ** — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.
10. **АБР** — Азиатский банк развития.
11. **АРВМ** — автономный район Внутренняя Монголия.
12. **АСЕАН** — Ассоциация государств Юго-Восточной Азии.
13. **АТР** — Азиатско-Тихоокеанский регион.
14. **АТЭС** — Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество.
15. **БАМ** — Байкало—Амурская магистраль.
16. **ВБ** — Всемирный банк.
17. **ВВП** — валовой внутренний продукт.
18. **ВПП** — валовая продукция промышленности.
19. **ВРП** — валовой региональный продукт.
20. **ВСМ КНР** — высокоскоростные железные магистрали КНР.
21. **ВСНП** — Всекитайское собрание народных представителей.
22. **ГКРР** — Государственный комитет по делам развития и реформ.
23. **Госсовет КНР** — Государственный совет КНР.

24. **ГСУ КНР** — Государственное статистическое управление КНР.
25. **ГУЖД КНР** — Государственное управление железных дорог КНР (после реорганизации МЖД КНР).
26. **ГЧАР** — Гуанси-Чжуанский автономный район.
27. **ГЧП** — государственно-частное партнерство.
28. **ГЭКК** — Государственная электросетевая корпорация (State Grid Corporation).
29. **ДВЖД** — Дальневосточная железная дорога.
30. **ДФО** — Дальневосточный федеральный округ.
31. **ДФЭ** — условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков или пропускной способности, эквивалентная размерам контейнера ИСО (Международная организация по стандартизации) длиной 20 футов (6,1 м). Один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется двум ДФЭ.
32. **ЕАО** — Еврейская автономная область.
33. **ЕБРР** — Европейский банк реконструкции и развития.
34. **ЕАЭС** — Евразийский экономический союз.
35. **ЕС** — Европейский союз.
36. **ЕТЖМ** — Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль.
37. **ЗПТ** — зона приграничной торговли.
38. **ЗПЭС** — зона приграничного экономического сотрудничества.
39. **ЗСТ** — зона свободной торговли.
40. **ИДВ РАН** — Институт Дальнего Востока РАН.
41. **ИЖД** — Иранские железные дороги.
42. **КЖК** — Китайская железнодорожная корпорация — China Railway Corp. (после реорганизации МЖД КНР).
43. **КМРЭК** — Экономический коридор «Китай—Монголия—Россия».
44. **КНДР** — Коре́йская Народно-Демократи́ческая Республика.
45. **КНР** — Китайская Народная Республика.
46. **КПП** — контрольно-пропускной пункт.
47. **КПЭК** — «Экономический коридор Китай—Пакистан».
48. **КбшЖД** — Куйбышевская железная дорога.
49. **КЧЖД** — Китайско-Чаньчуньская железная дорога (ранее — **КВЖД**).
50. **МЖД КНР** — Министерство железных дорог КНР.
51. **МП** — мультимодальные перевозки.

52. **МСЭЗ** — Международная специальная экономическая зона.
53. **МЦПС** — Международный центр приграничного сотрудничества.
54. **МТК** — Международный транспортный коридор.
55. **МШП XXI в.** — «Морской Шелковый путь XXI века».
56. **НД** — национальный доход.
57. **НИИ МЖД КНР** — Научно-исследовательский институт МЖД КНР.
58. **НИОКР** — научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.
59. **НХАР** — Нинся-Хуэйский автономный район.
60. **ОАО «РЖД»** — Открытое акционерное общество «Российские железные дороги».
61. **ООН** — Организация Объединенных Наций.
62. **ОТЛК** — АО «Объединенная транспортно-логистическая компания».
63. **ОЭЗ** — особая экономическая зона.
64. **п/км** — пассажиро-километр.
65. **ПЗИ** — прямые зарубежные инвестиции.
66. **ПИИ** — прямые иностранные инвестиции.
67. **ПРООН** — Программа развития Организации Объединенных Наций.
68. **РАН** — Российская академия наук.
69. **РЖДЛ** — АО «РЖД Логистика».
70. **РК** — Республика Корея.
71. **РКИФ** — Российско-китайский инвестиционный фонд.
72. **РСПП** — Российский союз промышленников и предпринимателей.
73. **РТИ** — Расширенная Туманганская инициатива.
74. **СВА** — Северо-Восточная Азия.
75. **СЗК** — Северо-Западный Китай.
76. **СНГ** — Содружество Независимых Государств.
77. **СП** — совместное предприятие.
78. **СПВ** — свободный порт Владивосток.
79. **СПГ** — сжиженный природный газ.
80. **СРЦ** — собирательно-распределительный центр.
81. **ССТ** — соглашение о свободной торговле.
82. **СТЗ** — специализированный зерновой терминал.
83. **СТЭС** — Совет по Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству.
84. **СУАР** — Синьцзян-Уйгурский автономный район.

85. **СЦБ** — сигнализация, централизация и блокировка.
86. **СЭЗ** — специальная экономическая зона.
87. **т/км** — тонно-километр.
88. **ТАМ** — Транскитайская автомобильная магистраль.
89. **ТАР** — Тибетский автономный район.
90. **ТКМ** — Транскорейская магистраль.
91. **ТЛЦ** — Транспортно-логистический центр.
92. **ТНК** — транснациональные корпорации.
93. **ТОСЭР** — территория опережающего социально-экономического развития.
94. **Транссиб** — Транссибирская магистраль.
95. **ФАС** — Федеральная антимонопольная служба.
96. **ФГУП** — Федеральное государственное унитарное предприятие.
97. **ФЗ** — Федеральный закон.
98. **ФТС** — Федеральная таможенная служба.
99. **ФЦП** — Федеральная целевая программа.
100. **ХЖД** — Харбинская железная дорога.
101. **ХЖД** — Харбинская железная дорога.
102. **ЦА** — Центральная Азия.
103. **ЦАР** — Центрально-Азиатский регион.
104. **ЦФТО** — Центр фирменного транспортного обслуживания.
105. **ШОС** — Шанхайская организация сотрудничества.
106. **ЭККПИК** — Экономический коридор «Китай—полуостров Индокитай».
107. **ЭПШП** — Экономический пояс Шелкового пути.
108. **ЮВА** — Юго-Восточная Азия.
109. **ЮМЖД** — Южно-Маньчжурская железная дорога.
110. **ЮНКТАД** — Конференция ООН по торговле и развитию.

Список литературы

Документы, справочники, статистика

1. Китайская Народная республика в ... (1979—1984.). Политика, экономика, культура / отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: Наука, 1981—1987.
2. Китайская Народная Республика в ... (1985—1992). Политика, экономика, культура / отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: Наука, 1988—1994.
3. Китайская Народная Республика в ... (1993—1996). Политика, экономика, культура / отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: Восточная литература, 1995—1997.
4. Китайская Народная Республика в ... (1997—2001). Политика, экономика, культура / гл. ред. чл.-корр. РАН М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 1995—2002.
5. Китайская Народная Республика в 2004—2005 г. Политика, экономика, культура / гл. ред. академ. РАН М.Л. Титаренко М.: ИДВ РАН, 2005. 549 с.
6. Китайская Народная Республика в 2007 г.: политика, экономика, культура / гл. ред. академ. РАН М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2008. 504 с.
7. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. К 60-летию КНР / пред. редкол. академ. РАН М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2009. 592 с.
8. Китайская Народная Республика; политика, экономика, культура. 2010—2011 / гл. ред. академ. РАН М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2011. 448 с.
9. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2012—2013 гг. М.: ИД «ФОРУМ», 2013. 592 с.
10. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2014—2015 гг. М.: ИД «ФОРУМ», 2016. 476 с.
11. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2017—2018: монография. М.: ИД «ФОРУМ», 2018. 436 с.
12. Комплексный план восстановления старой промышленной базы провинции Хэйлунцзян / Материалы Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян. Харбин, 2003.
13. Московское совместное заявление глав государств России и Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2002. № 1. С. 13.

14. Положение о торговле с пересечением границы для жителей приграничных регионов // Пекин. № 42, 1996. С. 12—14.
15. Приказ Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ от 20.07.2009 года № 104 «Об открытии смешанного грузопассажирского временного двустороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Сковородино» (Консультант Плюс. 2009).
16. Приказ Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации № 104 от 20 июля 2009 года «Об открытии смешанного грузопассажирского временного двустороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации «Сковородино» (Консультант Плюс. 2009).
17. Совместное заявление Президента Российской Федерации и Председателя Китайской Народной Республики в связи с 10-летием Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 3. С. 10—12.
18. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о всестороннем углублении российско-китайских отношений партнерства и стратегического взаимодействия // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. С. 3—10.
19. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе (подписано 27 января 2004 года) в Пекине (Консультант Плюс, 2009).
20. Соглашение о совместном строительстве мостового перехода через реку Амур в районе городов Благовещенск и Хэйхэ от 26 июня 1995 года, подписанное главами Правительств РФ и КНР. URL: <http://www.mid.ru>
21. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Распоряжение Правительства Российской Федерации № 877-р: 17.06.2008. URL: <http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrateg.VV.htm>
22. Хунци (ежемесячный журнал ЦК КПК «Красное знамя»). Пекин, 2016—2018.
23. Цзинци гуанли (журнал «Экономическое обозрение»). Пекин, 2015—2018.
24. Цзинци жибао («Экономическая газета»). Пекин, 2015—2018.
25. Цзинци тичжи гайгэ (Ежемесячный журнал Сычуаньской Академии общественных наук «Реформа экономической системы». Чэнду, 2017—2018.
26. Цзинци яньцзю (Ежемесячный журнал Института экономики АОН КНР «Журнал экономических исследований»). Пекин, 2016—2018.
27. Цюйчэн юй чэнци цзинци (Ежемесячный журнал Пекинского Университета «Региональная и городская экономика»). Пекин, 2015—2017.

28. Чжунго гунъе цзинци тунци няньцянь. 2015—2018 (Статистический ежегодник по экономике промышленности Китая. 2015—2018) Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй, Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2015—2018.

29. Чжунго маои вайцин тунци няньцянь. 2014—2017 (Статистический ежегодник внешней торговли Китая. 2014—2017). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (ГСУ КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2014—2017.

30. Чжунго тунци няньцянь 2005—2018 (Статистический ежегодник Китая. 2005—2018). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (Главное статистическое управление КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2005—2018.

31. Чжунго тунци чжайяо. 2010—2018 (Статистический выборочный справочник Китая. 2010—2018). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (Главное статистическое управление КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2010—2018.

32. Чжунго цзинци няньцянь. 2010—2018 (Экономический ежегодник Китая. 2010—2018). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (Главное статистическое управление КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2010—2018.

33. Чжунго цзинци тичжи гайгэ (ежемесячный журнал «Реформа экономической системы Китая»). Пекин, 2014—2018.

34. Чжунго цзяотун цзинци няньцянь. 2000—2018 (Ежегодник по экономике транспорта Китая. 2000—2018). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (Главное статистическое управление КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2000—2018.

35. Чжунхуа жэньминь гунхэго 2017 нянь гоминь цинци хэ шэхуэй фачань тунци гунбао (Статистический обзор экономического и социального развития Китая в 2017 г.). Пекин, Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя тунцицизюй (Главное статистическое управление КНР), Чжунго тунци чубаньшэ (China Statistics Press). 2018.

Монографии, сборники

36. 13-я пятилетка (2016—2020 г.) — важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия «сяокан» / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2018. 304 с.

37. Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы глобальных и региональных измерений безопасности / сост. В.Б. Кашин, В.И. Балакин. М.: ИДВ РАН, 2018. 304 с.

38. *Баженова Е.С., Островский А.В.* Синьцзян — горизонты нового Шелкового пути (Краткая энциклопедия Синьцзяна) // М.: Издательство МБА, 2016. 276 с.
39. *Бородин П.П.* Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период до 2020 г.». М., 2011. 48 с.
40. Влияние мирового финансового кризиса на экономику Китая / отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2010. 192 с.
41. Восточная Азия и изменение глобального миропорядка: Доклады на V Международной конференции молодых востоковедов Института Дальнего Востока РАН (Москва, 16—17 ноября, 2017 года) / Совет молодых ученых ИДВ РАН. М.: ИДВ РАН, 2018. 288 с.
42. *Громов Н.Н., Персианов В.А., Усков Н.С.* Менеджмент на транспорте: учеб. пособие для студентов высших учебных заведений / под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. М.: Академия, 2013. 548 с.
43. *Гуреева М.А.* Основы экономики транспорта: учебное пособие для начального профессионального образования. М.: Академия, 2010. 192 с.
44. Доклады ИДВ РАН — 2010. М.: ИДВ РАН, 2011. 172 с.
45. Доклады ИДВ РАН — 2011. М.: ИДВ РАН, 2012. 248 с.
46. Доклады ИДВ РАН — 2012. М.: ИДВ РАН, 2013. 168 с.
47. Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. 120 с.
48. «Евразийская экономическая интеграция и «Экономический пояс Шелкового пути»: вопросы стратегического сопряжения на центрально-азиатском направлении / Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии / А. Казанцев, С. Лузянин и др. М.: РСМД, 2016. 52 с.
49. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001. 303 с.
50. Информационные материалы, серия «В» Общество и государство в Китае в период реформ, вып. 30, ч. 1 — 2 — «Новые аспекты социально-политического развития КНР. М.: ИДВ РАН, 2015. Ч. 1 — 192 с., ч. 2. 184 с.
51. Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. 344 с.
52. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIII: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2018. 392 с.
53. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2017—2018: монография. М.: ИД «ФОРУМ», 2018. 436 с.
54. КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. 660 с.

55. *Лузянин С.Г.* Россия—Китай: формирование обновленного мира; монография / С.Г. Лузянин; отв. ред. академик В.С. Мясников; предисл. В.А. Никонov. М.: Весь Мир, 2018. 328 с.
56. Международный транспортный коридор «Европа Россия Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций. Парламентские слушания Комиссии Совета Федераций Федерального Собрания РФ по естественным монополиям (30 ноября 2011 года). М., 2011. 58 с.
57. *Меламед И.И., Дягилев А.А., Авдеев М.А.* Основные подходы к развитию Дальнего Востока и Прибайкалья. М.: Современная экономика и право, 2015. 176 с.
58. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студентов высших учебных заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др. М.: Академия, 2013. 528 с.
59. Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. 234 с.
60. Определение эффективности капитальных вложений на транспорте / под ред. Л.В. Канторовича и В.Н. Лившица. М.: Наука, 1982. 103 с.
61. *Островский А.В., Баженова Е.С.* Синьцзян — новые горизонты Шелкового пути. М.: МБА, 2016. 276 с.
62. Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред. сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. 304 с.
63. *Пивоварова Э.П.* Черты преемственности и новизны в экономической политике пяти поколений руководства КНР. М. : ИДВ РАН, 2018. 52 с.
64. *Лузянин С.Г.* Россия и Китай в Евразии. Международно-региональные измерения российско-китайского партнерства / отв. ред. акад. РАН М.Л. Титаренко. М.: ИД «ФОРУМ», 2009. 288 с.
65. Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Ч. 2 / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 ч. М.: ИДВ РАН, 2013. 161 с.
66. *Хачатуров Т.С.* Экономика транспорта. М.: АН СССР, 1959. 586 с.
67. *Портяков В.Я.* Становление Китая как ответственной глобальной державы: монография. М.: ИДВ РАН, 2013. 240 с.
68. *Портяков В.Я.* Муравей грызет кость. Избранные очерки о Китае: монография. М.: ИД «ФОРУМ», 2018. 464 с.
69. Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития) / отв. ред: акад. П.Я. Бакланов, чл.-корр. РАН А.К. Тулохонов (Интеграционные проекты СО РАН; вып. 23). Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2015. 610 с.
70. Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред. сост. В.А. Матвеев. М.: ИДВ РАН, 2017. 192 с.

71. Решения XIX съезда КПК и перспективы российско-китайских отношений / отв. ред.-сост. А.О. Виноградов. М.: ИДВ РАН, 2018. 112 с.
72. Российско-китайский диалог: модель 2018: доклад № 39/2018 / [С.Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2018. 168 с.
73. Сафронова Е.И. Китай и развивающийся мир: концепции и актуальная практика отношений (на примере Африки и Латинской Америки). М.: ИД «ФОРУМ», 2018. 336 с.
74. Сазонов С.Л. Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН, Изд-во «Кругъ», 2012. 355 с.
75. Сазонов С.Л. Россия—Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ РАН, Изд-во «Кругъ», 2012. 331 с.
76. Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
77. Сафронова Е.И. Китай и развивающийся мир: концепции и актуальная практика отношений (на примере Африки и Латинской Америки). М.: ИД «ФОРУМ», 2018. 336 с.
78. Северо-Восточная Азия: региональные измерения безопасности и российско-китайское сотрудничество / сост.: Д.В. Гордиенко, А.С. Степанов. М.: ИДВ РАН, 2014. 448 с.
79. Современные российско-китайские отношения / под ред. С.Г. Лузянина (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой, И.В. Ушакова, Е.В. Белилиной. М.: ДеЛи плюс, 2017. 264 с.
80. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года: исходные реалии и фактор российско-китайского партнерства: монография / под ред. С.Г. Лузянина, Е.И. Сафроновой. М.: ИДВ РАН, 2015. 168 с.
81. Тезисы докладов XXIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Москва, 24—25 октября 2018 г. М.: ИДВ РАН, 2018. 248 с.
82. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. М.: Транспорт, 1993. 255 с.

Статьи на русском языке

83. Аллаберт А. Лотерея на автомобильные номера // Дыхание Китая. 2011. № 1. С. 31—33.
84. Александрова М.В. Программа сотрудничества смежных территорий России и Китая: история, факты, пути осуществления // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М.: ИДВ РАН, 2010. С. 213—223.
85. Александрова М.В. Китайские инвестиции в России: реалии и тенденции развития // Дунбэйя луньтань (Форум СВА). 2014. № 2. С. 11—20 (на кит. яз.).

86. *Александрова М.В.* Раздел 2.2. Северо-Восток Китая // КНР: экономика регионов. М.: Изд-во МБА, 2015. С. 145—237.
87. *Александрова М.В.* Новое видение транспортного положения Северо-Востока Китая в свете концепции «Один пояс — один путь» // Китай в мировой и региональной политике. М., 2016. С. 256—272.
88. *Александрова М.В.* Китайские инвестиции в России: отраслевой срез // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 219—242.
89. *Александрова М.В.* Выход российской продукции на рынок КНР: проблемы и пути решения // 13-я пятилетка (2016—2020 гг.) — важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия «сяокан» / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2018. С. 287—302.
90. *Александрова М.В.* Как за каменной стеной. Экономические связи между Россией и Китаем становятся все более крепкими // Российский экспортер. 2018. Ноябрь. С. 57—63.
91. *Александрова М.В.* Новое видение транспортного положения Северо-Востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXI. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 32—42.
92. *Алимов Р.* ШОС: пространство экономического и гуманитарного взаимодействия // Китай. 2016. № 11 (133). С. 28—30.
93. *Афонасьева А.В., Островский А.В., Каменнов П.Б.* Наука и инновации как фактор социально-экономического развития Китая // Научная и инновационная политика. Россия и Мир. 2011—2012 / под ред. Н.И. Ивановой, В.В. Иванова. М., 2013. С. 413—428.
94. *Афонасьева А.В.* Зарубежные китайцы и реэмигранты в экономическом развитии «малой родины» (цяосян) на примере провинций Гуандун и Фуцзянь // КНР: экономика регионов / отв. Ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 120—145.
95. *Афонасьева А.В.* Роль зарубежных китайцев в развитии северной ветки Экономического пояса Шелкового пути // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 63—74.
96. *Афонасьева А.В.* Инновационный «срез» китайской экономики в 12-й пятилетке // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 152—164.
97. *Баженова Е.С.* Синьцзян в авангарде развития западных районов КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 2. С. 63—70.
98. *Балакин В.И.* Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: перспективы становления // В сборнике: Проблемы и перспективы

реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М., 2017. С. 142—148.

99. *Балакин В.И.* Интеграционные процессы в Шанхайской организации сотрудничества: состояние, проблемы и перспективы // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук; отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М., 2016. С. 121—129.

100. *Балакин В.И.* Совокупная национальная мощь Китая: диалектика построения новой государственности // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 33—39.

101. *Балакин В.И.* Стратегия Китая в отношении Транстихоокеанского партнерства // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 99—111.

102. *Бардаль А.Б.* Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 5. С. 61—71.

103. *Бергер Я.М.* Научно-технологическая составляющая совокупной национальной мощи Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 4—24.

104. *Бергер Я.М.* Становление Китая как глобальной инновационной державы // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 36—63.

105. *Бессонов Г.* Транссибирский транспортный коридор. Железнодорожная магистраль Азия Европа // РС Деловой мир. 2009. № 1 (8). С. 37—38.

106. *Бесстремляная И.Е.* Международные инфраструктурные проекты Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVI: ежегодное издание / отв. ред.-сост. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 224—229.

107. *Бжуско С.В.* Железнодорожный транспорт Китая: историко-экономический анализ // Вестник Университета. 2014. № 11 (21). С. 24—28.

108. *Борох О.Н.* «Политэкономика Си Цзиньпина» и новый этап реформ в КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 64—78.

109. *Бугроменко В.Н., Дмитрук А.К.* Внешняя окупаемость железнодорожных проектов // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 43—46.

110. *Бухвальд Е.М., Иванов О.Б.* Транспорт и решение задач пространственной интеграции российской экономики // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. № 1. С. 7—24.

111. *Ван Лэй.* Вождение в нетрезвом виде // Китай. 2011. № 6. С. 53.

112. *Ван Лэй.* Злоупотребление служебными автомобилями // Китай. 2011. № 5. С. 22—23.

113. *Ван Тяньи*. Небывало быстрое развитие строительства железных дорог в Китае // Китай. 2014. № 7. С. 20—25.
114. *Ван Фан*. Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог Китая // Китай. 2011. № 5 (67). С. 29—38.
115. *Ван Фан*. Преемственность курса российско-китайских отношений // Китай. 2013. № 7 (33). С. 43—44.
116. *Ван Цю*. Перспективы китайско-российской торговли в рамках ВТО // Китай. 2015. № 1 (75). С. 46—48.
117. *Ван Шо*. Пришла пора сбора урожая. Всплеск инноваций // Китай. 2015. С. 38—39.
118. *Виноградов А.О., Луцкич М.О.* К истории формирования отношений КНР—ЕС//Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 352—368.
119. *Гулидов Р.В.* Проект «Туманган»: вымысел и реальность // Пространственная экономика. 2016. № 1. С. 90—108.
120. *Давыдов З. В.* Экономическая политика Китая в Центрально-Азиатском регионе и ее последствия для России // Известия Восточного Института. 26.02.2015.
121. *Жунусов А.О.* Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка // Инновации транспорта. 2018. № 1 (31). С. 5—9.
122. *Задорожный В.Ф., Батомункуев В.С.* Транспортные переходы как отражение межгосударственных и внутригосударственных (субъект-центр) отношений // Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития); отв. ред. акад. Бакланов П.Я., Тулохонов А.К. Новосибирск: изд. СО РАН. 2010. С. 456—461.
123. *Иванова Е.* Корпорация для развития Востока. Идея создания госкомпании, управляющей проектами по развитию Сибири и Дальнего Востока, принимает реальные очертания. Министерство экономического развития (МЭР) разработало законопроект «О развитии Сибири и Дальнего Востока» // Россия в АТР. 2013. Март. № 1 (22). С. 18—19.
124. *Ивашенцев Г.С.* Саммит АТЭС 2012: Тихоокеанские горизонты России // Международная жизнь. 2014. № 2. С. 21—30.
125. Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (г. Уфа, 9—10 июля 2015 года) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 4—8.
126. Исследовательская группа Центра глобальных связей и взаимодействия при Пекинском университете. Версия «пояса и пути» 2.0 // Китай. 2017. № 5 (139). С. 30—35.
127. *Ишаев В.И.* Дальневосточный регион не только обеспечивает экономику России ресурсами, но и является гарантом национальной безопасности государства // Россия в АТР. Декабрь 2013. № 4 (21). С. 8—13.

128. *Ишаев В.И.* Модернизация экономики обеспечит развитие региона // Дальневосточный капитал. 2015. № 9 (133). С. 13—15.
129. *Казаков О.И.* Транссиб: через пространство // Россия в АТР. 2014. № 3 (20). С. 74—79.
130. *Кашин В.Б., Королев А.С., Пятчкова А.С.* Китайская политика помощи зарубежным странам: основные принципы и направления // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 204—218.
131. *Клименко А.Ф.* Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества: проблемы и перспективы ее реализации в аспекте обеспечения безопасности // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 139—153.
132. *Корниенко О.С., Ганзей С.С.* Развитие интеграционных трансграничных связей приграничных регионов Дальнего Востока и Китая // Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). отв. ред. акад. РАН Бакланов П.Я., Тулоханов А.К. / Новосибирск: изд. СО РАН, 2016. С. 420—431.
133. *Кузнецов С.В.* Инновации в транспортной отрасли КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 3. С. 84—94.
134. *Ли Цзинъюй, Чжан Чэньяо.* О стратегии сотрудничества Китая и России на северном маршруте Морского Шелкового пути XXI века // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 64—73.
135. *Лузянин С.Г.* ШОС: стратегия развития // В книге: Китай в эпицентре глобальных проблем АТР Тезисы докладов XX Международной научной конференции. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 110—113.
136. *Лузянин С.Г., Сафронова Е.И.* О национально-государственных интересах РФ и КНР в Центральной Азии и ШОС. Особенности отношений с третьими странами в регионе // Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 г.: исходные реалии и фактор российско-китайского партнерства / Л.Е. Васильев, А.Ф. Клименко, В.А. Матвеев, Ю.В. Морозов, Е.И. Сафронова, С.Г. Лузянин. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 29—57.
137. *Лузянин С.Г., Сазонов С.Л.* Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Научно-аналитический журнал Обозреватель — Observer. 2015. № 5 (304). С. 35—46.
- Лузянин С.Г.* Россия и Китай: глобальные и региональные измерения безопасности и сотрудничества — 2015 г. // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20. С. 29—36.
138. *Лузянин С.Г., Семёнова Н.К.* Россия—Китай—Центральная Азия: транспортные и энергетические интересы. // Научно-аналитический журнал Обозреватель — Observer. 2016. № 2 (313). С. 56—66.

139. *Лузянин С.Г.* Введение. Значение Центральной Азии и ШОС: экспертный дискурс // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук; отв. ред.-сост. Ю.В.Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 6—27.
140. *Лузянин С.Г., Сафронова Е.И.* Перспективы развития стратегии ШОС // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук; отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 73—80.
141. *Лузянин С.Г.* РФ И КНР в Восточной Азии: безопасность, вызовы и возможности углубления кооперации в 2016 г. // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. 21. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 16—25.
142. *Лузянин С.Г.* ШОС, китайский проект «шелкового пути» и евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. 21. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 78—84.
143. *Лузянин С.Г.* Россия и Китай в ШОС 2017 года: глобальные и региональные измерения безопасности // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС / Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. М.: Весь Мир, 2017. С. 19—27.
144. *Лузянин С.Г.* Радикальное обновление российско-китайских отношений // Китай. 2017. № 5 (139). С.40—41.
145. *Лузянин С.Г.* «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 27—36.
146. *Лю Кай.* Железнодорожный транспорт КНР // Железнодорожный транспорт. 2017. № 1. С. 74—77.
147. *Матвеев В.А.* Современная повестка энергетической безопасности на пространстве ШОС // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС / Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. М.: Весь Мир, 2017. С. 129—150.
148. *Минакир П.А.* О концепции долгосрочного развития экономики макро-региона: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2014. № 1. С. 7—28.
149. *Минакир П.А., Прокапало О.М.* Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 5. С. 93—104.
150. *Михайленко А.Н.* Потенциал российско-китайского экономического сотрудничества // Научно-аналитический журнал Обозреватель — Observer. 2015. № 11 (310). С. 74—87.

151. *Морозов Ю.В.* Проблемы, препятствующие реализации интеграционных процессов Китая и России в Евразии // В сборнике: Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М., 2017. С. 112—133.
152. *Мотидзуки Киичи.* Посткризисные изменения в экономике Дальнего Востока и перспективы российско-японских экономических отношений // Пространственная экономика. 2014. № 4 (20). С. 13—17.
153. *Нехорошков В.П.* Перспективы развития проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей: инвестиционный аспект // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 1. С. 158—166.
154. *Нехорошков В.П.* Россия Китай: факторы регионального сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 2. С. 57—62.
155. *Новоселова Л.Н.* Российско-китайское экономическое взаимодействие: проблемы оживления инвестиционной составляющей // Российский экономический журнал. 2008. № 1—2. С. 42—56.
156. *Новоселова Л.Н.* Банковская система КНР в XXI веке: десятилетие преобразований // Российский экономический журнал. 2012. № 2. С. 76—87.
157. *Новоселова Л.В.* Современная инвестиционная политика КНР: проблемы и перспективы // Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Ч. 1. М., 2014. С. 110—120.
158. *Новоселова Л.В.* Инвестиционное сотрудничество России и Китая // Стратегический партнерский диалог между Россией и Китаем. Современное состояние, проблемы и предложения. Кн. 2. М.: ИД «ФОРУМ», 2014. С. 81—92.
159. *Новоселова Л.В.* Реформирование налоговой системы КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 32—45.
160. *Новоселова Л.В.* Новейшие преобразования бюджетно-налоговой системы КНР в интересах социально-экономического развития страны // Российский экономический журнал. 2016. № 1. С. 66—89.
161. *Новоселова Л.В., Островский А.В.* Китайская экономика под санкциями запада: уроки для России // Экономические и социальные проблемы России. 2016. № 2. С. 42—54.
162. *Новоселова Л.В.* Современные подходы в китайской политике привлечения иностранного капитала // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Москва, 12—13 октября 2016 г. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 40—42.
163. *Новоселова Л.В.* Финансовая реформа — ключевое звено 12-й пятилетки // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 60—74.
164. Новый маршрут Сямэнь—Москва // Китай. 2017. № 5 (139). С. 10.

165. *Островский А.В.* Проблемы и перспективы развития российско-китайских торгово-экономических отношений в настоящее время // Научно-образовательное и культурное сотрудничество стран — участниц ШОС. XII Международная научно-практическая конференция: сборник статей. М., 2014. С. 7—23.
166. *Островский А.В.* Проблемы развития западных регионов Китая: итоги и перспективы // В сборнике: КНР: экономика регионов Учреждение Российской академии наук Институт Дальнего Востока РАН. М., 2015. С. 300—325.
167. *Островский А.В.* Социально-экономическое развитие регионов в годы 12-й пятилетки (2011—2015 гг.): прогнозы и реальность // В сборнике: КНР: экономика регионов Учреждение Российской академии наук Институт Дальнего Востока РАН. М., 2015. С. 64—82.
168. *Островский А.В., Шиганова Ю.В.* Формирование региональной политики после образования КНР и особенности районирования территории Китая в годы экономической реформы // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 19—31.
169. *Островский А.В.* Региональное развитие Китая после перехода от директивного к направляющему планированию в начале XXI века // КНР: экономика регионов / отв. Ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 31—64.
170. *Островский А.В.* Социально-экономическое развитие регионов годы 12-й пятилетки (2011—2015 гг.): прогнозы и реальность // КНР: экономика регионов / отв. Ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 64—83.
171. *Островский А.В.* Проблемы развития западных районов Китая: итоги и перспективы // КНР: экономика регионов / ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 300—326.
172. *Островский А.В.* Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути // Новый Шелковый путь и его значение для России Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. М., 2016. С. 131—146.
173. *Островский А.В.* Инвестиционное сотрудничество России и Китая // Н.В. Лукьянович, М.В. Демченко, Т.П. Розанова, П.С. Селезнев, А.Б. Дмитриева / ред. Н.Н. Котлярова, А.В. Островский. М., 2016. С. 213—225.
174. *Островский А.В.* Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» // Россия и Китай в АТР: трансграничное взаимодействие материалы III международной научно-практической конференции: в 2 частях / ред. Л.А. Понкратовой. М., 2016. С. 6—15.

175. *Островский А.В.* Итоги социально-экономического развития Китая в конце первого десятилетия XXI в. // История Китая с древнейших времен до начала XXI века / отв. ред. А.В. Виноградов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 724—726.
176. *Островский А.В.* Экономика Китая в 2014—2015 гг.: итоги 12-й пятилетки и задачи 13-й пятилетки // В сборнике: Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015. Российская Академия наук; ФГБУН «Институт Дальнего Востока» РАН. М., 2016. С. 76—88.
177. *Островский А.В.* Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству // Азия и Африка сегодня. 2016. № 2 (703). С. 8—12.
178. *Островский А.В.* Экономика КНР — прогноз дл 2030 года. Основные проблемы китайской экономики // Вестник Московской международной высшей школы бизнеса МИРБИС. 2016. № 2 (6). С. 36—45.
179. *Островский А.В.* Планы 12-й пятилетки: как построить общество «сяо-кан» в Китае к 2020 году (по материалам 4-й сессии ВСНП 12-го созыва, март 2016 г.) // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 4—24.
180. *Панов А.Н.* Надо открывать Дальний Восток // Стратегия России. 2015. № 5 (77). С. 35—37.
181. *Панов Р.* В фокусе качество жизни. Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона остается одним из приоритетов государственной политики // Россия в АТР. 2015. № 4 (21). С. 14—21.
182. *Петровский В.Е.* О стратегии приграничного сотрудничества России со странами АТР в контексте сопряжения ЭПШП и ЕАЭС // В сборнике: Россия и Китай: История и перспективы сотрудничества. Материалы VI международной научно-практической конференции. Министерство образования и науки РФ; Благовещенский государственный педагогический университет; Институт Конфуция в БГПУ. 2016. С. 625—629.
183. *Петровский В.Е.* О перспективах развития российско-китайских отношений // В сборнике: Россия-Китай: стратегическое взаимодействие в XXI веке. Материалы международной школы-семинара. 2015. С. 15—16.
184. *Петровский В.Е.* Россия и Азиатско-Тихоокеанская интеграция. В поисках «точки входа» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 4—11.
185. *Петровский В.Е.* О стратегических приоритетах безопасности и развития на Евразийском пространстве до 2025 года // Государственная служба. 2015. № 6. С. 66—68.
186. *Петровский В.Е.* Россия, Китай и контуры «Большого евразийского партнерства» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 37—51.
187. *Пивоварова Э.П.* Китай вступает в «решающий» этап модернизации // Азия и Африка сегодня. № 8. 2015. С. 3—6.

188. *Пивоварова Э.П.* Секрет социально-экономического успеха китайских реформ // В сборнике материалов XI Международной научно-практической конференции «Наука: теория и практика — 2015». Przemysl (Польша), Nauka I studia, 2015. С. 75—79.
189. *Пивоварова Э.П.* Суть китайских реформ» // Новое интегральное общество. Общетеоретические аспекты и мировая практика. О. ЛЕНАНД-URSS, М.: 2016. С. 137—152.
190. *Пивоварова Э.П.* Место социальных проблем в программе нормализации экономического развития КНР в 13 пятилетке // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 79—81.
191. *Пивоварова Э.П.* Черты преемственности и новизны в экономической политике пяти поколений руководства КНР // Экономист. 2017. № 11. С. 9—16.
192. *Понкратова Л.А.* Трансграничные обмены и взаимодействие приграничных регионов России и Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. С. 99—115.
193. *Портяков В.Я.* О некоторых аспектах совершенствования российско-китайского стратегического партнерства // Развитие и углубление стратегического взаимодействия России и Китая. Доклады участников международной научной конференции (М., 9—10 октября 2007). М.: ИДВ РАН, 2009. С. 146—158.
194. *Портяков В.Я.* Китай и Россия в Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. С. 52—61.
195. *Портяков В.Я.* Российско-китайские отношения в 2008—2009 гг. // Доклады ИДВ РАН 2010. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 73—78.
196. *Портяков В.Я.* Эволюция и особенности международных отношений Китая в Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 6. С. 4—12.
197. *Портяков В.Я.* Россия и китайский проект «одного пояса, одного пути» // Мир перемен. 2016. № 1. С. 138—146.
198. *Портяков В.Я.* К 40-летию начала экономической реформы в Китае (краткий экскурс) // Проблемы Дальнего Востока. 2018. № 5. С. 32—37.
199. *Пятаев М.В.* Региональные эффекты проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей // Мир транспорта. 2016. Т. 14. № 3 (64). С. 132—141.
200. *Романов М.В.* Владивосток, Ляньюньган и евразийские трансконтинентальные экономические оси // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 38—42.
201. *Романова Г.Н.* Дальний Восток России Северо-Восточный Китай: торговые связи, транзит, транспортные коммуникации (20—30-е гг. XX в.) // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 5. С. 72—83.
202. *Романова Г.Н.* Железнодорожные коммуникации и международные транспортные коридоры во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и северо-восточного Китая // 60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР / Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современ-

ность, перспективы» (Москва, 21—23 октября 2009). Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2009. С. 250—252.

203. Романова Г.Н. Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2014. № 3. С. 88—89.

204. Рыскулов Д.М. Трансазиатский торговый путь // Экономические стратегии. 2015. № 6 (92). С. 36—38.

205. Саакян Ю., Савчук В. Железнодорожный транспорт: проблемы и решения // Экономист. 2014. № 3. С. 42—57.

206. Савченко А.Е. Между «желаемым» и «возможным»: особые экономические зоны на Дальнем Востоке в 1987—2015 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 83—92.

207. Сазонов С.Л. Центральноеазиатское направление транспортной стратегии Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 274—288.

208. Сазонов С.Л. Взаимодействие России и Китая в области транспорта // Современные российско-китайские отношения / под ред. С.Г. Лузянина (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой, И.В. Ушакова, Е.В. Белилиной. М.: ДеЛи плюс, 2017. С. 119—134.

209. Сазонов С.Л. План строительства «Пояса и пути» как приоритетный национальный проект экономического развития КНР // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник Вып. 1. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В.И. Герасимов. М., 2018. С. 480—485.

210. Сазонов С.Л. Инициатива «Пояс и путь» как стратегический фактор развития национальной экономики Китая // 13-я пятилетка (2016—2020 гг.) — важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия «сяокан» / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2018. С. 21—36.

211. Сазонов С.Л. У Цзы. Скоростные поезда Китая: успехи, проблемы, уроки // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 1. С. 64—82.

212. Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., У Цзы. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 47—58.

213. Сазонов С.Л., Петрунько К.А., У Цзы. Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 107—118.

214. Сазонов С.Л., Петрунько К.А., У Цзы. Многовариантность транспортной стратегии КНР // Азия и Африка сегодня. 2016. № 5 (690). С. 35—42.

215. Сазонов С.Л., У Цзы, Чэнь Сяо, Заклязьминская Е.О. Транспортный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 60—71.

216. Сазонов С.Л., У Цзы, Чэнь Сяо, Заклязьминская Е.О. Транспорт — важнейший драйвер социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. 2017. № 1. С. 72—77.
217. Сазонов С.Л., Заклязьминская Е.О., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР). Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 82—94.
218. Сазонов С.Л., У Цзы (КНР). Роль скоростного железнодорожного транспорта КНР в создании экстернального и мультипликативного эффектов в китайской экономике // Информационные материалы (серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая). Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Часть 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 102—107.
219. Сазонов С.Л., Чэнь Сяо. Инициатива Председателя КНР Си Цзиньпина о создании «пояса и пути» как решающий и определяющий фактор ускорения экономического развития Китая // Азия и Африка. 2017. № 2. С. 42—53.
220. Сазонов С.Л. Чэнь Сяо. Строительство инфраструктуры «пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 34—59.
221. Сазонов С.Л., Чэнь Сяо. Скоростные железные дороги КНР обогнали весь мир // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменных. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 287—297.
222. Сазонов С.Л., Чэнь Сяо. Пассажирский транспорт КНР обеспечивает социально-политическую и экономическую стабильность в стране // Социально-политическая ситуация накануне XIX съезда КПК. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН (Москва, 15 и 17 марта 2017 г.) — М.: ИДВ РАН, 2017. С. 369—380.
223. Сазонов С.Л., Чэнь Сяо. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций как основа сотрудничества Большой Евразии-2030 // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник Вып. 1. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В.И. Герасимов. М., 2018. С. 355—359.
224. Сазонов С.Л., Чэнь Сяо. Сотрудничество Китая и стран Юго-Восточной Азии по созданию Евразийского трансконтинентального маршрута // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIII: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2018. С. 292—304.
225. Сазонов С.Л. Транспортный комплекс // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2017—2018: монография. М.: ИД «ФОРУМ», 2018. С. 177—190.
226. Сазонов С.Л. Транспорт КНР — драйвер социально-экономического развития Китая. / Часть 1. Транспортный комплекс — «антикризисный помощник» Китая // Морские порты. 2018. № 3 (164). С. 46—49.

227. *Сазонов С.Л.* Транспорт КНР — драйвер социально-экономического развития Китая / Часть 2. / Мультипликативный эффект от инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры // Морские порты. 2018. № 4 (165). С. 46—50.
228. *Сазонов С.Л.* Транспорт КНР — драйвер социально-экономического развития Китая. / Часть 3. Развитие железнодорожного и автомобильного транспорта в качестве интегратора территории, усиливающего единство экономического пространства, укрепляющего обороноспособность и территориальную целостность страны // Морские порты. 2018. № 5 (166). С. 54—57.
229. *Сазонов С.Л.* Транспорт КНР — драйвер социально-экономического развития Китая. / Часть 4. Высокоскоростные магистрали КНР превращаются в эффективный, высокодоходный и конкурентоспособный вид транспорта страны // Морские порты. 2018. № 6 (167). С. 44—45.
230. *Сафронова Е.И.* Страны-участницы ШОС в Евразийском экономическом союзе: специфика «перекрестного» членства // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 154—171.
231. *Сафронова Е.И.* Китайские инвестиции в России: отраслевой срез // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 60—77.
232. *Се Чжэнчжэнь.* Российско-китайские отношения на современном этапе и перспективы их развития // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 29—40.
233. *Се Шуан.* Колоссальный потенциал местного сотрудничества // Китай. 2017. № 1 (135). С. 45.
234. Скоростной переход границы. Железной дороге нужны новые правила таможенного оформления // Гудок. 2017. Вып. № 91 (26230).
235. *Степанов А.С., Нгуен М.М.* Экономическое и военное соперничество США, Китая и России в Центральной Азии // Россия и Америка в XXI веке. 2017. № 1. С. 9—14.
236. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране // Железнодорожный транспорт. 2015. № 12. С. 7—14.
237. *Сунь Чжуанчжи.* Двойной механизм // Китай. № 5 (139), 2017. С. 36—37.
238. *Тавровский Ю.В.* Шелковый путь обрывается у России. Главный проект XXI века будет обсуждаться в Пекине Владимиром Путиным, Си Цзиньпином и еще 20 президентами // Независимая газета. 12.05.2017.
239. *Терентьева Т.Г.* Итоги развития китайской стратегии «выхода за рубеж» в годы 12-й пятилетки // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 86—99.

240. Тураева М.О. Перспективы развития евразийского транспортного пространства в условиях актуальных геополитических парадигм // Государственная служба. 2017. Т. 20. № 4 (1106). С. 99—104.
241. Тураева М.О. К вопросу о влиянии китайской стратегии на транспортное пространство ЕАЭС // Вестник университета (Российско-Таджикский (Славянский университет). 2018. Т. 1. № 1 (61). С. 111—120.
242. Тархов С.А. Транспорт КНР // БРЭ (Т. 14). М.: БРЭ, 2009. С. 134—136.
243. Терентьева Т.Г. КНР. Дальнейшее развитие стратегии «Выход за рубеж» // Азия и Африка сегодня. 2015. № 4. С. 11—17.
244. Титаренко М.Л. Путь Китая и Восточноазиатского региона в будущее // Доклады ИДВ РАН 2010. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 4—5.
245. Титаренко М.Л. Путь Китая и Восточноазиатского региона в будущее // Доклады ИДВ РАН 2010 / гл. ред. акад. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 4—6.
246. Титаренко М.Л., Ломанов А.В. Политические и культурные аспекты стратегии становления Китая как великой державы // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 17—29.
247. Тулохонов А.К., Зомонова Э.М., Дарбалаева Д.А. Асимметрия социально-экономического развития приграничных территорий России и Китая // Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития) / отв. ред. акад. П.Я. Бакланов, чл.-корр. РАН А.К. Тулохонов. Новосибирск: изд. СО РАН, 2010. С. 429—445.
248. Усов П. Китайцы разогнались на Дальнем Востоке. Владивосток и Харбин может связать высокоскоростная магистраль // Гудок. 2017. Вып. № 198 (26337).
249. Уянаев С.В. Российско-китайские торгово-экономические отношения // Китайская народная республика: политика, экономика, культура. М., 2013. С. 229—238.
250. Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 8—22.
251. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути Китая»: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XX. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 242—259.
252. Уянаев С.В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: цели, эволюция, документы, взгляд из России // Новый Шелковый путь и его значение для России. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 11—37.
253. Уянаев С.В. Россия — Монголия — Китай: активизация трехстороннего сближения (Итоги Второго форума Ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР) // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 6. С. 30—36.

254. *Уянаев С.В.* О некоторых задачах ШОС в сфере безопасности в контексте китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС / Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. М.: Весь Мир, 2017. С. 116—129.
255. *У Цзы.* Формирование крупнейшей в мире сети высокоскоростных железных дорог — итог вступления КНР в ВТО // Экономика КНР: 10 лет после вступления в ВТО. Ч. 1. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 109—118.
256. *Фань Сяньжун.* Важная историческая веха долгосрочного партнерства // Китай. 2012. № 1. С. 21—23.
257. *Фу Чжухуань.* Китайские железные дороги в XXI веке // Бюллетень ОСЖД. 2016. № 3. С. 15—21.
258. *Харламова Ю.А.* Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1 (10). С. 113—128.
259. *Харламова Ю.А.* Территориальная целостность российского государственного пространства политический анализ железнодорожного фактора // Вестник транспорта. 2016. № 5. С. 14—21.
260. *Харченко М.П.* Российско-китайское железнодорожное сотрудничество: от настоящего к будущему // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 275—287.
261. *Хейфец Б.А.* Экономический пояс Шелкового пути — новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 39—50.
262. *Холоша М.В., Гулидов Р.В.* Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная Экономика. 2015. № 2 (26). С. 178—181.
263. *Ху Аньган.* Путь китайской модернизации (1949—2014) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 90—110.
264. *Хуан Ливэй.* Самая скоростная железная дорога в мире // Китай. 2015. № 9. С. 64—67.
265. *Хэ Цзя, Чун Яту.* Первые успехи АБИИ // Китай. 2017. № 2 (136). С. 21—23.
266. *Цзун Хэ.* Вызовы и шансы на железнодорожных рельсах // Китай. 2013. № 12 (98). С. 58—59.
267. *Цзян Лу.* Структура режима и развитие железных дорог: пример Китая // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию Синьхайской революции. Тезисы докладов XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Москва,

19—21 октября 2011 / рук. рабочей группы А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 211—217.

268. *Цинь Бинь*. Железная дорога меняет мир // Китай. 2017. № 5 (139). С. 44—47.

269. *Чернова А.Ф.* Основные этапы реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути» // Общество и государство в Китае (сборник материалов XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае» / гл. ред.: А.И. Кобзев. М.: ИВ РАН, 2017. С. 450—457.

270. *Чжан Цзяньжун*. Шансы и вызовы: Китай и Россия в трансформации системы международных отношений // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию Синьхайской революции. Сборник XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация мир. История, современность, перспективы» (Москва, 19—21 октября 2011). М.: ИДВ РАН, 2011. С. 69—71.

271. *Чжан Юньпин*. Сотрудничество нового типа // Китай. 2017. № 5 (139). С. 26—29.

272. *Чжао Лэй*. «Пояс и путь» и два юбилея // Китай. 2017. № 11 (145). С. 37—39.

273. *Чжао Синь*. Международное сотрудничество в планах социально-экономического развития регионов России и Китая // Геополитический потенциал трансграничного сотрудничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона: колл. монография / науч. ред. А.Б. Волыничук; под общ. ред. Я.А. Фроловой. Владивосток: ВГУЭС, 2010. С. 195—208.

274. *Чжу Юй*. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 100—107.

275. *Чжоу Тао*. Шелковый путь: возможности и будущее. // Китай. 2016. № 12 (132). С. 41—43;

276. *Чжу Таотао*. Общие коридоры развития // Китай. 2017. № 5 (139). С. 38—39.

277. *Чжу Юй*. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 100—107.

278. *Чжун Юань*. Транспортная система Азия Европа // Открытый Китай (OpenChina). 2016. № 1. С. 123—126.

279. *Чуванкова В.В.* Малое и среднее предпринимательство в экономике // сборник: Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2017—2018 гг. М., 2018. С. 198—205.

280. *Чуванкова В.В.* Малый и средний бизнес в КНР в построении общества малого благоденствия «сяокан» // сборник: 13-я пятилетка (2016—2020 гг.) — важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия *сяокан* отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М., 2018. С. 78—96.

281. *Чуванкова В.В.* Китай: Роль малого и среднего бизнеса в построении общества «сяокан» // *Азия и Африка сегодня*. 2018. № 4 (729). С. 40—47.
282. *Чуванкова В.В.* Мелкий и средний бизнес в КНР: Итоги 12-й пятилетки и перспективы развития до 2020 года // сборник: Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года. Российская Академия Наук; Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. М., 2017. С. 211—228.
283. *Чуванкова В.В.* Инновационное предпринимательство — новый тренд в экономике КНР // *Азия и Африка сегодня*. 2017. № 6 (719). С. 43—46.
284. *Чуванкова В.В.* Развитие частного и индивидуального секторов экономики // сборник: Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015 гг. Российская Академия наук; ФГБУН «Институт Дальнего Востока» РАН. М., 2016. С. 165—176.
285. *Чэнь Фан, Е Фэн.* Во избежание «жесткой посадки» // *Китай*. 2012. № 7 (81). С. 32—35.
286. *Чэнь Юйчжун.* Неувядающая дружба между Китаем и Россией // *Китай*. 2017. № 1 (135). С. 20—22.
287. *Шиганова Ю.М.* Особенности регионального развития Китая на примере провинции Гуандун // *Проблемы Дальнего Востока*. 2016. № 6. С. 39—47.
288. *Щепин К.В.* Из черной зоны в голубую. Китай переходит на газ // *Дыхание Китая*. 2015. № 2 (14). С. 11—14.
289. *Шербаков Д.Н.* Энергетический сектор Китая: структура и проблематика // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. № 2. С. 65—77.
290. *Янь Яна, Гао Госинь.* Железная дорога изменила жизнь // *Китай*. 2015. № 7. С. 26—28.
291. *Яо Цзяньсинь.* Новые достижения в строительстве китайских железных дорог // *Бюллетень ОСЖД*. 2016. № 2. С. 11—13.
292. *Шишкин М.А.* Автомобилизация в Китае // *Проблемы Дальнего Востока*. 2006. № 1. С. 82—91.

Монографии, статьи, периодика на китайском языке

293. 5 чэнши цзяншидянь синьнэнюань цичэ чжаныюн хаобай люйсэ цзянвэй чжусэдяо (5 городов в пилотном режиме тестируют автомобили, использующие новые источники энергии. Зеленый цвет является основным цветом номеров) // *Гуанмин жибао*. 23.11.2017.
294. 2016 нянь Чжунго цзяотун юншшу фачжань байпишшу (Белая книга Китая по развитию транспорта в 2016 г.). Пекин: Чжунго цзяотун юншшу чубаньшэ, 2017. 312 с.

295. *Ань Хулинь*. Чжиду бяньцянь чжуаньсин юй чжунго цзинци (Изменение модели развития и китайская экономика). Пекин: Цзинци кэсюэ чубаньшэ, 2018. 348 с.
296. Бэйцзин шифань лушан дэ ляндянь (Демонстрационная дорога в Пекине) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 3. С. 9—10.
297. *Ван Вэй*. Цзунхэ цзяотун юньшу тиси синьцидянь (*Ван Вэй*. Новый отправной пункт для интегрированной транспортной системы) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 1. С. 31—35.
298. *Ван Гуаншэн*. Чжунго цзинци чжундэ вайшань тоуцзы (Иностранные инвестиции в китайской экономике). Шанхай, 2017. 255 с.
299. *Ван Сисун, Чжоу Чэнси, Ю Юнши, Цюй Дэхуа*. Пинпай цзэхуа юй гунчэн сэтун шэцзи (*Ван Сисун, Чжоу Чэнси, Ю Юнши, Цюй Дэхуа*. Планирование создания бренда и проектирование совместной работы) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 1. С. 12—18.
300. *Ван Сяньцзинь*. Маньцу доюаньхуа, гаопиньчжи чусин (*Ван Сяньцзинь*. Удовлетворять в разнообразных и высококачественных поездках) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 6. С. 38—43.
301. *Ван Тэн*. Вайшань чжицзэ тоуцзы цзай чжунго: вомэнь бисюй чжидоа шэммэ (Прямые иностранные инвестиции в Китае: что нам необходимо знать). Пекин, 2015. 224 с.
302. Вого синьнэнюань цичэ куайсу чундянь цзишу чюйдэ чэнци дан жэнсуй нули (Новые энергосберегающие технологии Китая быстро набирают технологические достижения, но еще предстоит много работы) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 7. С. 68—83.
303. Дяньли фачжань «Шисаньбу» гуйхуа фабу, дали туйдун синьнэнюань фачжань (Расширение использования новых источников энергии в плане развития энергетики в период «13-й пятилетки») // Чжунго чжэнцюаньбао (Журнал ценных бумаг Китая). 2019. № 1. С. 34—39.
304. Жухэ туйцзинь гунлу цзяотун чжуаньсин шэнчжи (Как осуществить преобразование дорожного движения) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 9. С. 12—14.
305. *Лан Цзифу, Дун Юань*. Гаосу гунлу дуй цзинци дэ иньсян (*Лан Цзифу, Дун Юань*. Влияние скоростных дорог на экономику) // Цзинци гунцзо даокан (Руководство по экономической работе). 2017. № 9. С. 26—31.
306. Лай канькань чжунгодэ шицзяньбяо (Взгляните на расписание Китая) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 2. С. 24—26.
307. *Ли Вэйцзин*. Чжунго цзяотун тичжи гайгэ (Реформа транспортной системы Китая). Пекин: Цзяотун чубаньшэ (Издательство «Транспорт»), 2009. 356 с.
308. *Ли Сяопин. Цзяотун юньшубу*. Цзяотун юньшу дэ гэньбэнь жэньшу ши саньгэ фуу (*Ли Сяопин. Министерство транспорта*. Основная задача транспорта

состоит в оказании трех услуг) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 12. С. 26—30.

309. *Лу Юань*. Вого синьнэнюань цичэ куайсу чундянь цзишу чюйдэ чэнци дан жэнсюй нули (*Лу Юань*. Новые энергосберегающие технологии Китая быстро набирают технологические достижения, но еще предстоит много работы) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 11. С. 72—75.

310. *Лю Боши*. Чжунго цзяотун тичжи цзинци гайгэ (Экономическая реформа транспортной системы транспорта КНР). Пекин: Цзяотун чубаньшэ (Издательство «Транспорт»), 2017. 189 с.

311. *Лю Чжаньшань*. Министерство транспорта определило основное направление работы по обеспечению безопасности в 2017 г. (*Лю Чжаньшань*. Цзяотун юньшубу цзюэдин анцюань 2017 нянь гунцзо чжундянь) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 12. С. 20—24.

312. *Лю Чжаньшань*. Чжунго цзяотун юньшу вэйлай дэ фачжань (*Лю Чжаньшань*. Будущее развитие транспорта Китая) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 3. С. 40—47.

313. Лянхуэй уда цзяотун жэдянь (*Чжунго гунлу бяньдибу*) (Пять горячих тем обсуждения транспорта на сессиях ВСНП и НПКСК (*Редакционный отдел журнала Китайские дороги*)) // Китайские дороги (Чжунго Гунлу). 2017. № 9. С. 2—8.

314. *Ся Бинь, Чэнь Даофу*. Чжунго цзиньтун чжанлюэ 2020 (Финансовая стратегия Китая 2020). Пекин: Жэньминь чубаньшэ, 2011. 462 с.

315. Сяньдай цзяотун юньшу цзицзэ (Современная интегрированная транспортная сборка) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 5. С. 8—11.

316. *Го Фаньли, Ли Шэнмао, Ма Яо, Бай Пэнмин*. Тишэн чаньнэн хэ цзишу мэньканьгунсиньбу чжэнцю цичэдунли дяньци гуйфань ицзянь (*Го Фаньли, Ли Шэнмао, Ма Яо, Бай Пэнмин*. Повышение производственные мощности и технического порога мощности. Министерство промышленности и информации ищет стандартные решения совершенствования автомобильных батарей) // Цичэ юньшу (журнал Министерства транспорта КНР «Автомобильный транспорт»). 2018. № 7. С. 11—16.

317. *У Шаобинь, Гао Ли*. Чжун э бяньмао улюдэ тэчжэн хэ фачжань (Особенности и перспективы развития логистики в китайско-российской приграничной торговле) // Улю кэци (Наука и техника логистики). 2009. № 130 (29). С. 113—115.

318. *У Япин*. Бамай PPP миндуэ шэхуэй цзыбэнь дэ фаньвэй хэ чжуньчжу яоцю (*У Япин*. Анализировать модель государственно-частного партнерства, облегчить доступ частного капитала и облегчить требования к доступу) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 5. С. 26—29.

319. *Фан Шун, Чжу Вэньшань*. Инцзэ синьгунлу синьшидай (*Фан Шун, Чжу Вэньшань*. Встречайте новую эру новых дорог) // Цичэ юньшу (журнал Министерства транспорта КНР «Автомобильный транспорт»). 2017. № 2. С. 29—35.

320. *Фан Шун, Чжу Вэньшань*. Цун фагуй сюдин кан шоуфэй гунлу PPP (*Фан Шун, Чжу Вэньшань*. Поговорим о платной дороге, государственно-частном партнерстве и франшизе) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 5. С. 33—39.

321. *Хань Исинь*. Цун бицзяо юши дао цзинчжэн юши (От сравнительного преимущества до конкурентного преимущества) // Цзинци яньцзю (журнал Института экономики АОН КНР «Журнал экономических исследований»). 2016. № 5. С. 22—27.

322. Хаоигэ 2017 паньдянь 2017 нянь цзяотун юньшу ханэ дашицзянь (Хроника основных событий в транспортной отрасли в 2017 г.) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 2. С. 2—7.

323. *Ху Анган, Сяо Лунпин, Вэй Синь*. 2030 Чжунго: майсян гунтун фуюй (Путь к совместному процветанию в 2030). Пекин: Чжунго жэньминь дасюэ чубаньшэ (Издательство народного университета Китая), 2011. 203 с.

324. *Ху Аньган*. Чжунгодэ вэйчжи (Место Китая в мире). Шанхай. Дунфан чубань чжунсинь, 2012. 309 с.

325. Хуанцзинь шици 2017 нянь цюаньго гэшэн цзяотун юньшу гунцзо паньдянь (Инвентаризация золотого период работы транспорта провинций страны в 2017 г.) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 1. С. 10—21.

326. *Цзинь Цзиндун*. (*Цзяотун юньшубу гуйхуа яньцзюань фуоаньчжан*). Сяньдай цзунхэ цзяотун юньшу тиси фачжань гуйхуа (*Цзинь Цзиндун. Заместитель начальника отдела планирования Министерства транспорта. Планирование развития современной комплексной транспортной системы*) // Китайские дороги (Чжунго Гунлу). 2017. № 6. С. 27—33.

327. Цзяотун юньшу цзинци, юдянь цзинци (ежемесячный журнал Китайского народного университета «Экономика транспорта и связи»). Пекин. 2007—2017 (Журнал специализируется на публикации материалов, посвященных проблемам экономики транспорта и связи, опубликованных в периодических, отраслевых и научных изданиях КНР).

328. *Цюй Дэхуа*. Цзяотун + люйюу цуйшэн мэили цзинци (*Цюй Дэхуа. Транспорт + туризм порождает прекрасную экономику*) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 1. С. 20—26.

329. *Чжан Давэй*. *Руководитель управления комплексного планирования Министерства транспорта*. Юхуа гунци цзэгоу, цзякуай ваньшань сяньдай цзунхэ цзяотун юньшу тиси (*Чжан Давэй. Цзяотун юньшубу цзунхэ гуйхуа сыфу сычжан*). Оптимизировать структуру предложения, ускорить совершенствование современной интегрированной транспортной системы) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2017. № 5. С. 12—17.

330. *Чжан Сяодун, Кан Фуцюань*. Гунлу чжичао бэйцзинся тэлу шанпинь цичэ улю фачжань дуйцэ таньтао (*Чжан Сяодун, Кан Фуцюань. Дискуссия о соотношении железнодорожной логистикой и автомобильных перевозок*) // Железнодорожный транспорт и экономика. 2017. № 5, С. 22—24.

331. *Чжан Цзэ*. Вэйшэмэ шо «шисань» ши цзяотун юньшу фачжань дэ ханцинь шици (*Чжан Цзэ*. Почему утверждают, что «тринадцать пять» является золотым периодом развития транспорта) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2018. № 2. С. 38—42.
332. Чжунго синвэнь чжоукань (еженедельный журнал «Обзор новостей Китая»). Пекин, 2016—2017.
333. Чжунго цзихуа гуаньли вэньти яньцзю (Изучение вопросов планового управления Китая). Пекин, 2017. 366 с.
334. *Ши Юаньчао*. Тэлу хуоюйнь инсяо дэ фачжань сэлэе (*Ши Юаньчао* Стратегия развития грузового маркетинга железнодорожным транспортом) // Железнодорожные грузоперевозки. Тэдао хуоюйнь. 2018. № . 10, С. 22—24.
335. *Ян Цзяньцзюнь*. Чжунго идай илу чжаньлюэ дэ фачжань (*Ян Цзяньцзюнь*. Развитие стратегии Китая «Один пояс — один путь») // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2019. № 1. С. 17—22.
336. *Ян Янь*. Бэйцзин цзяотун дэ дйшань юй дися (*Ян Янь*. Наземный и подземный транспорт Пекина) // Китайские дороги (Чжунго гунлу). 2019. № 1. С. 14—17.

Монографии, статьи на английском языке

337. An Overview of China's Transport Sector in 2007 Final Report (The World Bank Report). Washington: The World Bank Publication, 19 December 2008. 178 P.
338. *Boosting Green Cars*. The State Council said on April, 2012 that the country will move faster to develop its energy-saving and new-energy vehicle industry to ease pressure on resources and the environment (This Week Economy) // Beijing Review / April 26, 2015, Vol. 55. № 17. P. 6.
339. *Bradley A. Feuling*. China Supply Chain Development. China's supply chain landscape is changing dramatically, and companies should note developments in inventory, logistics, and capacity management // The China Business Review / September—October 2016, Vol. 35. № 5. P. 30—34.
340. China: The Transport Sector (The World Report 1985). Washington: The World Bank Publication, 1985. 195 P.
341. Chinese Auto Data: Auto Manufactures With Core Business Revenue Surpassing 100 billion yuan (\$14.6 billion) // Beijing Review / June 25, 2009, Vol. 52. № 25. P.32—33.
342. Country report on China's Participation in Greater Mekong Subregion Cooperation. National Development and Reform Commission of the People's Republic of China; Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China; Ministry of Finance of the People's Republic of China; Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China // Beijing Review (Documents) / January 5, 2012, Vol. 55. № 1. P. 1—16.

343. China: The Transport Sector (The World Report 2013). Washington: The World Bank Publication, 2013. 195 p.

344. *Chen Limin*. Taking stock. The growing logistic sector has some ground to cover // *China Daily*. October 1, 2009.

345. *Jiang Zhida*. Reconnecting China With Southeast Asia. China and ASEAN members push regional integration to mitigate negative effects of slumping global economy // *Beijing Review* / December 1, 2011, Vol. 54. № 48. P. 12—14.

346. *Lan Xinzhen*. Keeping It Green. China gives more generous incentives to energy-saving and new-energy vehicles // *Beijing Review* / May 3, 2012, Vol. 55. № 18. P. 28—29.

347. *Lan Xinzhen*. A Golden Artery. The Beijing-Shanghai High-Speed Railway will be an important transportation link between the country's two major economic centers // *Beijing Review* / June 16, 2011, Vol. 54. № 24. P. 31—33.

348. *Lan Xinzhen*. Global Rail Tech Conductor. China becomes a world leader in high-speed railway innovation after absorbing foreign technologies and making breakthroughs of its own // *Beijing Review* / May 27, 2010, Vol. 53. № 21. P. 30—31.

349. *Lan Xinzhen*. Restart Railway Reform. China must reform its railway sector and eliminate the state monopoly in the sector, but reforms will not be easy // *Beijing Review* / April 12, 2012, Vol. 55. № 15. P. 30—31.

350. *Lan Xinzhen*. The trains of tomorrow, today. China revs up high-speed rail development with cutting-edge technology. The fastest train runs on the Beijing-Tianjin Intercity Railway. Opened in August 2005, the railway cuts the travel time between the two cities to 30 minutes // *Beijing Review* / June 16, 2011, Vol. 54. № 24. P. 26—29.

351. OECD «Railway reform in China Promoting competition» // Summary and recommendations of an OECD/DRC Seminar on Rail Reform in Beijing. 28—29 January, 2011.

352. *Tarhov S.A.* Chinese Railways in the conditions of global economic crisis of Countries Central & Eastern Europe versus global economic crisis // *Warsaw, Geopolitical Studies*. Vol. 15, 2009. P. 345—368.

353. *Tarhov S.A.* Growth of railway network in China during last 15 years (1988—2002) // *Promet Traffic Traffico (Trieste—Zagreb)*. 2012, Vol. 14. № 3, P. 141—159

354. *Xin Dingding*. Railway Construction Getting Back on Track. Construction of China's high-speed railways, halted due to funding shortages, will resume this year, the government says // *China Daily* / February 2, 2013.

Электронные источники

355. «Китай» (Чжунгован). URL: <http://www.china.com.cn>

356. «Высокоскоростная железная дорога» (Гаотэван). URL: <http://crh.gao tie.cn/>

357. «Китайская железная дорога» (Чжунго тэлу цзунгунси). URL: <http://www.china-railway.com.cn/>
358. Китайская газета «Жэньминь жибао» (Жэньминь ванн). URL: <http://www.people.com.cn>
359. МЖД КНР (Чжунго тэдао). URL: <http://www.railcn.net>
360. «Сайт железной дороги» (Тэлуван). URL: <http://www.tielu.cn/>
361. «Сайт китайского железного пути» (Чжунхуа тэдаован). URL: <http://www.chnrailway.com/>
362. «Форум один пояс один путь» Пекин 2017» (2017 Бэйцзин идай илу лунтан). URL: <http://www.beltandroadsummit.hk/sc/index.html>
363. «Китайская экономическая газета» (Чжунго цзинци жибао). URL: <http://www.ce.cn>
364. «Международное радио Китая» (Гоцзи цзайсян). URL: <http://www.cri.cn/>
365. «Сайт правительство китайском народной республики» (Чжунхуа жэньминь гунхэго чжонян жэньмин чжэнфу). URL: <http://www.gov.cn/>
366. «Сайт наблюдателя» (Гуаньчачжэ). URL: <http://www.guancha.cn/>
367. «Сайт Феникса» (Фэнхуанван). URL: <http://www.ifeng.com/>
368. «Сайт глобализации» (Хуаньцюван). URL: <http://www.huanqiu.com/>
369. «Сайт Сина» (Синьланван). URL: <http://www.sina.com.cn>
370. «Сайт Sohu» (Соухуван). URL: <http://www.sohu.com/>
371. «Сайт 21CN» (21CN синьвэнван). URL: <http://news.21cn.com/>
372. «Сайт Net Ease» (Ваниван). URL: <http://www.163.com/>
373. «Сайт Синьхуа» (Синьхуаван). URL: <http://www.xinhuanet.com/>
374. Материалы сайта Секретариата Программы «Расширенная Туманганская инициатива». URL: <http://www.tumenprogramme.org>
375. Материалы интернет-сайта Синлан цайцзин. URL: <http://finance.sina.com.cn>
376. Материалы интернет-сайта Чжунго шихуабао. URL: <http://enews.sinopcsnews.com.cn>
377. Материалы интернет-сайта Байду. URL: <http://baike.baidu.com>
378. Материалы интернет-сайта Гоцзи нэнюань. URL: <http://www.in-en.com>
379. Материалы интернет-сайта Дунфан цайфуван. URL: <http://www.eastmoney.com>
380. Материалы интернет-сайта Жэньда цзинцилуньтань. URL: <http://bbs.pinggu.org>
381. Материалы интернет-сайта консульства КНР в Хабаровске (РФ). URL: <http://www.china-consulate.khb.ru>
382. Материалы интернет-сайта Соуху цайцзин. URL: <http://business.sohu.com>

383. Материалы интернет-сайта Тэнсюнь цайцзин. URL: <http://finance.qq.com>
384. Материалы интернет-сайта Хайгуань тунци цзысюньван. URL: <http://www.chinacustoms-stat.com>
385. Материалы интернет-сайта Цайфу чжунвэнь: («Экономические новости Китая»). URL: <http://fortunechina.com>
386. Материалы интернет-сайта Чжунго цзинци синьси. URL: <http://ar.cei.gov.cn>
387. Материалы интернет-сайта Чжунго цзинци синьсиван. URL: <http://www.cei.gov.cn>
388. Материалы интернет-сайта Чжунсиньван цайцзин. URL: <http://finance.chinanews.com>
389. Материалы интернет-сайта. URL: <http://www.asia-business.ru>
390. Материалы интернет-сайта. URL: <http://www.asiadata.ru>
391. Материалы интернет-сайта. URL: <http://www.polpred.ru>
392. Материалы официального сайта: Азиатского банка развития (ADB). URL: <http://www.adb.org>
393. Материалы официального сайта Правительства РФ. URL: <http://government.ru>
394. Материалы официального сайта Президента РФ. URL: <http://www.kremlin.ru/mainpage>
395. Материалы сайт «Бизнес в Китае». URL: <http://www.asia-business.ru>
396. Материалы сайта «Делового журнала о Китае». URL: <http://www.chinapro.ru>
397. Материалы сайта «Китай» (Чжунгован). URL: <http://www.china.com.cn>
398. Материалы сайта «фонда Карнеги». URL: <http://www.carnegie.ru>
399. Материалы сайта «Чжунго жибао». URL: <http://www.europe.chinadaily.com.cn>
400. Материалы сайта аналитических докладов по отраслевой экономике Китая. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report>
401. Материалы сайта АТЭС. URL: <http://www.apec-iaP.org>
402. Материалы сайта АТЭС по тарифам. URL: <http://www.apectariff.org>
403. Материалы сайта «Возрождение Северо-Востока Китая»: (Чжунго чжэньсин дунбэйван). URL: <http://www.chinaeast.gov.cn>
404. Материалы сайта ВТО. URL: <http://www.wto.org>
405. Материалы сайта газеты «Экономический обозреватель»: (Цзинци гуаньчабао). URL: <http://www.eeo.com.cn>
406. Материалы сайта ГСУ КНР (Чжунго гоцзя тунцицзюй). URL: <http://www.stats.gov.cn>

407. Материалы сайта данных по странам Центрального разведывательного управления США. URL: <http://www.cia.gov/library/publications/factbook/geos/as.html>
408. Материалы сайта зон развития Китая (Чжунго кайфащюйван). URL: <http://cadz.org.cn>
409. Материалы сайта Института стран Азии и Тихоокеанского региона. URL: <http://www.isatr.org>
410. Материалы сайта информационного агентства «ИТАР-ТАСС». URL: <http://www.itar-tass.ru>
411. Материалы сайта информационного агентства КНР «Синьхуа». URL: <http://www.russian.xinhuanet.com>
412. Материалы сайта китайского информационного интернет-центра. URL: <http://www.china.org.cn>
413. Материалы сайта китайской газеты «Жэньминь жибао» (Жэньминь ванн). URL: <http://www.people.com.cn>
414. Материалы сайта китайской газеты «Жэньминь жибао» он-лайн. URL: <http://www.russian.people.com.cn>
415. Материалы сайта МЖД КНР (Чжунго тэдао). URL: <http://www.railcn.net>
416. Материалы сайта Министерства по делам торговли КНР: (Чжунго шаньубу). URL: <http://www.russian.mofcom.gov.cn>
417. Материалы сайта Министерства промышленности и информации. URL: <http://www.miit.gov.cn>
418. Материалы сайта Министерства транспорта РФ. URL: <http://www.mintgans.ru>
419. Материалы сайта Министерства экономического развития РФ. URL: <http://www.economy.gov.ru>
420. Материалы сайта Минтранса РФ. URL: <http://www.transport-centre.ru/>
421. Материалы сайта Народного Университета КНР: (Жэньда цзинци луньтань). URL: <http://www.bbs.pinggu.org>
422. Материалы сайта ОАО «РЖД». URL: <http://www.rzd.ru>
423. Материалы сайта Правительства КНР (Чжунго чжэнфу ван). URL: <http://www.gov.cn>
424. Материалы сайта публикаций АТЭС. URL: <http://www.apecsec.org.sg/download/pubs/invst-guide4.exe>
425. Материалы сайта российско-китайского торгово-экономического сотрудничества (Чжун э цзинмао хэцэван). URL: <http://www.crc.mofcom.gov.cn>
426. Материалы сайта российско-китайского Центра торгово-экономического сотрудничества. URL: <http://www.rus-china.centro.ru>
427. Материалы сайта Таможенного комитета РФ. URL: <http://www.customs.gov.ru>

-
428. Материалы сайта Торгового представительства РФ в КНР. URL: <http://www.russchinatrade.ru>
429. Материалы сайта Федеральной службы государственной статистики РФ. URL: <http://www.gks.ru>
430. Материалы сайта Финансовые новости Китая (Чжунсиньван цайцзин). URL: <http://www.finance.chinanews.com>
431. Материалы сайта Харбинской таможни КНР (Хаэрбин хайгуань). URL: <http://harbin.customs.gov.cn>
432. Материалы сайта проектов Азиатско-тихоокеанского партнерства по развитию «чистых» технологий. URL: http://www.asiapacificpartnership.org/project_roster.aspx
433. Материалы сайта ГСУ КНР (Чжунго гоцзя тунцицзюй). URL: <http://www.stats.gov.cn>
434. Материалы сайта таможенной статистики КНР: (Хайгуань тунци цзысюньван). URL: <http://www.chinacustomsstat.com>
435. Материалы сайта Дальневосточного таможенного управления: <http://dvtu.vladivostok.ru>
436. Материалы сайта по экономике КНР Информационного центра научно-технической статистики (Information Center of Science and Technology Statistics). URL: <http://www.sts.org.cn>
437. Материалы сайта Всемирного банка. URL: <http://www.worldbank.org>
438. Материалы официального сайта Государственного совета КНР. URL: <http://www.npc.gov.cn/npc/xinwen>
439. Материалы официального сайта МИД КНР. URL: <http://www.fmprc.gov.cn>

Приложения

Приложение А (справочное)

Карта административного деления КНР



*Приложение Г (справочное)***Основные показатели
железнодорожного транспорта КНР**

Годы	Протяженность железных дорог КНР, тыс. км	Грузооборот, 100 млн т/км	Объем перевозки грузов, 10 тыс. т	Объем перевозки пассажиров, 10 тыс. человек	Пассажирооборот, 100 млн пасс/км	Среднее расстояние транспортировки пассажиров, км	Среднее расстояние транспортировки грузов, км
1950	22,2	394,1	9983	15 691	212,4		
1951	22,3	515,6	11 083	16 037	230,5		
1952	22,9	601,6	13 217	16 352	200,6		
1953	23,8	781,4	16 131	22 861	281,7		
1954	24,5	932,4	19 288	23 290	294,7		
1955	25,6	981,5	19 376	20 801	267,4		
1956	26,5	1203,5	24 605	25 211	343,8		
1957	26,7	1345,9	27 421	31 262	361,3		
1958	30,2	1855,3	38 109	34 569	409,2		
1959	32,3	2476,3	54 410	47 972	517,2		
1960	33,9	2766,9	67 219	61 822	674		
1961	34,5	2007,7	44 988	77 062	895,6		
1962	34,6	1721,1	35 261	75 003	859		
1963	35	1815,9	36 418	51 985	532,1		
1964	35,3	2126	41 786	45 085	486,2		
1965	36,4	2698 7	49 100	41 245	479		
1966	37,8	3018,9	54 951	41 413	504,9		
1967	38,6	2268,8	43 089	46 614	595,4		

Продолжение прил. Г

Годы	Протяженность железных дорог КНР, тыс. км	Грузооборот, 100 млн т/км	Объем перевозки грузов, 10 тыс. т	Объем перевозки пассажиров, 10 тыс. человек	Пассажирооборот, 100 млн пасс/км	Среднее расстояние транспортировки пассажиров, км	Среднее расстояние транспортировки грузов, км
1968	38,8	2238,8	42 095	49 994	680,6		
1969	39,3	2783,3	53 120	52 040	772,1		
1970	41	3495,9	68 132	52 455	718,2		
1971	42,8	3765,9	76 471	56 032	762,5		
1972	43,9	3913,2	80 873	62 809	851,9		
1973	44,3	4082,2	83 111	65 704	902,6		
1974	45,1	3812,8	78 772	66 924	925,5		
1975	46	4255,7	88 955	70 465	954,1		
1976	46,3	3869,5	84 066	71 249	957		
1977	47,4	4568,8	95 309	79 471	1022,7		
1978	48,6	5345,2	110 119	81 491	1093,2	134	485
1979	49,8	5598,7	111 893	86 389	1216,1	140	502
1980	53,3	5716,9	111 279	92 204	1383,2	150	514
1981	53,9	5712	107 673	95 219	1472,6	155	533
1982	53,3	6119,9	113 495	99 922	1574,8	162	542
1983	54,6	6646,5	118 784	106 044	1776,5	184	565
1984	54,8	7247,6	124 074	113 353	2046,4	202	596
1985	55	8125,7	130 709	112 110	2416,1	216	622
1986	55,8	8764,8	135 635	108 579	2586,7	223	652
1987	56	9471,5	140 653	112 479	2843,1	246	675
1988	56,2	9877,6	144 948	122 645	3260,3	252	684
1989	57	10 394,2	151 489	113 805	3037,4	267	696

Продолжение прил. Г

Годы	Протяженность железных дорог КНР, тыс. км	Грузооборот, 100 млн т/км	Объем перевозок грузов, 10 тыс. т	Объем перевозки пассажиров, 10 тыс. человек	Пассажирооборот, 100 млн пасс/км	Среднее расстояние транспортировки пассажиров, км	Среднее расстояние транспортировки грузов, км
1990	57,8	10 622,4	150 681	95 712	2612,6	273	705
1991	57,8	10 972	152 893	95 080	2828,1	297	718
1992	58,1	11 575,6	157 627	99 693	3152,2	316	734
1993	58,6	12 090,9	162 794	105 458	3483,3	330	743
1994	59	12 632	163 216	108 738	3636	334	774
1995	59,7	13 049,5	165 982	102 745	3545,7	345	786
1996	60	13 106,2	171 024	94 797	3347,6	353	766
1997	62,3	13 269,9	172 149	93 308	3584,9	384	771
1998	65,8	12 560,1	164 309	95 085	3773,4	397	764
1999	67,2	12 910,3	167 554	100 164	4135,9	413	771
2000	68,7	13 770,5	178 581	105 073	4532,6	431	771
2001	70,1	14 694,1	193 189	105 155	4766,8	453	761
2002	71,9	15 658,4	204 956	105 606	4969,4	471	764
2003	73	17 245,6	224 248	97 260	4788,6	492	769
2004	74,4	19 288,8	249 017	111 764	5712,2	511	775
2005	75,4	20 726	269 296	115 583	6062	524	770
2006	77,2	21 954,4	288 224	125 656	6622,1	527	762
2007	78	23 797	314 237	135 670	7216,3	532	757
2008	79,7	25 106,3	330 354	146 193	7778,6	532	760
2009	85,5	25 239,2	333 348	152 451	7878,9	517	757
2010	91,2	27 644,1	364 271	167 609	8762,2	523	759

Окончание прил. Г

Годы	Протяженность железных дорог КНР, тыс. км	Грузооборот, 100 млн т/км	Объем перевозки грузов, 10 тыс. т	Объем перевозки пассажиров, 10 тыс. человек	Пассажирооборот, 100 млн пасс/км	Среднее расстояние транспортировки пассажиров, км	Среднее расстояние транспортировки грузов, км
2011	93,2	29 466	393 263	186 226	9612,3	516	749
2012	97,6	29 187,1	390 438	189 337	9812,3	518	748
2013	103,1	29 173,9	396 697	210 597	10 595,6	503	735
2014	111,8	27 530,2	381 334	230 460	11 241,9	488	722
2015	121	23 754,3	335 801	253 484	11 960,6	472	707
2016	124	23 792,3	333 186	281 405	12 579,3	447	714
2017	127	26 962,2	368 865	308 379	13 456,9	436	731

Источник: Чжунго тунцзи няньцзянь 1990. Пекин, 1990. Разд. 12-2 (С. 528), 12-8 (С. 533), 12-2 (С. 528), 12-7 (С. 532), 12-7 (С. 532); Чжунго тунцзи няньцзянь 2014. Пекин, 2014. Разд. 18-3 (С. 541), 18-9 (С. 545), 18-8 (С. 545), 18-6 (С. 543), 18-7 (С. 544), 18-10 (С. 546), 18-11 (С. 546); Чжунго тунцзи няньцзянь 2015. Пекин, 2015. Разд. 18-4 (С. 581), 18-9 (С. 584), 18-8 (С. 584), 18-6 (С. 582), 18-7 (С. 583), 18-10 (С. 585), 18-11 (С. 585); Чжунго тунцзи чжайяо 2016. Пекин, 2016. С. 145, С. 153, С. 152, С. 149, С. 151, С. 153; Чжунго тунцзи няньцзянь 2018. Пекин, 2018. Разд. 16-3, 16-6, 16-7, 16-6, 16-8, 16-9, 16-10, 16-11.

*Приложение Д (справочное)***Линии ВСМ в Китае**

В действии:

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Циньхуандао	Шэньян	250	2003	405
Пекин	Тяньцзинь	350	2008	118
Нанкин	Хэфэй	250	2008	149
Цзинань	Циндао	200	2009	393
Хэфэй	Ухань	250	2009	331
Шицзячжуан	Тайюань	250	2009	224
Ухань	Гуанчжоу	300	2009	1,079
Нинбо	Вэньчжоу	250	2010	837
Чжэнчжоу	Сиань	300	2010	523
Чэнду	Дуцзяньян	200	2010	65
Шанхай	Нанкин	300	2010	324
Наньчан	Цзюцзян	250	2010	119
Шанхай	Ханчжоу	350	2010	147
Чанчунь	Цзилинь	250	2010	111
Хайнань	Восточный круг	250	2010	308
Гуанчжоу	Чжухай	200	2011	143
Пекин	Шанхай	300	2011	1,318
Гуанчжоу	Шэньчжэнь	250	2011	102
Ухань	Ичан	200	2012	292

Продолжение прил. Д

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Хэфэй	Бэнбу	300	2012	131
Чжэнчжоу	Ухань	300	2012	526
Харбин	Далянь	300	2012	921
Пекин	Чжэнчжоу	300	2012	676
Луньянь	Чжанчжоу	200	2012	114
Нанкин	Ханчжоу	350	2013	256
Ханчжоу	Нинбо	350	2013	144
Паньцзинь	Инкоу	350	2013	98
Тяньцзинь	Циньхуандао	350	2013	265
Сямэнь	Шэньчжэнь	250	2013	468
Сиань	Баоцзи	300	2013	148
Наньнин	Лючжоу	250	2013	221
Лючжоу	Хэнян	200	2013	497
Наньчан	Фучжоу	200	2013	632
Ухань	Сяньнин	200	2013	76
Циньчжоу	Бэйхай	250	2013	100
Наньнин	Циньчжоу	250	2013	99
Циньчжоу	Фанчэнган	250	2013	63
Тайюань	Сиань	250	2014	570
Чжэнчжоу	Кайфэн	200	2014	50
Гуйян	Гуанчжоу	300	2014	857
Наньнин	Гуанчжоу	250	2014	577
Ланьчжоу	Урумчи	250	2014	1,776
Ханчжоу	Чанша	300	2014	933

Продолжение прил. Д

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Чанша	Синьхуа	300	2014	420
Хэфэй	Фучжоу	300	2015	806
Цзилинь	Хуньчунь	250	2015	361
Харбин	Цицикар	250	2015	279
Шэньян	Дэндонг	250	2015	206
Хайнань	Санья	200	2015	345
Чжэнчжоу	Цзяоцзо	250	2015	78
Тяньцзинь	Юйцзяпу	300	2015	45
Нанкин	Аньцин	200	2015	258
Дэн донг	Далянь	200	2015	292
Чэнду	Чунцин	300	2015	308
Цзиньхуа	Вэньчжоу	200	2015	188
Тяньцзинь	Баодин	250	2015	157
Наньнин	Байсэ	200	2015	223
Синьхуан	Гуйян	300	2015	286
Ганьчжоу	Луньянь	200	2015	250

Итого: 21,688 км.

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Куньмин	Байсэ	250	2016	487
Датун	Тайюань	250	2016	289
Сюйчжоу	Чжэнчжоу	300	2016	362
Чунцин	Вэньчжоу	250	2016	247
Чжэнчжоу	Сюйчжоу	300	2016	361

Продолжение прил. Д

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Шицзячжуан	Цзинань	250	2017	323
Баоцзи	Ланьчжоу	250	2017	401
Сиань	Чэнду	250	2017	509
Чжанцзякоу	Хух-Хото	250	2017	287
Чаньша	Чжучжоу/Сянтань	200	2017	107
Пекин	Шэньян	350	2018	697
Харбин	Цзямусы	200	2018	343
Цзинань	Циндао	350	2018	308
Харбин	Муданьцзян	250	2019	293
Пекин	Чжанцзякоу	300	2019	174
Шанцю	Ханчжоу (Хэфэй)	350	2019	770
Пекин	Таншань	350	2019	153
Чэнду	Гуйян	250	2019	633
Наньчан	Ганьчжоу	350	2020	420
Гуйян	Куньмин	300		452
Ухань	Сяоган	200		66
Ухань	Хуанши	200		96
Циндао	Жунчэн	250		332
Чжэнчжоу	Ваньчжоу	350	2021	785
Хуанши	Цзюцзян	250		112
Фучжоу	Сямэнь	350		297
Сюйчжоу	Яньчэн	250	2019	316
Чжэнчжоу	Фуян	300		277
Ляньюньган	Чжэньцзян	250	2019	305

Итого: 10,201 км.

Окончание прил. Д

По краткосрочному плану:

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Чунцин	Куньмин	350		720
Чифэн	Кацзо, 250		157	
Гуанчжоу	Шаньтоу	300		194
Тунляо	Синьминь	250		197
Ганьчжоу	Шэньчжэнь	350	2020	420

Итого: 1,688 км.

По долгосрочному плану:

Станции отправления	Станция прибытия	Максимальная скорость, км/ч	Год	Расстояние, км
Чжанцзякоу	Датун	250		137
Мэйчжоу	Шаньтоу	250		120

Итого: 257 км.

Всего: 33,834 км.

Источник: CHINA (PASSENGERS DEDICATED LINES — PDL) High Speed Lines In the World (Updated 1st November 2018). URL: http://www.uic.org/IMG/pdf/2016_1101_high_speed_lines_in_the_world.pdf

Приложение Е (справочное)

Рост скорости пассажирского движения поездов МЖД КНР



апрель 1997 г.:
максимальная скорость – 140 км/час



октябрь 1998 г.:
максимальная скорость – 160 км/час



октябрь 2000 г.:
рост максимальной скорости на 5,1 км/час



октябрь 2001 г.:
повышение скорости движения поездов во многих провинциях



апрель 2004 г.:
по некоторым железным дорогам составы мчатся со скоростью 200 км/час

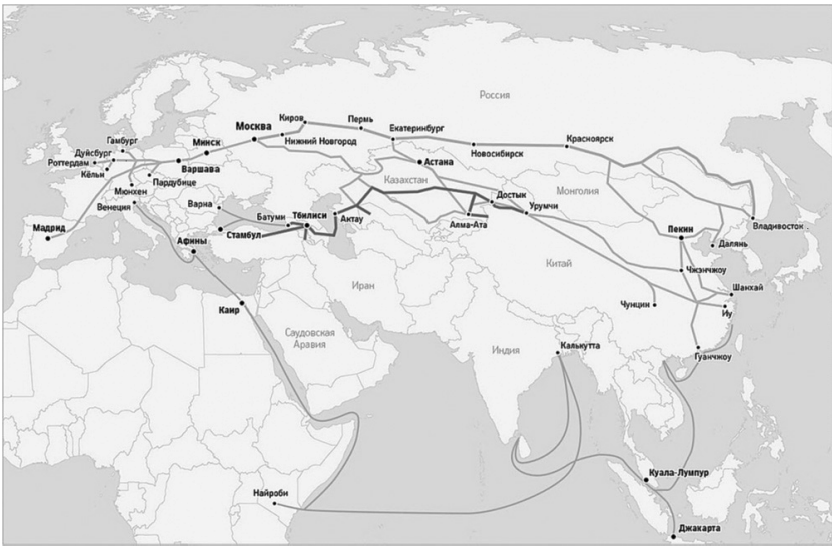


апрель 2007 г.:
железные дороги, по которым составы мчатся с максимальной скоростью 250 км/час

Источник: The history of China's railway transport. URL: http://www.china.org.cn/photos/2014-01/23/content_31284975.htm. China's high-speed rail ready for export. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/05/content_30497316.htm

Приложение Ж

Многовариантность транзитных грузовых потоков из КНР в страны, прилегающие к маршруту «пояса и пути»



Источник: Китай как центр зарождения российских контейнеропотоков // Морские порты. 2016. № 5. С. 8.

Научное издание

Сазонов Сергей Леонидович
У Цзы

**Железнодорожный транспорт КНР:
императивы развития**

Выпускающий редактор *Е.В. Белилина*
Редактор *Г.П. Манчха*
Компьютерная верстка *С.Ю. Тарасова*
Обложка *Т.В. Иваншиной*

Подписано в печать 20.06.2019.
Формат 60×84/16. Печать офсетная. Гарнитура «Таймс».
Печ. л. 25,5. Бумага офсетная.
Тираж 500 экз. (1-й завод — 150 экз.).
Заказ № 7

Уважаемые читатели!

Электронные версии книг, выпускаемых ИДВ РАН,
размещаются в электронной библиотеке института,
находящейся на интернет-сайте ИДВ РАН
www.ifes-ras.ru

Контакты:

по вопросам работы электронной библиотеки —
Отдел наукометрии и информационных
технологий ИДВ РАН,
тел.: +7-499-124-0802 или e-mail: it@ifes-ras.ru.

Почтовый адрес ИДВ РАН:

117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32.