

## Развитие международного контейнерного транзита во внешней торговле России

УДК 339.564:656

ББК 65.428

Р - 239

*Павел Евгеньевич РАРОВСКИЙ,*

*Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,  
ул. Пудовкина, 4А), кафедра технологии внешнеторговых сделок -  
соискатель, тел.: 8(499) 147-91-37*

### **Аннотация**

Автором выявлены основные предпосылки роста международного контейнерного транзита по территории России с учетом тенденций развития международной торговли между странами азиатско-тихоокеанского региона и Европейского союза. Определены ключевые недостатки российской системы международного контейнерного транзита, выполнена ее сегментация по основным качественным характеристикам.

В целях роста экспорта транспортных услуг предложены направления комплексного развития системы международных транзитных сообщений в части повышения государственного участия, обеспечения информационно-методического сопровождения организации контейнерных транзитных перевозок, правового обеспечения международного транзита и поддержки отечественных компаний на зарубежных рынках. Сформулированы принципы формирования мультимодального транзитного контейнерного пула.

**Ключевые слова:** экспорт транспортных услуг, контейнерные перевозки, международный транзит, транспортные коридоры.

## The development of international container transit in Russia's foreign trade

*Pavel Evgenevich RAROVSKIY,*

*Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Pudovkina, 4A),  
Department of foreign trade and international transactions - Postgraduate student,  
phone: 8(499) 147-91-37*

### **Abstract**

The author reveals the basic preconditions for growth in international container transit through the territory of Russia taking into account the development trends in international trade among countries in the Asia-Pacific region and the European Union. Key weaknesses of Russia's of international container transit system, with its segmentation on the main quality characteristics, are identified.

In order to spur transport services exports the author proposes directions for complex development of the international transit communications system in terms of increasing state assistance for international transit and support for domestic companies in foreign markets. The principles of a multimodal transit container pool are formulated.



**Keywords:** the exports of transport services, container transport, international transit, transport corridors.

Актуальность расширения «контейнерного сегмента» в целях наращивания объемов отечественного экспорта транспортных услуг, а также основные направления продвижения международных транзитных грузопотоков определены и многократно рассматривались в специализированных печатных изданиях и в ходе различного рода конференций и выставок<sup>1,2</sup>.

Благодаря целенаправленной работе участников рынка и, в первую очередь, ОАО «Российские железные дороги» и его дочерних компаний объемы международных транзитных контейнерных перевозок демонстрируют положительную динамику. В 2017 году объем контейнерного транзита по сети российских железных дорог составил 417,3 тыс. ДФЭ, в том числе по Транссибирской магистрали порядка 277 тыс. ДФЭ, что на 80% превышает уровень 2016 года. «Взрывной» рост транзита также наблюдается и на казахстанских пограничных железнодорожных переходах Достык и Алтынколь с ростом объемов контейнерного транзита в 2017 году на 71% к уровню 2016 года (179 тыс. ДФЭ)<sup>3</sup>.

Необходимо констатировать, что в ближайшей перспективе увеличение роста контейнерного транзита является неизбежным фактором. Основным драйвером роста транзита является направление Китай-Европа с ежегодным ростом объемов внешнеторговых контейнерных перевозок в среднем на 11%<sup>4</sup>. При этом претерпевает изменения и качественная структура контейнерных перевозок.

Рост объемов и структура контейнерных перевозок на евроазиатском направлении сопровождаются изменением модели развития Китая, расширением производства в северо-западных и центральных провинциях с ориентацией на внутренние рынки и увеличением потребления продуктов европейского производства. В стране наблюдается постепенное увеличение стоимости рабочей силы и рост потребительских расходов. Удорожание производства ведет к завершению «эры дешевых китайских товаров» и изменению структуры товарного экспорта. Так, в период с 2000 по 2015 годы доля низкотехнологичных товаров в экспорте Китая снизилась с 41% до 31%, а доля высокотехнологичных, напротив, повысилась с 22% до 33%<sup>5</sup>.

Следует отметить, что рост экспорта и импорта в категории товаров с высокой добавленной стоимостью между странами ЕС и Китаем обеспечивается не только финальным потреблением товаров в каждой стране, но и взаимосвязанностью производственных цепочек. В среднем в ЕС доля комплектующих из Китая составляет 5%, в то время как в товарах Китая доля комплектующих из ЕС составляет 2%. При этом ряд производств в странах ЕС ориентированы на китайские комплектующие с долей последних от 14 до 54%<sup>6,7</sup>.

Рост контейнерного транзита в сообщении с Японией и Республикой Корея не так очевиден, как в отношении Китая. Традиционно морские державы, на долю которых приходится 34,3% и 20,9% мирового судостроения, более ориентированы на доставку внешнеторговых грузов морским путем, что, в первую очередь, обусловлено основными направлениями торговли указанных стран. Так, 69% экспорта и 65% импорта Японии, 68% экспорта и 60% импорта Республики Корея приходится на США, Китай, страны АТР и взаимную торговлю<sup>8,9</sup>.

Немаловажным фактором, способствующим усилению морского сообщения между Японией, Республикой Корея, с одной стороны, и США и Европой, с другой, является завершение в июне 2016 года реконструкции Панамского канала, которая обеспечила возможность пропуска по обновленному каналу судов типа «неопанамакс», составляющих 85% мирового флота контейнеровозов. В результате, по оценкам Review of Maritime Transport 2016, морской маршрут через Панамский канал становится более конкурентоспособным по сравнению с маршрутом по «наземному мосту» через Северную Америку и через Суэцкий канал<sup>10</sup>.

В то же время существующий транзитный контейнеропоток по Транссибирской магистрали из Японии и Южной Кореи по сравнению с грузопотоком в сообщении Китай-ЕС демонстрирует понижающиеся тенденции по причине снижения объемов доставки автокомплектующих на заводы в странах Средней Азии из-за низкой покупательной способности населения данных стран и развития в России автосборочных производств (объемы транзитных контейнерных перевозок автокомплектующих в 2016 году сократились в указанных сообщениях на 22%).<sup>11,12</sup>

В российском транспортном секторе, преимущественно в железнодорожной отрасли, наблюдается весьма оживленная работа в части развития международных транзитных перевозок в контейнерах. Основное внимание при этом уделяется инфраструктурному комплексу. При этом декларируемые проекты в некоторой степени требуют отдельного рассмотрения на предмет взаимной согласованности и исключения различного рода противоречий.

Так, уже на стадии проектирования находится проект высокоскоростной магистрали «Евразия», призванной соединить европейскую и китайскую сети высокоскоростных железнодорожных магистралей от Берлина до китайского Урумчи и обеспечить к 2026 году организацию пропуска высокоскоростного грузового транзита<sup>13</sup>. Пролегание трассы планируется осуществить через Казахстан. Тем не менее, в документах стратегического характера по-прежнему в качестве основного для освоения растущих объемов китайского транзита рассматривается Транссиб с его специализацией до 2030 года для осуществления контейнерных и пассажирских перевозок<sup>14</sup> (*в некоторых источниках Транссибу отводится роль исключительно транзитного пути для товаров евроазиатской торговли, а Байкало-Амурской магистрали – роль основной трассы по перевозке российского экспорта*<sup>15</sup>).



Международный транзит как форма экспорта транспортных услуг всегда прибыльный и для своего развития требует только согласованной организационно-правовой политики сопредельных государств<sup>16</sup>. Тем не менее, с ростом транзитного грузопотока усиливается влияние факторов нефизического характера, необходимость ликвидации которых уже давно назрела. К примеру, в результате отсутствия сочлененности российских участков международных транспортных коридоров с логистическими технологиями товародвижения и недостатков во взаимодействии с европейскими операторами панъевропейских транспортных коридоров в 2017 году уже привычными стали задержки (в отдельные периоды до 6 суток) в продвижении контейнерного грузопотока на границе Польши и Беларуси<sup>17</sup>.

Как следствие, происходит закономерная переориентация транзитных грузопотоков. Высвобождение терминальных мощностей и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры стран Балтии (Литвы, Латвии, Эстонии) вследствие снижения обработки российских экспортных грузов позволяет указанным странам стать полноправными участниками мультимодального маршрута на пути контейнерного транзита, получая при этом значительные дивиденды от процесса консолидации и распределения грузопотока в направлении стран ЕС за счет несовершенства российского таможенного администрирования и более привлекательных условий хранения и перевалки контейнеров. В данных условиях совершенно иначе воспринимаются перспективы европейского проекта Rail Baltica, призванного соединить страны Балтии, Польшу и Германию железнодорожным сообщением с европейской шириной колеи 1435 мм по маршруту Таллин-Пярну-Рига-Каунас-Белосток-Варшава-Берлин<sup>18</sup>. При ограниченных ресурсах основного маршрута АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», проходящего через Казахстан, Россию и Беларусь, реализация проекта Rail Baltica (даже не в полном объеме) позволит создать полноценный мультимодальный распределительный хаб на южном побережье Балтийского моря.

Из изложенного следует, что к настоящему времени дефицит возможностей в доставке транзитного груза в евроазиатском сообщении отсутствует. При этом интерес стран Балтийского бассейна к приему и обработке транзитных грузопотоков будет неуклонно возрастать и российской стороне необходимо, во-первых, обеспечить надлежащие качественные критерии транзитного сервиса, во-вторых, обеспечить поступление соответствующих доходов от экспорта транспортных услуг в данном сегменте.

В свою очередь качественные характеристики российского международного контейнерного транзита, целесообразно сегментировать на востребованные, требующие совершенствования, негативные и неприемлемые (см. таблицу 1).

Таблица 1

**Качественные характеристики российской системы международного контейнерного транзита**

<b>востребованные</b>	<b>требуемые совершенствования</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. срок доставки по территории стран-партнеров ЕАЭС;</li> <li>2. сохранность доставки по территории стран-партнеров ЕАЭС;</li> <li>3. наличие специализированного подвижного состава (платформ) и контейнеров;</li> <li>4. развитая инфраструктура;</li> <li>5. наличие компаний операторов транзитного сервиса, способных оказать услугу доставки транзитного груза</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. отсутствие четких и отработанных технологий взаимодействия участников перевозки и, как следствие, отсутствие гарантий доставки груза в установленный срок на всем протяжении маршрута;</li> <li>2. отсутствие единой информационной системы, а также недостаточная информированность клиентов о транзитных возможностях российской транспортной системы, а также стандартах качества оказываемых услуг</li> </ol>
<b>негативные</b>	<b>неприемлемые</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. отсутствие оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей;</li> <li>2. непрозрачность конечной стоимости перевозки и невозможность ее прогнозирования на долгосрочный период;</li> <li>3. ограниченное количество профессиональных участников рынка, оперирующих на транзитных маршрутах</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. отсутствие возможности использования единого перевозочного документа;</li> <li>2. неразвитость отношений в сфере страхования грузов и ответственности перевозчика;</li> <li>3. отсутствие эффективной системы государственной поддержки транзитных перевозок</li> </ol>

Для улучшения параметров качественных характеристик транзитного сервиса предлагается реализация следующих направлений комплексного развития российского международного контейнерного транзита.

Государственное участие в построении эффективной системы международного контейнерного транзита.



В настоящее время решение вопросов тарифообразования, технологии, создания интегрированных информационных систем и решение вопросов интероперабельности железнодорожных транспортных систем стран-партнеров ЕАЭС в части международного транзита, в основном, находится в компетенции национальных железнодорожных администраций.

Необходима консолидация функций государственного управления, данными процессами с решением задач:

□ оперативной корректировки стратегических программных документов исходя из комплексного анализа структуры и направлений следования транзитных грузопотоков. Необходимо отметить, что только консервативный вариант Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года предусматривает привлечение 820 тыс. ДФЭ контейнерного транзита<sup>19</sup>. Уже сегодня имеются обоснованные сомнения в возможности беспрепятственного пропуска данных объемов в направлении стран ЕС, а проект модернизации БАМа и Транссиба, хотя и позволит увеличить пропускную способность Восточного полигона сети российских железных дорог, значительно отстает от планов по наращиванию грузоперевозок в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона<sup>20</sup>;

□ повышения уровня экономической координации участников процесса. Известно, что, несмотря на более продолжительный маршрут по территории России, доля отечественных компаний в сквозной ставке перевозки составляет не более 20%. При этом европейские «партнеры» весьма оперативно реагируют на снижение ставок в транзитных сообщениях в пользу увеличения стоимости своих услуг;

□ рассмотрения вопросов налоговых преференций в отношении отечественных компаний, организующих транзитные перевозки по территории России;

□ предоставления гарантий направления грузопотока по определенным маршрутам и совместного волеизъявления сторон на межправительственном уровне для согласованного развития инфраструктуры на всем протяжении маршрутов международного контейнерного транзита.

**Обеспечение информационно-методического сопровождения организации контейнерных транзитных перевозок.** В настоящее время какого-либо информационно-аналитического сопровождения для организации транзитных перевозок с использованием маршрутов стран-партнеров ЕАЭС не существует. В открытом доступе отсутствуют технические и технологические характеристики предлагаемых маршрутов пропуска международного транзита, отсутствует информация о компаниях и их специализации (перевозчик, оператор вагонного или контейнерного парка, экспедитор) на указанных маршрутах, как и о «сквозных ставках на всем маршруте».

В целом необходимо определить площадку для размещения всей необходимой информации, включая ее перевод на иностранные языки. Указанную информационно-методическую базу необходимо сделать публичной с предоставлением

данных информационного (техническая и технологическая характеристика маршрутов, в том числе «вооруженность» терминального хозяйства, принадлежность транспортного оборудования; состав участников процесса, котировка ставок на участках маршрута доставки с и их статистической обработкой), и методического характера (правовое обеспечение перевозки, вопросы таможенного законодательства, налогообложения, правила и условия перевозок и др.). Реализация указанной информационно-аналитической платформы уже сегодня возможна на различных транспортно-экспедиторских и логистических площадках.

**Правовое обеспечение международного транзита и поддержка отечественных компаний на зарубежных рынках.** Необходимость разрешения многочисленных правовых коллизий в законодательстве, регулирующем транспортно-экспедиторскую сферу давно назрела. Кроме пересмотра российского транспортно-экспедиторского права в соответствии с международными обычаями и международной практикой, требуется признание на законодательном уровне практики использования документов ФИАТА (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций)<sup>21,22,23,24</sup>.

Данный вопрос также связан и с необходимостью дипломатической, финансовой, консультационной поддержки отечественных компаний в части открытия представительств и филиалов за рубежом. Показателен в данном аспекте пример крупнейших транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических компаний мира, активно продвигающих свои услуги на российском рынке – DHL, DB Schenker, Gefco, Kuhne+Nagel, Maersk Line. При этом указанные компании кроме узнаваемого бренда действительно оказывают «бесшовный сервис» на всем пути следования товара с необходимым качеством и надежностью, в отличие от отечественных компаний, функционирующих за редким исключением преимущественно на пространстве стран-партнеров ЕАЭС.

**Принципы формирования мультимодального транзитного контейнерного пула.** Основными организаторами транспортно-экспедиторского обслуживания грузопотоков на транзитных маршрутах «Восток-Запад» и «Север-Юг» в настоящее время являются компании, так или иначе относящиеся к холдингу Российских железных дорог.

Распределение игроков на транзитных маршрутах примерно следующее:

□ на маршруте Китай-ЕС через погранпереход Достык железных дорог Казахстана – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (организационно объединяющая активы контейнерных компаний железнодорожных администраций России, Беларуси и Казахстана – ПАО «Трансконтейнер», АО «РЖД-Логистика», GEFSCO, ГП «Белинитертранс – транспортно-логистический центр» и АО «КТЗ Express»). При этом участниками рынка отмечается, что административно варианты работы по указанному маршруту для операторов практически закрыты – осуществление перевозки возможно только в сотрудничестве с ОТЛК или «Трансконтейнером»<sup>25</sup>;



□ на маршрутах через пункты пропуска Забайкальск и Наушки, как и через дальневосточные порты весомых ограничений для операторов нет, хотя и в данном случае без услуг ПАО «Трансконтейнер» по предоставлению специализированных фитинговых платформ обойтись затруднительно;

□ на маршруте «Север-Юг», в отличие от Транссибирского контейнерного маршрута, какого-либо системного управления или координирующего органа не вовсе. Услугу мультимодального сервиса предлагает компания АО «РЖД-Логистика» и только в импортном сообщении до станции Ворсино Московской железной дороги.

Примечательно, что среди компаний, декларирующих предоставление мультимодального сервиса, в том числе дочерних ОАО «РЖД», практически нет тех, которые имеют право использовать в своей практике документы ФИАТА, так как не входят в соответствующий список организаций-членов АРЭ (Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций)<sup>26</sup>.

Таким образом, на сегодняшний день полноценный мультимодальный сервис дочерними структурами ОАО «РЖД» практически не оказывается, работа по продвижению контейнерного транзита строится на использовании документов, предусмотренных СМГС, а доступ экспедиторов к транзитному сервису негласно ограничен. При этом главной особенностью СМГС всегда являлось его построение на основе советского, а позднее, и российского железнодорожного права<sup>27, 28, 29</sup>.

Для решения задачи повышения качества предоставления мультимодального сервиса на транзитных контейнерных маршрутах представляется целесообразным организация пула мультимодальных контейнерных операторов. Ведущую роль в формировании пула в силу наличия достаточных административных, финансовых и инфраструктурных возможностей может взять на себя ОАО «РЖД». Основной задачей указанного объединения должно стать повышение прибыли участников за счет взаимодополнения услуг на маршрутах международного контейнерного транзита. При этом при построении пула должны быть соблюдены следующие принципы:

□ информационной доступности участников соглашения к условиям и ценовым котировкам на транзитных маршрутах;

□ прозрачного распределения различного рода преференций (скидок с тарифов инфраструктурных монополий);

□ первоочередной поддержки отечественных компаний и их филиалов и представителей при предоставлении части консолидированного заказа;

□ профессионализма, финансовой устойчивости, обязательного страхования ответственности, членства в общепризнанном союзе или ассоциации (например, в Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций).



Планомерное продвижение отечественного транспортно-логистического общества по пути изложенных направлений позволит повысить уровень и узнаваемость российских мультимодальных операторов и нивелировать имеющиеся противоречия между потенциальными объемами международного транзита и ограничениями транспортной инфраструктуры.

### ПРИМЕЧАНИЯ:

<sup>1</sup> Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник / Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А.; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – С. 209-215

<sup>2</sup> 20-21 сентября 2017 года в Пекине состоялось 26-е пленарное заседание международной ассоциации «Координационный Совет по транссибирским перевозкам», посвященное развитию контейнерных перевозок между странами Европы, Балтии, Центральной Азии и АТР // официальный сайт Координационного совета по транссибирским перевозкам [сайт]. URL: [http://icctt.com/news/news\\_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp](http://icctt.com/news/news_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp) (дата обращения 30.09.2017)

<sup>3</sup> Координационный совет по транссибирским перевозкам [сайт]. URL: [http://icctt.com/news/news\\_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp](http://icctt.com/news/news_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp) (дата обращения 10.03.2018)

<sup>4</sup> Объемы транзита между Китаем и Европой по железнодорожной сети России по итогам 2016 года удвоились // официальный сайт ОАО «РЖД» / Пресс-центр / Пресс-релизы: [сайт]. URL: [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819) (дата обращения 10.05.2017)

<sup>5</sup> На пульсе: Экономика Бразилии на фоне Олимпиады. В фокусе: Экономика Китая – замедление и новая модель роста // официальный сайт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации / Публикации / [сайт]. URL: <http://ac.gov.ru/publications/> (дата обращения 15.09.2017)

<sup>6</sup> European Commission/Trade/Policy / EU position in world trade/statistics/ [сайт]. URL: <http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/statistics/> (дата обращения 15.09.2016)

<sup>7</sup> Eurostat Statistics Explained / International trade in goods/ [сайт]. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods) (дата обращения 15.09.2016)

<sup>8</sup> Global EDGE / Your source for global business knowledge / Global Insights / By Country / South Korea / Trade Statistics // [сайт]. URL: <https://globaledge.msu.edu/countries/south-korea/tradestats> (дата обращения 01.09.2016)

<sup>9</sup> Там же // Japan / Trade Statistics // [сайт]. URL: <https://globaledge.msu.edu/countries/japan/tradestats>

<sup>10</sup> Обзор морского транспорта 2016 год // Издание Организации объединенных наций // [сайт]. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_ru.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf) (дата обращения 14.09.2016)



<sup>11</sup> Ежегодный обзор ТСМ // издание международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам». – 2016. – С.17

<sup>12</sup> Годовой отчет 2016 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.trcont.ru/ru/> (дата обращения 01.09.2016)

<sup>13</sup> Транснациональное достояние. Магистраль особого назначения // Гудок. – 2017. - №163 (26302). – С.3

<sup>14</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 25.08.2017)

<sup>15</sup> Талдыкин В.П. Экономика отрасли: учебное пособие. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016. – С.31

<sup>16</sup> Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг. // Вестник транспорта. 2018. №2. С. 8 - 12

<sup>17</sup> Контейнерные поезда теряют скорость // РЖД-Партнер. – 2017. - №15-16 (335-356). – С.6

<sup>18</sup> Rail Baltica: сомнительная необходимость // РЖД-Партнер. – 2017. - №13-14 (353-354). – С. 32-34

<sup>19</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] - [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_82617/12dbe84ab7402c41a061dee3399c090bf6932cc3/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/12dbe84ab7402c41a061dee3399c090bf6932cc3/) (дата обращения 11.05.2017)

<sup>20</sup> Безежинский Д. Транзитное препятствие. БАМ и Транссиб пока не готовы переварить китайские грузы // Тематическое приложение к ежедневной деловой газете РБК. – 2016. - №204 (2460). – С. 1-2

<sup>21</sup> Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг. // Вестник транспорта. - 2013. - №7. С. 25 – 30

<sup>22</sup> Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М.: Издательство «Транслит» - 2012. – С.32-41

<sup>23</sup> Холопов К.В. Мультимодальные транспортные и транспортно-экспедиторские документы. // Вестник транспорта. – 2013. - №6. С. 17 – 22

<sup>24</sup> Голубчик А.М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции. - 2012. - №3 с.71-83

<sup>25</sup> Евро-азиатский транзит: шах и мат // РЖД-Партнер. - №10 (350). – 2017. – С. 70-72

<sup>26</sup> Список организаций-членов АРЭ, имеющих право использовать в своей практике документы ФИАТА / [сайт]. URL: <http://www.far-aerf.ru/members/main.htm>

<sup>27</sup> Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) // официальный сайт ПАО «РЖД» / [сайт]. URL: [http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=6552](http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6552)

<sup>28</sup> Холопов К.В. Анализ сближения норм и правил СМГС-2016 и CIM-COTIF. Общие положения. // Вестник транспорта. 2017. №5. С. 14 – 18

<sup>29</sup> Холопов К.В. Новые подходы к правовому регулированию международных железнодорожных перевозок грузов в рамках СМГС. // Вестник транспорта. 2016. №9. С. 9 - 12

#### **БИБЛИОГРАФИЯ:**

1. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник / Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А.; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – С. 209-215

2. Перевозки грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД» за 8 месяцев текущего года выросли на 24,8% // официальный сайт ПАО «Российские железные дороги» / пресс-релизы [сайт]. URL: [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&page3307\\_810=2&id=90440](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&page3307_810=2&id=90440) (дата обращения 20.09.2017)

3 Координационный совет по транссибирским перевозкам. URL: [http://icctt.com/news/news\\_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp](http://icctt.com/news/news_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp) (дата обращения 10.03.2018)

4. Объемы транзита между Китаем и Европой по железнодорожной сети России по итогам 2016 года удвоились // официальный сайт ПАО «Российские железные дороги» / Пресс-центр / Пресс-релизы: [сайт]. URL: [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819) (дата обращения 10.05.2017)

5. На пульсе: Экономика Бразилии на фоне Олимпиады. В фокусе: Экономика Китая – замедление и новая модель роста // официальный сайт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации / Публикации / [сайт]. URL: <http://ac.gov.ru/publications/> (дата обращения 15.09.2017)

6. European Commission/Trade/Policy / EU position in world trade/statistics/ [сайт]. URL: <http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/statistics/> (дата обращения 15.09.2016)

7. Eurostat Statistics Explained / International trade in goods/ [сайт]. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics\\_explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics_explained/index.php/International_trade_in_goods) (дата обращения 15.09.2016)

8. Global EDGE / Your source for global business knowledge / Global Insights / By Country / South Korea / Trade Statistics // [сайт]. URL: <https://globaledge.msu.edu/countries/south-korea/tradestats>

9. Обзор морского транспорта 2016 год // Издание Организации объединенных наций // [сайт]. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_ru.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf)

10. Ежегодный обзор ТСМ // издание международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам». – 2016. – С.17

11. Годовой отчет 2016 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.trcont.ru/ru/> (дата обращения 01.09.2016)



12. Транснациональное достояние. Магистраль особого назначения // Гудок. – 2017. - №163 (26302). – С.3
13. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р. КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 25.08.2017)
14. Талдыкин В.П. Экономика отрасли: учебное пособие. – М.:ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016. – С.31
15. Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг. // Вестник транспорта. 2018. №2. С. 8 - 12
16. Контейнерные поезда теряют скорость // РЖД-Партнер. – 2017. - №15-16 (335-356). – С.6
17. Rail Baltica: сомнительная необходимость // РЖД-Партнер. – 2017. - №13-14 (353-354). – С. 32-34
18. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 11.05.2017)
19. Бзежинский Д. Транзитное препятствие. БАМ и Транссиб пока не готовы переварить китайские грузы // Тематическое приложение к ежедневной деловой газете РБК. – 2016. - №204 (2460). – С. 1-2
20. Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг. // Вестник транспорта. - 2013. - №7. С. 25 – 30
21. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М., Издательство «Транслит» - 2012. – С.32-41
22. Холопов К.В. Мультимодальные транспортные и транспортно-экспедиторские документы. // Вестник транспорта. – 2013. - №6. С. 17 – 22
23. Голубчик А.М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции. - 2012. - №3 с.71-83
24. Евро-азиатский транзит: шах и мат // РЖД-Партнер. - №10 (350). – 2017. – С. 70-72
25. Официальный сайт АРЭ // список организаций-членов АРЭ, имеющих право использовать в своей практике документы ФИАТА / [сайт]. URL: <http://www.far-aerf.ru/members/main.htm> (дата обращения 10.09.2017)
26. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) // официальный сайт ПАО «РЖД» / [сайт]. URL: [http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=6552](http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6552) (дата обращения 10.09.2017)
27. Холопов К.В. Анализ сближения норм и правил СМГС-2016 и CIM-COTIF. Общие положения. // Вестник транспорта. 2017. №5. С. 14 – 18
28. Холопов К.В. Новые подходы к правовому регулированию международных железнодорожных перевозок грузов в рамках СМГС. // Вестник транспорта. 2016. №9. С. 9 - 12

**BIBLIOGRAFIYA:**

1. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник / Holopov K.V., Golubchik A.M., Isakova M.A.; Vserossiyskaya akademiya vneshney trgovli Minekonomrazvitiya Rossii. – M.: VAVT, 2016. – S. 209-215
2. Perevozki грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД» за 8 месяцев текущего года выросли на 24,8% // официальный сайт ОАО «Российские железные дороги» / press-relizyi [sayt]. URL: [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&page3307\\_810=2&id=90440](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&page3307_810=2&id=90440) (data obrascheniya 20.09.2017)
3. Koordinatsionnyy sovet po transsibirskim pervozokam. URL: [http://icctt.com/news/news\\_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp](http://icctt.com/news/news_post/20-21-sentyabrya-v-pekine-proshlo-xxvi-plenarnoye-zasedaniye-kstp) (data obrascheniya 10.03.2018)
4. Ob'emyi tranzita mezhdru Kitaem i Evropoy po zheleznodorozhnoy seti Rossii po itogam 2016 goda udvoilis // официальный сайт ОАО «Российские железные дороги» / Press-tsentr / Press-relizyi: [sayt]. URL: [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=89819) (data obrascheniya 10.05.2017)
5. Na pulse: Ekonomika Brazili na fone Olimpiady. V fokuse: Ekonomika Kitaya – zamedlenie i novaya model rosta // официальный сайт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации / Publikatsii / [sayt]. URL: <http://ac.gov.ru/publications/> (data obrascheniya 15.09.2017)
6. European Commission/Trade/Policy / EU position in world trade/statistics/ [sayt]. URL: <http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/statistics/> (data obrascheniya 15.09.2016)
7. Eurostat Statistics Explained / International trade in goods/ [sayt]. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics\\_explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics_explained/index.php/International_trade_in_goods) (data obrascheniya 15.09.2016)
8. Global EDGE / Your source for global business knowledge / Global Insights / By Country / South Korea / Trade Statistics // [sayt]. URL: <https://globaledge.msu.edu/countries/south-korea/tradestats>
9. Obzor morskogo transporta 2016 god // Izdanie Organizatsii ob'edinennykh natsiy // [sayt]. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_ru.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf)
10. Ezhegodnyy obzor TSM // izdanie mezhdunarodnoy assotsiatsii «Koordinatsionnyy Sovet po Transsibirskim pervozokam». – 2016. – S.17
11. Godovoy otchet 2016 // Oficialnyy sayt PAO «Transkonteyner»: [sayt]. Sistem. trebovaniya: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.trcont.ru/ru/> (data obrascheniya 01.09.2016)
12. Transnatsionalnoe dostoyanie. Magistral osobogo naznacheniya // Gudok. – 2017. - #163 (26302). – S.3
13. Strategiya razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda, utverzhennaya rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 17 iyunya 2008 goda # 877-r. KonsultantPlyus [Elektronnyy resurs] (data obrascheniya 25.08.2017)
14. Taldyikin V.P. Ekonomika otrasli: uchebnoe posobie. – M.: FGBOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2016. – S.31



15. Holopov K.V., Sokolova O.V. Evolyutsiya otnosheniy, svyazannyih s dostavkoy gruzov v mezhdunarodnyih soobscheniyah i eksportom transportnyih uslug. // Vestnik transporta. 2018. #2. S. 8 - 12
16. Konteynernyye poezda teryayut skorost // RZhD-Partner. – 2017. - #15-16 (335-356). – S.6
17. Rail Baltica: somnitelnaya neobhodimost // RZhD-Partner. – 2017. - #13-14 (353-354). – S. 32-34
18. Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda, utverzhennaya rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 22 noyabrya 2008 goda # 1734-r v redaktsii rasporyazheniya Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 11 iyunya 2014 goda # 1032-r // KonsultantPlyus [Elektronnyy resurs] (data obrascheniya 11.05.2017)
19. Bzezhinskiy D. Tranzitnoe prepyatstvie. BAM i Transsib poka ne gotovy perevarit kitayskie gruzyi // Tematicheskoe prilozhenie k ezhdnevnoy delovoy gazete RBK. – 2016. - #204 (2460). – S. 1-2
20. Holopov K.V. Napravleniya razvitiya i regulyatori otechestvennogo ryinka mezhdunarodnyih i natsionalnyih transportno-ekspeditorskih uslug. // Vestnik transporta. - 2013. - #7. S. 25 – 30
21. Golubchik A.M. Transportno-ekspeditorskiy biznes: sozdanie, stanovlenie, upravlenie. – M., Izdatelstvo «Translit» - 2012. – S.32-41
22. Holopov K.V. Multimodalnyie transportnyie i transportno-ekspeditorskie dokumentyi. // Vestnik transporta. – 2013. - #6. S. 17 – 22
23. Golubchik A.M. Operator smeshannyih perevozok: rol, funktsii, dokumentyi // Mezhdunarodnyie bankovskie operatsii.- 2012. - #3 s.71-83
24. Evro-aziatskiy tranzit: shah i mat // RZhD-Partner. - #10 (350). – 2017. – S. 70-72
25. Ofitsialnyiy sayt ARE // spisok organizatsiy-chlenov ARE, imeyuschih pravo ispolzovat v svoey praktike dokumentyi FIATA / [sayt]. URL: <http://www.far-aerf.ru/members/main.htm> (data obrascheniya 10.09.2017)
26. Soglashenie o mezhdunarodnom zheleznodorozhnom gruzovom soobschenii (SMGS) // ofitsialnyiy sayt PAO «RZhD» / [sayt]. URL: [http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=6552](http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6552) (data obrascheniya 10.09.2017)
27. Holopov K.V. Analiz sblizheniya norm i pravil SMGS-2016 i CIM-COTIF. Obschie polozheniya. // Vestnik transporta. 2017. #5. S. 14 – 18
28. Holopov K.V. Novyye podhody k pravovomu regulirovaniyu mezhdunarodnyih zheleznodorozhnyih perevozok gruzov v ramkah SMGS. // Vestnik transporta. 2016. #9. S. 9 - 12

