

Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте

УДК 3329.5
ББК 65.428
Р-194

П.Е. Раровский
Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии
внешнеторговых сделок - соискатель

Аннотация

Рассматривается современное состояние международных транзитных железнодорожных перевозок по Транссибирскому контейнерному мосту. Анализируются основные существующие и потенциальные грузопотоки, выявлен ряд факторов, препятствующих развитию экспорта транспортных услуг при продвижении международного транзита. Определена ключевая роль в развитии транзитного сервиса китайского системного многоцелевого проекта «Один пояс, один путь». Проведен сравнительный анализ конкурентоспособности Транссибирского маршрута и альтернативных маршрутов доставки контейнеров в евроазиатском сообщении. Предложен ряд мер институционального, стратегического, организационного и нормативно-правового характера, направленных на развитие международного транзита по Транссибирской магистрали.

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

Ways to increase transportation services exports efficiency on the Trans-Siberian container route

P.E. Rarovskiy,
Russian Foreign Trade Academy, Department of foreign trade and international transactions -
Competitor

Abstract

The article is devoted to the current state of international rail transit on the Trans-Siberian container bridge. The main existing and potential cargo flows are analyzed, a number of factors influencing the growth of transportation services exports in international transit are revealed. The key role in the transit service development of Chinese multi-purpose project "One Belt, One Way" is determined. A competitive benchmarking of the Trans-Siberian route and alternative container delivery routes between Asia and Europe is carried out. The author suggests a number of institutional, strategic, organizational and legal measures aimed at increasing the international transit across the Trans-Siberian railway route.

Keywords: transport services exports, the Trans-Siberian railway route, container transportation, international transit, transport corridors.



Развитие международного транзита по территории России является одной из преимущественных форм экспорта транспортных услуг. Основную роль в развитии международного транзита играет Транссибирская железнодорожная магистраль, являющаяся железнодорожным «мостом», соединяющим страны Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР) и Европейского союза. Особенное значение Транссиба в формировании транзитного облика страны подчеркивается предусмотренной Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года специализацией магистрали для осуществления контейнерных и пассажирских перевозок¹.

Стабильную основу транзитных грузопотоков по территории России составляет грузовая база, формируемая крупнейшими центрами международной торговли – странами Юго-Восточной Азии (в первую очередь, Китаем) и Европы. Объемы взаимной торговли между указанными мировыми экономическими центрами оцениваются в сумму порядка 600 млрд долл. США в год, при этом основная часть грузов перевозится в контейнерах, а контейнерооборот по итогам 2015 года составил около 23 млн ДФЭ в год. На долю российской транспортной системы из указанного объема приходится менее 0,6% при потенциале в 10-15%. Почти весь объем взаимной торговли между странами АТР и Европы доставляется по морскому маршруту через Суэцкий канал².

Для России приоритетным направлением международного транзита в силу географического расположения страны и развития инфраструктуры является железнодорожный контейнерный транзит в сообщении страны АТР – страны Европы³, который теоретически может осуществляться с использованием следующих основных международных транспортных коридоров: коридора «Восток-Запад», основу которого составляет Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб); коридора «Север-Юг»; Северного морского пути⁴.

¹ Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок // Железнодорожный транспорт. – 2016. – №6. – С. 28-30, 72; Пространство 1520 держится за контейнеры? // РЖД-Партнер. – 2016. - №11-12. – С.57; 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 25.08.2016)

² Бессонов Г.И. Привлекательный транзит // РЖД-Партнер. – 2016. - №20 (312). – С.12-13; Вакуленко С.П., Куренков П.В. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии // Контейнерный бизнес. – 2016. - № 09 (60). – С.4; Review of Maritime Transport 2015 // Official site UNCTAD: [site]. System requirements Adobe Acrobat Reader. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> (accessed 25.08.2016)

³ Транспортные коридоры Восток-Запад // Выступление вице-президента ОАО «РЖД» С.М. Бабаева // Железные дороги мира. – 2016. - №8. – С. 24-31; Паршина Р.Н. Контейнерные перевозки в международных транзитных сообщениях. – М.: ВИНТИ РАН. – 2006. 220 с.

⁴ Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.

Фактически же из вышеперечисленных коридоров значимые объемы контейнерных транзитных перевозок наблюдаются только при следовании по Транссибирской магистрали. В 2015 году по Транссибу перевезено 1,7 млн тонн транзитных грузов, по коридору «Север-Юг» – 7,3 млн тонн внешнеторговых грузов (но не транзитных)⁵. Объем перевозок по Северному морскому пути по итогам 2015 года составил 5,4 млн тонн, из которых 1,2 млн тонн составили транзитные грузы⁶. Информации о транзитных перевозках контейнеров по данному маршруту в открытом доступе обнаружить не удалось. К тому же целесообразность и экономическая эффективность транзитных контейнерных перевозок по Северному морскому пути по причине различных обстоятельств вызывают больше сомнений, чем энтузиазма⁷.

Совокупный контейнерный транзит по сети Российских железных дорог складывается из грузопотоков двух категорий:

□ между странами Средней Азии и их контрагентами в странах Центральной и Восточной Европы (включая Прибалтику), а также Юго-Восточной Азии;

□ между странами Юго-Восточной Азии (в основном Китая, Южной Кореи и Японии) и странами Европы.

Большая часть сухопутной составляющей контейнерного транзита, так или иначе, связано с Китаем – контейнеры следуют из Китая в Европу, в том числе транзитом через Казахстан и Монголию, или из Германии и портов Финляндии в Китай. Транзитные грузопотоки, пришедшие в Россию с моря, начинаются в основном в портах Дальнего Востока – Находка, Восточный, Владивосток и идут, в основном, из Китая, Японии и Республики Корея⁸.

⁵ Белозеров О.В. Транссиб в системе международного транзита: экономика и бизнес // Официальный сайт Координационного Совета по транссибирским перевозкам: [сайт]. Систем. требования: Power Point URL: <http://icctt.com/plenary-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016); Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Официальный сайт ОАО «РЖД»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (дата обращения 27.08.2016)

⁶ Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» январь-декабрь 2015 года // Министерство транспорта Российской Федерации. – М. 2016. – 86 с.; Все грузы России // Перевозки грузов по Северному морскому пути за 2015 год // Морские порты. – 2016. - №1 (142). – С. 79

⁷ Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – №10. – С. 43-51; Развитие Северного морского пути // Морские порты. – 2012. – № 4 (105). – С. 18-21.; Корнилов В.Д. Почему западный транзит не спешит в Арктику // Морские вести России. – 2013. - №16 (389). – С.8-9

⁸ Холопов К.В., Соколова О.В. Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – №7. – С. 98-107



По итогам 2015 года по Транссибу проследовало 108,8 тыс. ДФЭ в международном сообщении, из которых 81,1 тыс. ДФЭ (74,5%) пришлось на направление Китай – ЕС– Китай⁹.

Рисунок 1

Динамика контейнерного транзита по сети Российских железных дорог за период 2005-2015 гг.



Источник: Лапидус Б.М. Инновационный продукт «Транссиб за 7 суток» - прорывное решение реализации транзитного потенциала России // Железнодорожный транспорт. – 2009. - №6. – С. 20-26; Годовые отчеты ПАО «Трансконтейнер» // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.trcont.ru/ru/> (дата обращения 30.08.2016); Протоколы заседания Ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» за 2006-2015 гг. // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам: [сайт]. URL: <http://icctt.com/plenarnye-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016)

В структуре железнодорожных транзитных контейнерных перевозок по территории России основная доля по итогам 2015 года принадлежит автокомплектующим (20%), метизам (15%), потребительским товарам (13%), химической продукции (10%) и черным металлам (8%)¹⁰.

⁹ Белозеров О.В. Транссиб в системе международного транзита...; Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 30.08.2016); РЖД отмечают рост контейнерного транзита в сообщении с Китаем по Транссибу // Контейнерный бизнес. Бюллетень. – 2015. - № 17 (79). – С. 20-22

¹⁰ Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 30.08.2016)

Динамика контейнерного транзита по Транссибирской магистрали не является стабильной величиной. Транзитные перевозки по Транссибу, ведущие свою историю с 1960-х годов – периода бурного развития экономических связей между Японией и Европейскими государствами, демонстрируют достаточно высокую эластичность спроса по отношению к тарифной составляющей, формируемой как Российскими железными дорогами, так и иными участниками мультимодальной перевозки (портами, экспедиторами, операторами подвижного состава). При этом главным конкурентом Транссиба является основной маршрут по Deep Sea через Суэцкий канал. На рисунке 1 видно, как стремительно снились объемы транзитных перевозок в 2006 году, что обусловлено как увеличением транзитных тарифов ОАО «РЖД» на 30%, так и снижением ставок транснациональными океанскими перевозчиками по причине превышения тоннажа над уровнем спроса. В результате даже грузы из Японии и Республики Корея, предназначенные для российских компаний, расположенных в европейской части России, “уплыли” в направлении океанского сервиса¹¹. Дальнейшая стагнация объемов транзита обусловлена мировым экономическим кризисом 2008 года. Однако с 2010 года, по большей части благодаря тарифной политике Российских железных дорог, наблюдается положительная динамика транзита по Транссибу.

Снижение общих объемов контейнерного транзита по итогам 2015 года обусловлено, с одной стороны, снижением спроса на автомобили на российском рынке в течение 2014-2015 года и соответствующим сокращением поставок автокомплектующих на сборочные производства Казахстана и Узбекистана, для которых российский автомобильный рынок является одним из важнейших. С другой стороны, необходимо отметить существенный рост доли Казахстана в пропуске китайского железнодорожного транзита. Если в 2014 году через Казахстан проследовало 49,3% (21,8 тыс. ДФЭ) сухопутного контейнерного транзита в сообщении Китай-ЕС-Китай, то по итогам 2015 года доля южного соседа составила уже 61% (49,3 тыс. ДФЭ) при росте общего транзитного контейнеропотока к уровню 2014 года на 83% (91,1 тыс. ДФЭ)¹².

Не только «тарифные» факторы определяют потенциальный рост контейнерного транзита по территории России. Из материалов международной некоммерческой ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (далее – КСТП), созданной в 1996 году под патронажем МПС России, следует вывод о том, что уже практически на протяжении 10 лет не решаемыми остаются проблемы, ограничивающие реализацию транзитного потенциала Транссиба, а именно:

¹¹ Шпилева Н.А. Тенденции и факторы развития транзитных контейнерных перевозок по Транссибу между Европой и Азией. – 08.00.05.- Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Хабаровск: ДВГУПС, 2009. – С. 139

¹² Хлус А.А. Современное состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – №6. – С. 100-111



□ отсутствие оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей;

□ непрозрачность конечной стоимости перевозки и невозможность ее прогнозирования на долгосрочный период, отсутствие конкурентоспособной сквозной ставки;

□ отсутствие четких и отработанных технологий взаимодействия участников перевозки и, как следствие, отсутствие гарантий доставки груза в установленный срок;

□ отсутствие единой информационной системы, а также недостаточная информированность клиентов о возможностях Транссиба и стандартах качества оказываемых услуг;

□ отсутствие возможности использования единого перевозочного документа;

□ неразвитость отношений в сфере страхования грузов и ответственности перевозчика;

□ отсутствие эффективной системы государственной поддержки транзитных перевозок¹³.

Из анализа исследований, посвященных тематике транзитной конкурентоспособности Транссибирского маршрута, можно сделать заключение о том, что существование вышеуказанных проблем находится за пределами предшествующего 10-летнего периода^{14, 15}.

Учитывая стремительно возрастающую роль Китая в формировании транзитных грузопотоков на евроазиатском континенте, представляется целесообразным рассмотреть геополитические предпосылки роста транзита по Транссибу, конкурентоспособности транзитного сервиса в современных условиях, а также возможных путей повышения транзитной конкурентоспособности Транссиба.

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РОСТА КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАНЗИТА ПО ТРАНССИБУ

В первую очередь, развитие транзитных контейнерных перевозок по территории России целесообразно рассматривать в контексте развертывания Китаем системного многоцелевого проекта «Один пояс, один путь», имеющего как сухопутную (проект «Экономический пояс Шелкового пути»), так и морскую (проект

¹³ Протоколы Пленарных заседаний Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» №15/2006 и №24/2015 // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам: [сайт]. URL: <http://icctt.com/plenarnye-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016)

¹⁴ Пехтерев Ф.С. Экономические аспекты формирования международных транспортных коридоров на территории России. – 08.00.05. - Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Москва: ГУУ, 2000. - С. 19-20

¹⁵ Паршина Р.Н. Контейнерные перевозки грузов в международных транзитных сообщениях. – М.: ВИНТИ РАН. – 2006. – С. 48-49

«Экономический пояс морского Шелкового пути XXI века») составляющие, с основной направленностью на развитие нового экономического пространства с доминирующей ролью КНР¹⁶.

Потенциал роста контейнерооборота в евроазиатском направлении весьма значителен, доходы от морского фрахта из Китая в Европу составляют около 23 млрд долл. США в год, при этом по экспертным оценкам для транзитных перевозок сухопутными маршрутами возможно привлечь до 500 тыс. ДФЭ в год с потенциальным доходом до 4 млрд долл. США¹⁷.

В мае 2015 года руководством России и Китая подписано совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и экономического пояса проекта «Шелковый путь»¹⁸ (сухопутная составляющая проекта). Однако основные объемы китайского транзита следуют через территорию Казахстана, а конфигурация сухопутного маршрута проекта «Шелковый путь» включает прохождение в обход России по территориям Казахстана, Азербайджана, Грузии и Украины либо по маршруту коридора ТРАСЕКА (Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Румыния).

В изложенном аспекте можно было бы рассматривать Казахстан в качестве основного конкурента России за китайский транзит, что, по сути, является не совсем верным. Учитывая географическое тяготение центральных и южных провинций Китая к маршруту через Казахстан и использование при этом транспортной инфраструктуры КНР на значительном отрезке пути, которая является более дешевой по сравнению с российской, приоритетный выбор Казахстана является закономерным¹⁹.

Приоритет транзита через Казахстан подтверждается основным направлением северного коридора «Шелковый путь» по территориям Китая, Казахстана и России с дальнейшим выходом в страны Европы через порты Балтийского моря и Республику Беларусь, а также выбором указанного маршрута в качестве базового для Объединенной транспортно-логистической компании (АО «ОТЛК»), созданной 13 ноября 2014 года железнодорожными администрациями России, Белоруссии и Казахстана²⁰.

¹⁶ Карпов А.Ю. Шелковый путь – развитие евразийского пространства // Контейнерный бизнес. – 2016. - № 10 (61). – С. 4-9

¹⁷ Китай – инициатива One Belt, One Road // Железные дороги мира. – 2016. - №8. – С. 18-23

¹⁸ Заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и экономического пояса проекта «Шелковый путь» // Официальный сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения 10.09.2016)

¹⁹ Китай как центр зарождения российских контейнеропотоков // Морские порты. – 2016. - №5 (146). – С. 48-52

²⁰ ОТЛК актуализировали // РЖД-Партнер. -2016. - №8 (324). – С. 6



Таким образом, становление Казахстана как ключевого игрока на пространстве ЕАЭС в части продвижения китайского транзита фактически является состоявшейся реальностью. А целенаправленная политика руководства Казахстана позволила сформировать транспортную инфраструктуру страны действительно в качестве «транзитной». К примеру, в структуре доходов национальной компании «Казахстан темир жолы» (железные дороги Казахстана) в 2015 году 30% составили доходы от международного транзита²¹.

Помимо рассмотренного выше маршрута сухопутный транзит по Транссибирской магистрали осуществляется из северо-восточной части Китая через пункты пропуска Забайкальск и Наушки (граница с Монголией), а также через порты Дальнего Востока – Восточный и Владивосток (транзит из Японии и Южной Кореи).

В 2015 году транзитом в сообщении Китай-ЕС-Китай через станцию Забайкальск проследовало 49,3 тыс. ДФЭ, станцию Наушки – 6,2 тыс. ДФЭ. При этом 85% проследовало в составе ускоренных контейнерных поездов, что обеспечило скорость доставки на уровне 13-14 дней из Китая в Европу²². Развитие транзита через указанные пункты пропуска является актуальным с учетом раскрытия потенциала менее развитых северо-западных территорий КНР в рамках формирования экономической зоны Великого шелкового пути²³.

Поступление транзита из Японии и Южной Кореи осуществляется через порты Дальнего Востока (Владивосток и Восточный) с дальнейшим отправлением по Транссибирской магистрали. По данным КСТП объемы контейнерных транзитных перевозок из данных стран по итогам 2015 года составили 98,2 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров из Республики Корея и 2,4 тыс. транзитных контейнеров из Японии. Прогнозирование объемов южнокорейского и японского контейнерного транзита является достаточно неоднозначной процедурой. В данном случае построение эффективной мультимодальной перевозки по Транссибу ограничивается наличием в транспортной цепи морского участка, что существенно «сдвигает» срок доставки и увеличивает размер сквозной ставки, а также традиционной зависимостью внешнеторговых перевозок данных стран от состояния ставок (тари-

²¹ Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2015 год // Официальный сайт АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.railways.kz/sites/default/files/otchet_2015_goda_ktzh.pdf (дата обращения 17.09.2016)

²² Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 17.09.2016); Транзит китайских товаров по Транссибу вне конкуренции // Контейнерный бизнес. – 2016. - №07 (58). – С. 28-29

²³ Чеклина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом шелковом пути» // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. - №2. – С. 30-40

фов) регулярных морских линий, которые значительно ниже «сквозной» ставки по Транссибирской магистрали.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ТРАНССИБИРСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО СЕРВИСА

Базовыми конкурентными преимуществами Транссиба являются срок (относительно морского транспорта) и стоимость доставки (относительно авиатранспорта). Третьим преимуществом является экологическая составляющая, однако данный фактор до настоящего времени не вошел в разряд приоритетных. Указанные положения подтверждаются сравнительным анализом указанных трех составляющих, составленным компанией GEFCO (см. таблицу 1).

Таблица 1

Сравнение вариантов доставки груза в 20-ти футовом* контейнере из Дуйсбурга в Шанхай

Параметр	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	морской
Стоимость, % к варианту доставки по железной дороге	+150	-	- 70
Время доставки, сут.	8-9	18-20	35-40
Выбросы CO ₂ , кг	69961	240	1960

Источник: Транспортные коридоры Восток-Запад // Железные дороги мира. – 2016. - №8. – С.29

Примечание к таблице: * согласно источнику доставка груза осуществляется в «12-м» контейнере. По предположению автора данное обозначение является опечаткой. По этой причине автор счел возможным привести обозначение транспортной тары в соответствие с общепринятым стандартом «20-ти футовый контейнер»

Средний срок доставки, действительно, является более коротким относительно основного конкурента железнодорожной доставки – морского транспорта. В то же время данное преимущество актуально, в большей степени, в отношении сухопутных маршрутов через Казахстан и при следовании транзита через пункты пропуска Забайкальск и Наушки (через Монголию). На указанных маршрутах сроки доставки контейнеров по маршруту Чунцин (крупнейший промышленный центр Китая) – Дуйсбург составляют 13-16 суток. Срок доставки альтернативным морским маршрутом составляют ориентировочно 40-45 суток.

Однако на сухопутных маршрутах, следующих из дальневосточного региона с морским плечом из портов Японии, Южной Кореи и Китая выгода от сокращения сроков доставки не так очевидна. Так, доставка по маршруту Шанхай – Дуйс-



бург, предлагаемая компанией ПАО «Трансконтейнер» составляет 23 дня, при этом маршрут по Deep Sea обеспечивает срок доставки около 35 суток²⁴.

Основное преимущество от сокращения сроков доставки – ускорение движения капитала от вовлечения в оборот товарной массы. Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс. долл. США может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. США в пересчете на один контейнер за счет экономии процентных платежей²⁵. Немаловажным является вопрос реальности заявляемых сроков. Достаточно много сопутствующих факторов, которые не во всех случаях позволяют обеспечить четкую и своевременную доставку по Транссибу, таких как:

□ необходимость перегружать контейнеры на границе с Польшей, Румынией, Словакией, Венгрией и Китаем, так как Европейские железные дороги (за исключением Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии), а также Китайские железные дороги имеют «узкую» колею 1435 мм в отличие от «широкой» колеи 1520 мм железных дорог России, Казахстана, Беларуси и других стран СНГ;

□ необходимость накопления групп вагонов с контейнерами на железнодорожных станциях отправления, перегруза контейнеров и на припортовых станциях, так как не многие экспедиторы и грузоотправители могут обеспечить привлечение груза для формирования состава из 50-60 вагонов на постоянной основе;

□ дополнительные простои составов на границах из-за разницы в требованиях к длине контейнерных поездов и необходимости ожидания подхода недостающих групп вагонов (к примеру, норма длины контейнерного поезда на железных дорогах Китая составляет 55-60 вагонов, России, Белоруссии и Казахстана – 57-71 вагон, Польши – 33 вагона);

□ нехватка или несвоевременное обеспечение порожним подвижным составом (фитинговыми платформами) на пограничных станциях России, Монголии и Казахстана по причине дисбаланса грузопотоков. Соотношение объемов транзита в западном направлении (на Европу) и восточном направлении (из Европы) составляет примерно 3:1;

□ длительные сроки доставки на морском плече Япония – Дальний Восток и таможенное оформление (в совокупности может достигать 17 суток).

²⁴ Материалы заседания Ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» за 2015 г. // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам...; Презентация для клиентов // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Promotions-Offers/ClientPrsntTC/160905_TransKonteiner_Rus.pdf (дата обращения 20.09.2016); Official site Maersk Line: [site]. URL: <https://my.maerskline.com/> (accessed 20.09.2016)

²⁵ Материалы заседания Ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» за 2015 г...

В результате, реальные сроки доставки по всему маршруту являются величиной, в большей степени неопределенной, что косвенно подтверждается данными АО «ОТЛК»²⁶, гарантирующей срок доставки в 5,5 суток на маршруте Китай-Европа только от станции Достык (Казахстан) до станции Брест (Беларусь), а также информацией Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) о перечне контейнерных поездов стран – членов ОСЖД, согласно которому практически все международные контейнерные поезда курсируют по железным дорогам России, Казахстана и Белоруссии «по готовности», то есть по мере накопления вагонов на состав²⁷.

Актуальным является вопрос ценовой конкурентоспособности Транссиба. Услуги транзитного транссибирского сервиса оказываются достаточно большим количеством компаний различной юрисдикции. Как правило, это дочерние и совместные компании национальных железных дорог России, Белоруссии, Казахстана и Германии (DB Schenker): АО «РЖД Логистика»; ПАО «Трансконтейнер» (оператор специализированных платформ); БЕЛИНТЕРТРАНС – Транспортно-логистический центр; KTZ Express; DB Schenker Rail; Far East Land Bridge Ltd (FELB); АО «ОТЛК»; Trans-Eurasia Logistics; GEFCO. А также крупные международные экспедиторы, к примеру, InterRail Holding AG.

Данных о сквозной ставке или возможности ее самостоятельного расчета применительно к конкретной перевозке, а также о составляющих транзитного сервиса на сайтах указанных компаний обнаружить не удалось. Исключением является информация компании FELB²⁸, из приведенных условий которой следуют ориентировочные сроки доставки, порядок расчетов за пользование контейнерами и требуемая документация для осуществления перевозки в сообщении Китай-Европа. Тем не менее, на основании информации вышеуказанных компаний удалось в целом сформировать ценовые параметры транзитных контейнерных перевозок по Транссибу (см. таблицу 2). При сопоставимых условиях стоимость морской перевозки составит 1200-1600 долл. США при сроках доставки 35-40 суток.

Таким образом, с ценовой точки зрения транзит по Транссибу существенно проигрывает основному морскому маршруту. Однако в данном случае необходимо

²⁶ Презентация компании // Официальный сайт АО «ОТЛК»: [сайт]. Систем. требования: Power Point URL: <http://www.utlc.com/> (дата обращения 20.09.2016)

²⁷ Перечень контейнерных поездов и контейнерных перевозок по железным дорогам стран-членов ОСЖД // Официальный сайт Организации сотрудничества железных дорог: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://osjd.org/doco/public/ru?STRUCTURE_ID=5034&layer_id=4581&refererLayerId=4621&id=881&print=0 (дата обращения 23.09.2016)

²⁸ General terms and conditions // Official site Far East Land Bridge Ltd: [site]. System requirements Adobe Acrobat Reader. URL: http://felb.world/FELB_htm_files/TermsandConditions_2016.pdf (accessed 24.09.2016)



принимать во внимание следующий факт – в сквозной ставке на примере мульти-модального маршрута Йокогама (Япония) – Дуйсбург (Германия) только 20% относится на железнодорожный тариф по России, около 30% приходится на морской фрахт и 28% на железнодорожный тариф по Европе, что представляет из себя достаточно широкий диапазон для исследования в части причин указанного ценового дисбаланса и возможности его оптимизации.

С точки зрения сроков доставки у Транссиба есть существенные преимущества, однако вследствие различных организационных и технологических трудностей они носят, скорее, потенциальный характер.

Таблица 2

Сравнение вариантов доставки груза в 40-ка футовом контейнере из стран АТР в Германию (Дуйсбург)

Страна отправления	Страна назначения	Маршрут	Стоимость доставки, тыс. долл. США	Срок доставки, сутки
Китай (Чунцин)	Германия (Дуйсбург)	через ст. Достык	5	14
Китай (Чунцин)		через ст. Забайкальск	7,5	18
Китай (Чунцин)		через ст. Наушки (через Монголию)	7	20
Япония (Йокогама)		Порт Восточный (Россия)	6,5	25-30
Корея (Пусан)		Порт Далянь (Китай) – ст. Забайкальск	6	20-25

Источник: составлено автором на основании предложений компаний АО «РЖД Логистика», GEFCO, Far East Land Bridge Ltd., ПАО «ТрансКонтейнер», материалов заседаний Ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам».

ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНССИБА

Возможные пути повышения транзитной конкурентоспособности необходимо рассматривать через призму решения имеющихся затруднений институционального, стратегического, организационного и нормативно-правового характера в осуществлении транзитных перевозок.

С точки зрения институционального обеспечения основной проблемой является отсутствие координирующего и консолидирующего органа исполнительной власти, отвечающего за основные стратегические направления развития транзитного потенциала России. Функции реализации эффективной политики в области

транзитных перевозок за Минтранс России прямо не закреплены и в отношении железнодорожного транзита ограничиваются принятием нормативных правовых актов в области тарифов на международные транзитные железнодорожные перевозки грузов²⁹.

В результате действующие стратегические документы программного характера имеют противоречия относительно целевых индикаторов освоения транзитных грузопотоков и недостатки в части взаимной синхронизации и действенных шагов реализации поставленных целей³⁰. Одним из решений представляется создание Центра по развитию транзитных и мультимодальных перевозок. Позитивный опыт может быть заимствован из деятельности уже функционирующего АО «Российского экспортного центра», которым совместно с причастными министерствами и ведомствами, а также представителями частного бизнеса ведется разработка дорожных карт доступа на рынки зарубежных стран и поддержки экспорта (включая решение основных проблем логистического сопровождения экспортных поставок)^{31,32}.

В качестве стратегического планирования в области развития транзита представляется целесообразным использование опыта основных партнеров России по ЕАЭС – Беларуси и Казахстана, основанного на разработке и реализации отдельных программ, направленных на рост международного транзита. Разработка концепции развития транзитного потенциала России с прицельным акцентированием на накопившихся проблемах может быть началом пути их решения.

Проблемой организационного характера является неопределенность состава участников, обеспечивающих доставку транзитных грузов с использованием меж-

²⁹ Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395 в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 27 сентября 2016 года № 973. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 28.09.2016); Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 397 в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 27 августа 2016 года №856. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 28.09.2016)

³⁰ Чумляков К.С. Национальные транспортные стратегии в Евразийском экономическом пространстве // Транспорт: наука, техника, управление. – 2015 г. – №4. – С. 3-8

³¹ Дорожная карта / Общая информация о дорожной карте /Официальный сайт АО «Российский экспортный центр»: [сайт]. URL: <http://www.exportcenter.ru/company/> (дата обращения 30.09.2016)

³² План мероприятий «Поддержка доступа на рынки зарубежных стран и поддержка экспорта», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 года № 1128-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 28.09.2016)



дународного транспортного коридора «Восток-Запад». В настоящее время лидирующая роль в процессе формирования состава ключевых игроков на транссибирском контейнерном мосту принадлежит ОАО «РЖД», что уже сегодня подтверждается деятельностью компаний АО «РЖД-Логистика» и ПАО «Трансконтейнер». В то же время вхождение в состав ОАО «РЖД» откладывает ведомственный отпечаток указанных компаний на механизмы взаимодействия с экспедиторским сообществом и грузовладельцами. Организационные недостатки обуславливают отсутствие нормативно закреплённых качественных критериев, по которым предлагается международный транзитный сервис, не ясна цепочка соподчинения участников процесса перевозки, требует решения вопрос обеспечения потерпевшей стороне при ненадлежащем предоставлении сервиса.

С точки зрения нормативно-правового обеспечения международного транзита, не решённым остаётся вопрос регулирования мультимодальных перевозок в России, не получило официального законодательного признания использование в России международных унифицированных экспедиторских документов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), являющихся инструментом эффективного выстраивания мультимодальных схем перевозки и соответствующего закрепления ответственности их участников. В то же время механизмы формирования сквозных тарифных ставок на Транссибирском маршруте требуют пересмотра возможных систем логистического распределения грузопотока с использованием различных видов транспорта. Одним из решений может быть создание саморегулируемой организации мультимодального транспорта. Положительный опыт может быть заимствован из зарубежной практики, а также из деятельности уже функционирующих Некоммерческого партнерства «Совет операторов железнодорожного транспорта» и Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава, участвующих в совершенствовании нормативно-правовой базы и оказывающих содействие представителям бизнеса оперирования подвижным составом³³.

Предложенные решения не являются гарантией существенного переключения транзитных контейнерных грузопотоков для следования по Транссибирской железнодорожной магистрали, однако их реализация позволит сконцентрировать усилия по постановке необходимых задач и налаживанию планомерной работы, как в направлении роста объемов транзита, так и в части создания положительного имиджа отечественной транспортно-экспедиторской системы.

³³ Холопов К.В., Антонов Д.Л. Экспедиторы идут на помощь // РЖД-Партнер. – 2011. - №19. – С. 54-56; Официальный сайт Некоммерческого партнерства «Совет операторов железнодорожного транспорта»: [сайт]. URL: <http://www.railsovet.ru/> (дата обращения 30.09.2016); Официальный сайт Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава: [сайт]. URL: <http://npogdps.com/> (дата обращения 30.09.2016)

БИБЛИОГРАФИЯ:

- 1 Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок // Железнодорожный транспорт. – 2016. – №6. – С. 28-30, 72 (Razvitie kontejnernih i kontrejlernyh perevozok // Zheleznodorozhnyj transport. – 2016. – №6. – S. 28-30, 72)
- 2 Пространство 1520 держится за контейнеры? // РЖД-Партнер. – 2016. - №11-12. – С.57 (Prostranstvo 1520 derzhitsja za kontejnery? // RZhD-Partner. – 2016. - №11-12. – S.57)
- 3 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 25.08.2016) (Strategija razvitija zheleznodorozhnogo transporta v Rossijskoj Federacii do 2030 goda, utverzhdenaja rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 17 ijunja 2008 goda № 877-r. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPljus» (data obrashhenija 25.08.2016))
- 4 Бессонов Г.И. Привлекательный транзит // РЖД-Партнер. – 2016. - №20 (312). – С.12-13 (Bessonov G.I. Privlekatel'nyj tranzit // RZhD-Partner. – 2016. - №20 (312). – S.12-13)
- 5 Вакуленко С.П., Куренков П.В. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии // Контейнерный бизнес. – 2016. - № 09 (60). – С.4 (Vakulenko S.P., Kurenkov P.V. Intermodal'nye i mul'timodal'nye perevozki v transportnyh koridorah Evropy i Azii // Kontejnernyj biznes. – 2016. - № 09 (60). – S.4)
- 6 Review of Maritime Transport 2015 // Official site UNCTAD: [site]. System requirements Adobe Acrobat Reader. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> (accessed 25.08.2016)
- 7 Транспортные коридоры Восток-Запад // Выступление вице-президента ОАО «РЖД» С.М. Бабаева // Железные дороги мира. – 2016. - №8. – С. 24-31 (Transportnye koridory Vostok-Zapad // Vystuplenie vice-prezidenta ОАО «RZhD» S.M. Babaeva // Zheleznye dorogi mira. – 2016. - №8. – S. 24-31)
- 8 Паршина Р.Н. Контейнерные перевозки в международных транзитных сообщениях. – М.: ВИНТИ РАН. – 2006. 220 с. (Parshina R.N. Kontejnernye perevozki v mezhdunarodnyh tranzitnyh soobshhenijah. – М.: VINITI RAN. – 2006. 220 s.)
- 9 Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с. (Rezer S.M., Prokof'eva T.A., Goncharenko S.S. Mezhdunarodnye transportnye koridory: problemy formirovaniya i razvitija. – М.: VINITI RAN, 2010. – 312 s.)
- 10 Белозеров О.В. Транссиб в системе международного транзита: экономика и бизнес // Официальный сайт Координационного Совета по транссибирским перевозкам: [сайт]. Систем. требования: Power Point URL: <http://icctt.com/plenarnye-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016) (Belozеров O.V. Transsib v sisteme mezhdunarodnogo tranzita: jekonomika i biznes // Oficial'nyj sajt Koordinacionnogo Soveta po transsibirskim perevozkam: [sajt]. Sistem. trebovanija)
- 11 Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Официальный сайт ОАО «РЖД»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130 (дата обращения 27.08.2016) (Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever-Jug» // Oficial'nyj sajt ОАО «RZhD»: [sajt]. Sistem. trebovanija)



12 Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» январь-декабрь 2015 года // Министерство транспорта Российской Федерации. – М. 2016. – 86 с. (Informacionno-statisticheskij bjulleten' «Transport Rossii» janvar'-dekabr' 2015 goda // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii. – М. 2016. – 86 с.)

13 Все грузы России // Перевозки грузов по Северному морскому пути за 2015 год // Морские порты. – 2016. - №1 (142). – С. 79 (Vse грузы Rossii // Perevozki грузов po Severnomu morskому puti za 2015 god // Morskie porty. – 2016. - №1 (142). – S. 79)

14 Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – №10. – С. 43-51 (Hologov K.V., Golubchik A.M. Problemy i napravlenija integracii Rossii v mezhdunarodnye transportnye sistemy // Rossijskij vneshejekonomicheskij vestnik. – 2011. – №10. – S. 43-51)

15 Развитие Северного морского пути // Морские порты. – 2012. – № 4 (105). – С. 18-21 (Razvitie Severnogo morskogo puti // Morskie porty. – 2012. – № 4 (105). – S. 18-21).

16 Корнилов В.Д. Почему западный транзит не спешит в Арктику // Морские вести России. – 2013. - №16 (389). – С.8-9 (Kornilov V.D. Pochemu zapadnyj tranzit ne speshit v Arktiku // Morskie vesti Rossii. – 2013. - №16 (389). – S.8-9)

17 Холопов К.В., Соколова О.В. Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – №7. – С. 98-107 (Hologov K.V., Sokolova O.V. Analiz ob#emov i struktury mezhdunarodnyh perevozkov грузов na Rossijskikh zheleznyh dorogah v 2015 godu // Rossijskij vneshejekonomicheskij vestnik. – 2016. – №7. – S. 98-107)

18 Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 30.08.2016) (Godovoj otchet 2015 // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

19 РЖД отмечают рост контейнерного транзита в сообщении с Китаем по Транссибу // Контейнерный бизнес. Бюллетень. – 2015. - № 17 (79). – С. 20-22 (RZhD otmechajut rost kontejnernogo tranzita v soobshhenii s Kitaem po Transsibu // Kontejnernyj biznes. Bjulleten'. – 2015. - № 17 (79). – S. 20-22)

20 Лapidус Б.М. Инновационный продукт «Транссиб за 7 суток» - прорывное решение реализации транзитного потенциала России // Железнодорожный транспорт. – 2009. - №6. – С. 20-26 (Lapidus B.M. Innovacionnyj produkt «Transsib za 7 sutok» - proryvnoe reshenie realizacii tranzitnogo potenciala Rossii // Zheleznodorozhnyj transport. – 2009. - №6. – S. 20-26)

21 Годовые отчеты ПАО «Трансконтейнер» // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.trcont.ru/ru/> (дата обращения 30.08.2016) (Godovye otchety PAO «Transkontejner» // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

22 Протоколы Пленарных заседаний Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» №15/2006 и №24/2015 // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам: [сайт]. URL: <http://icctt.com/plenarnye-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016) (Protokoly Plenarnyh zasedanij Mezhdunarodnoj associacii «Koordinacionnyj Sovet po Transsibirskim perevozkam» №15/2006 i №24/2015 // Oficial'nyj sajt Koordinacionnogo Soveta po Transsibirskim perevozkam: [sajt]. URL: <http://icctt.com/plenarnye-zasedaniya> (дата обращения 27.08.2016)

dunarodnoj asociacii «Koordinacionnyj Sovet po Transsibirskim perevozkam» №15/2006 i №24/2015 // Oficial'nyj sajt Koordinacionnogo Soveta po Transsibirskim perevozkam: [sajt]

23 Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 30.08.2016) (Godovoj otchet 2015 // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

24 Шпилева Н.А. Тенденции и факторы развития транзитных контейнерных перевозок по Транссибу между Европой и Азией. – 08.00.05. - Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Хабаровск: ДВГУПС, 2009. – 185 с. (Shpileva N.A. Tendencii i faktory razvitija tranzitnyh kontejnernyh perevozk po Transsibu mezhdu Evropoj i Aziej. – 08.00.05. - Dissertacija na soiskanie uchenoj stepeni kandidata jekonomicheskikh nauk. – Habarovsk: DVGUPS, 2009. – 185 s.)

25 Хлус А.А. Современное состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – №6. – С. 100-111 (Hlus A.A. Sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija rossijskogo avtomobil'nogo rynka // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2015. – №6. – S. 100-111)

26 Пехтерев Ф.С. Экономические аспекты формирования международных транспортных коридоров на территории России. – 08.00.05. -Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Москва: ГУУ, 2000. – 34 с. (Pehterev F.S. Jekonomicheskie aspekty formirovanija mezhdunarodnyh transportnyh koridorov na territorii Rossii. – 08.00.05. -Avtoreferat dissertacii na soiskanie uchenoj stepeni kandidata jekonomicheskikh nauk. – Moskva: GUU, 2000. – 34 s.)

27 Паршина Р.Н. Контейнерные перевозки грузов в международных транзитных сообщениях. – М.: ВИНТИ РАН. – 2006. 220 с. (Parshina R.N. Kontejnerye perevozki грузов v mezhdunarodnyh tranzitnyh soobshhenijah. – М.: VINITI RAN. – 2006. 220 s.)

28 Карпов А.Ю. Шелковый путь – развитие евразийского пространства // Контейнерный бизнес. – 2016. - № 10 (61). – С. 4-9 (Karpov A.Ju. Shelkovyj put' – razvitie evrazijskogo prostranstva // Kontejnernyj biznes. – 2016. - № 10 (61). – S. 4-9)

29 Китай – инициатива One Belt, One Road // Железные дороги мира. – 2016. - №8. – С. 18-23 (Kitaj – iniciativa One Belt, One Road // Zheleznye dorogi mira. – 2016. - №8. – S. 18-23)

30 Заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и экономического пояса проекта «Шелковый путь» // Официальный сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения 10.09.2016) (Zajavlenie o sotrudnichestve po soprjazheniju stroitel'stva Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza (EAJeS) i jekonomicheskogo pojasa proekta «Shelkovyj put'» // Oficial'nyj sajt Prezidenta Rossii: [sajt])

31 Дорожная карта / Общая информация о дорожной карте /Официальный сайт АО «Российский экспортный центр»: [сайт]. URL: <http://www.exportcenter.ru/company/> (дата обращения 30.09.2016) (Dorozhnaja karta / Obshhaja informacija o dorozhnoj karte /Oficial'nyj sajt AO «Rossijskij jeksportnyj centr»: [sajt])

32 Китай как центр зарождения российских контейнеропотоков // Морские порты. – 2016. - №5 (146). – С. 48-52 (Kitaj kak centr zarozhdenija rossijskikh kontejneropotokov // Morskie porty. – 2016. - №5 (146). – S. 48-52)



33 ОТЛК актуализировали // РЖД-Партнер. -2016. - №8 (324). – С. 6 (OTLK aktualizirovali // RZhd-Partner. -2016. - №8 (324). – S. 6)

34 Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2015 год // Официальный сайт АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.railways.kz/sites/default/files/otchet_2015_goda_ktzh.pdf (дата обращения 17.09.2016) (Otchet akcionernogo obshhestva «Nacional'naja kompanija «Қазақстан temir zholy» za 2015 god // Oficial'nyj sajt AO «Nacional'naja kompanija «Қазақстан temir zholy»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

35 Годовой отчет 2015 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC-AR-2015-rus-160630.pdf (дата обращения 17.09.2016) (Godovoj otchet 2015 // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

36 Транзит китайских товаров по Транссибу вне конкуренции // Контейнерный бизнес. – 2016. - №07 (58). – С. 28-29 (Tranzit kitajskih tovarov po Transsibu вне konkurencii // Kontejnernyj biznes. – 2016. - №07 (58). – S. 28-29)

37 Чекина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом шелковом пути» // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. - №2. – С. 30-40 (Cheklina T.N. Perspektivy sotrudnichestva stran Shanhajskoj organizacii sotrudnichestva v ramkah proekta «Jekonomicheskij pojas na Velikom shelkovom puti» // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2015. - №2. – S. 30-40)

38 Презентация для клиентов // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Promotions-Offers/ClientPrsntTC/160905_TransKonteiner_Rus.pdf (дата обращения 20.09.2016) (Prezentacija dlja klientov // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

39 Official site Maersk Line: [site]. URL: <https://my.maerskline.com/> (accessed 20.09.2016)

40 Презентация компании // Официальный сайт АО «ОТЛК»: [сайт]. Систем. требования: Power Point URL: <http://www.utlc.com/> (дата обращения 20.09.2016) (Prezentacija kompanii // Oficial'nyj sajt AO «OTLK»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

41 Перечень контейнерных поездов и контейнерных перевозок по железным дорогам стран-членов ОСЖД // Официальный сайт Организации сотрудничества железных дорог: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://osjd.org/doco/public/ru?STRUCTURE_ID=5034&layer_id=4581&refererLayerId=4621&id=881&print=0 (дата обращения 23.09.2016) (Perechen' kontejnernih poezdov i kontejlernyh perevozok po zheleznyh dorogam stran-chlenov OSZhD // Oficial'nyj sajt Organizacii sotrudnichestva zheleznyh dorog: [sajt]. Sistem. trebovanija)

42 General terms and conditions // Official site Far East Land Bridge Ltd: [site]. System requirements Adobe Acrobat Reader. URL: http://felb.world/FELB_htm_files/TermsandConditions_2016.pdf (accessed 24.09.2016)

43 Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395 в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 27 сентября 2016

года № 973. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 28.09.2016) (Polozhenie o Ministerstve transporta Rossijskoj Federacii, utverzhdennoe postanovleniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 30 ijulja 2004 goda № 395 v redakcii postanovlenija Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 27 sentjabrja 2016 goda № 973. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPljus» (data obrashhenija 28.09.2016))

44 Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 397 в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 27 августа 2016 года №856. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 28.09.2016) (Polozhenie o Federal'nom agentstve zheleznodorozhnogo transporta, utverzhdennoe postanovleniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 30 ijulja 2004 goda № 397 v red. postanovlenija Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 27 avgusta 2016 goda №856. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPljus» (data obrashhenija 28.09.2016))

45 Чумляков К.С. Национальные транспортные стратегии а Евразийском экономическом пространстве // Транспорт: наука, техника, управление. – 2015 г. – №4. – С. 3-8 (Chumljakov K.S. Nacional'nye transportnye strategii a Evrazijskom jekonomicheskom prostranstve // Transport: nauka, tehnika, upravlenie. – 2015 g. – №4. – S. 3-8)

46 План мероприятий «Поддержка доступа на рынки зарубежных стран и поддержка экспорта», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 года № 1128-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 28.09.2016) (Plan meroprijatij «Podderzhka dostupa na rynki zarubezhnyh stran i podderzhka jeksporta», utverzhdennyj postanovleniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 29 ijunja 2012 goda № 1128-r // Konsul'tantPljus [Jelektronnyj resurs] (data obrashhenija 28.09.2016))

47 Холопов К.В., Антонов Д.Л. Экспедиторы идут на помощь // РЖД-Партнер. – 2011. - №19. – С. 54-56 (Holopov K.V., Antonov D.L. Jekspeditory idut na pomoshh' // RZhD-Partner. – 2011. - №19. – S. 54-56)

48 Официальный сайт Некоммерческого партнерства «Совет операторов железнодорожного транспорта»: [сайт]. URL: <http://www.railsovet.ru/> (дата обращения 30.09.2016) (Oficial'nyj sajt Nekommercheskogo partnerstva «Sovet operatorov zheleznodorozhnogo transporta»: [sajt])

49 Официальный сайт Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава: [сайт]. URL: <http://npogdps.com/> (дата обращения 30.09.2016) (Oficial'nyj sajt Nekommercheskogo partnerstva operatorov zheleznodorozhnogo podvizhnogo sostava: [sajt])

