

## Концептуальные направления развития международного контейнерного транзита во внешней торговле России

**Константин Владимирович ХОЛОПОВ,**  
доктор экономических наук, профессор,  
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,  
ул. Пудовкина, 4а), кафедра технологии внешнеторговых сделок -  
зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37;

УДК 656.025  
ББК 39.18  
Х-736

**Павел Евгеньевич РАРОВСКИЙ,**  
Самарский государственный университет путей сообщения  
(443066, г. Самара, ул. Свободы, 2 В), кафедра «Менеджмент и логи-  
стика на транспорте» - доцент, тел.: (846) 255-68-41

### Аннотация

Определено значение международных транспортных коридоров (МТК) на территории России для развития транспортного комплекса страны и национального экспорта транспортных услуг в части реализации транзитного потенциала страны. Проведен анализ перевозок грузов международного транзита в контейнерах начиная с 2005 года и определены его основные показатели и характеристики. Выявлены основные причины и проблемы инфраструктурного, экономического и институционального характера, препятствующие увеличению транзитного потенциала России на основных направлениях перевозок контейнеров между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейского Союза. Предложен ряд концептуальных мероприятий, реализация которых позволит увеличить объемы международного контейнерного транзита как важнейшей составной части экспорта транспортных услуг и повысить конкурентоспособность российской транспортной системы.

**Ключевые слова:** экспорт транспортных услуг, международные контейнерные перевозки, международный транзит, международные транспортные коридоры, конкурентоспособность российской транспортной системы международного значения, институциональные аспекты формирования международной контейнерной транзитной системы на пространстве ЕАЭС.

### Conceptual ways to develop Russia's international trade container transit

**Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy  
(119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of foreign trade and international transactions -  
Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37;

**Pavel Evgenevich RAROVSKIY,**  
Samara state University of Railways (443066, Samara, Svobody str., 2 C), Department of  
management and logistics in transport - Associate Professor, phone: 8(499) 147-91-37



### Abstract

The importance of international transport corridors (ITC) in Russia for the development of the country's transport complex and its transport services exports with a view to unlock the full transit potential. The analysis of international freight transit in containers since 2005 is carried out and its main indicators and characteristics are defined. The main infrastructure, economic and institutional problems and causes impeding Russia's transit growth in the main container shipping routes between the Asia-Pacific countries and the European Union are identified. Implementation of the suggested conceptual frameworks should enhance international container transit as an important component of transport services exports and improve the competitiveness of the Russian transport system.

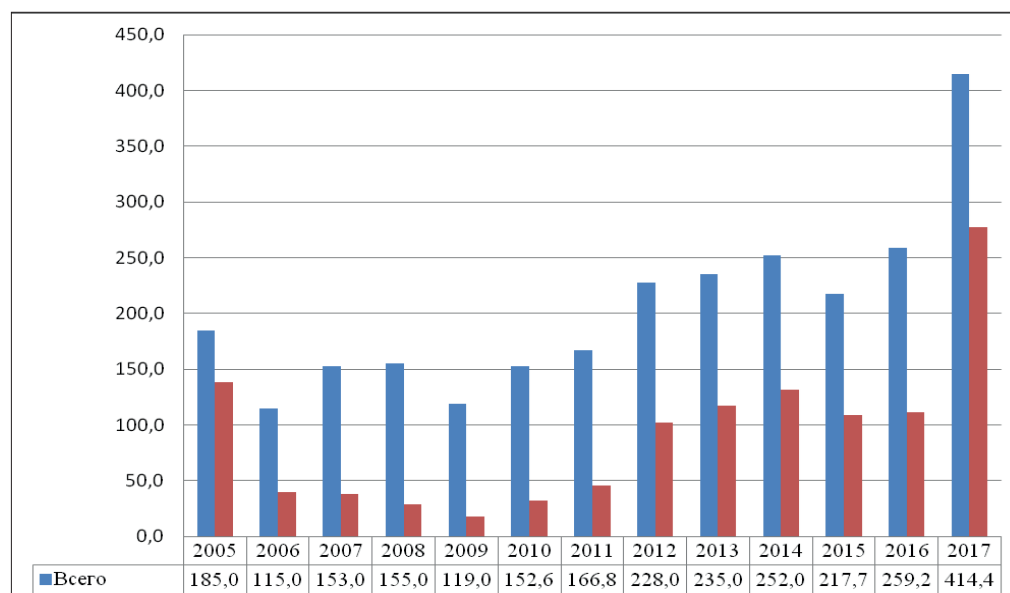
**Keywords:** transport services exports, international container transportation, international transit, international transport corridors, international competitiveness of the Russian transport system, institutional aspects of creating international container transit system in the EAEU.

Развитие отечественного экспорта транспортных услуг является одной из приоритетных задач для транспортно-логистической отрасли страны. Перевозка грузов международного транзита является важнейшей составляющей экспорта транспортных услуг, не требующей, при этом, особых условий функционирования национальной транспортной инфраструктуры международного значения. Кроме того, создание устойчивых лендбриджей (сухопутных мостов) заметно укрепляет геоэкономическое положение любой страны, притягивая к себе всё новые потоки грузов международной торговли, что убедительно доказали различные сухопутные маршруты Нового Шёлкового Пути. Сегодняшняя конкуренция между альтернативными международными транспортными коридорами (МТК) заставляет Россию более активно включаться в маркетинговые и логистические аспекты экономики международного товародвижения на основных направлениях перемещения грузопотоков, особенно на направлениях доставки грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Центральной и Западной Европы. Здесь особое внимание следует уделить международным перевозкам грузов в контейнерах.

Тема международного контейнерного транзита по территории России занимает одно из ведущих мест в повестке обсуждения вектора развития отечественной транспортно-логистической отрасли. Транзитные железнодорожные контейнерные перевозки, старт которым был дан во второй половине XX века с началом курсирования регулярных контейнерных поездов из Японии в страны Европы через территорию России, «просев» по объемам со 110 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) в 1983 году до 20 тыс. ДФЭ в 1996 году, с начала XXI века получили новый динамичный виток развития (см. рисунок 1).



**Динамика контейнерного транзита по сети Российских железных дорог за период 2005-2017 годы, тыс. ДФЭ**



**Источники:**

составлено авторами на основе: Лapidус Б.М. Инновационный продукт «Трансиб за 7 суток» - прорывное решение реализации транзитного потенциала России; Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»; Официальный сайт международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам»

Демонстрируя высокую эластичность спроса по отношению к стоимости перевозки, транзитные железнодорожные контейнерные перевозки по территории России в целом благодаря экономическим связям стран Центральной Азии (в основном, Узбекистана и Казахстана) со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в первое десятилетие XXI века демонстрировали стабильный ежегодный контейнеропоток на уровне 150 тыс. ДФЭ в год. При этом на сообщение Китай – Европа и в обратном направлении приходилось не более 29% от общих объемов железнодорожного контейнерного транзита.

Однако с 2011 года ситуация на этом рынке кардинально изменилась. При значительном повышении уровня контейнеризации по сети российских железных дорог в период с 2011 по 2017 годы с 4,1% до 6,1%, контейнерный транзит из стран Китая в страны Европы и в обратном направлении через территорию России про-

демонстрировал 19-ти кратный рост с 14 тыс. ДФЭ в 2011 году до 262 тыс. ДФЭ в 2017 году. Столь масштабное увеличение обусловлено рядом факторов, в первую очередь, экономического, во вторую – технического, технологического и организационного характера.

К основному фактору экономического характера следует отнести тщательно подготовленную и представленную в 2013 году китайскую инициативу «Один пояс и один путь», призванную, в первую очередь, «обеспечить диверсификацию зарубежных активов КНР и международную экспансию крупных китайских игроков в сфере транспортной инфраструктуры, а также усилить региональное лидерство страны». В развитие указанной концепции Китаем проводится субсидирование экспортных железнодорожных перевозок, особенно, из западных провинций, что позволило практически «обнулить» тариф на провоз контейнеров по территории страны, доля которой в общей протяженности маршрута Китай - страны ЕС составляет 37%.

В техническом и технологическом плане необходимо отметить проведенную железнодорожными администрациями России, Беларуси и Казахстана работу по организации проследования ускоренными контейнерными поездами с транзитными грузами расстояния порядка 5400 км по территории указанных стран в течение всего 5 суток, что в два раза превышает стандартную норму суточного пробега контейнерных отправок по железным дорогам указанных государств.

С точки зрения организации взаимодействия заинтересованных сторон значительным достижением стало создание под эгидой железнодорожных администраций России, Беларуси и Казахстана совместной компании АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК»), основной задачей которой является рост объема транзитных контейнерных перевозок на железнодорожной инфраструктуре стран ЕАЭС. При этом если за 2016 год компанией была организована перевозка 1200 транзитных поездов в сообщении Китай – страны ЕС и обратно, то по итогам 2018 года количество поездов превысило 3000 составов.

Столь внушительные результаты в области освоения транзитных грузопотоков не остались незамеченными и задачи роста экспорта транспортных и сопутствующих услуг от предоставления транзитного сервиса приобрели статус государственных в рамках Указа Президента России «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», которым установлены конкретные целевые параметры в части увеличения объемов контейнерного транзита в 4 раза и сокращения сроков следования поездов с транзитными контейнерами в течение не более 7 суток с Дальнего Востока до западных границ России.



Однако, несмотря на лавинообразный рост в период 2011-2017 годы контейнерного железнодорожного транзита в сообщении Китай – ЕС, указанный процесс происходит на фоне двух явлений, которые предопределяют необходимость систематизации направлений развития международного контейнерного транзита.

Во-первых, увеличение международных контейнерных транзитных перевозок по российской территории происходит на фоне ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры. При росте погрузки на сети российских железных дорог в 2017 году к уровню 2004 года (первый год полноценной работы компании после ее реорганизации в ОАО «РЖД») на 3,2%, грузооборот за тот же период увеличился на 39%, вследствие чего необходимо большее количество подвижного состава, а также мест (железнодорожных путей) для его дислокации. При этом количество «узких мест» инфраструктуры увеличилось и составило по итогам 2017 года 10,8% (9,2 тыс. км) по сравнению с 9,9% (8,4 тыс. км) в 2015 году от общей протяженности сети железных дорог. Ограничения инфраструктуры, прежде всего, в восточном направлении сети обусловили соответствующее перераспределение контейнеропотоков. Если до 2014 года практически весь транзитный железнодорожный контейнерный грузопоток из ЕС в Китай проходил через российский пункт пропуска Забайкальск (95–100%), то в 2016 году его доля снизилась до 22%, а 2/3 контейнеров (67%) транспортируется через казахстанский Достык и еще 10% – через российский пункт пропуска Наушки. При этом международные контейнеропотоки из Китая через Достык не всегда попадали в качестве транзита на территорию России, часто перераспределяясь на южные маршруты в обход нашей страны.

В этой связи следует отметить, что реализуемый ОАО «РЖД» с 2013 года комплекс мероприятий по развитию инфраструктуры БАМа и Транссиба предусматривает к 2020 году увеличение провозной способности указанных направлений сети до 125 млн тонн, к 2025 году – до 210 млн тонн, из которых 93% «зарезервировано» за экспортными поставками российского угля в Китай и страны Юго-Восточной Азии. Таким образом, возникают обоснованные сомнения в реальной возможности специализации Транссибирской магистрали для осуществления контейнерных и пассажирских перевозок, что предусмотрено Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года.

Во-вторых, контроль за формированием и последующим распределением транзитных грузопотоков осуществляется в большей степени зарубежными транспортно-логистическими и транспортно-экспедиторскими организациями, среди которых такие компании как Милитцер и Мюнх, Шенкер, Армадилло, Панальпина, Кюне и Нагель, Ниппон Экспресс, Ди Эйч Эль и другие, оперирующие как на российском, так и на европейском и азиатском рынках. Вследствие чего российский экспорт транспортных услуг от предоставления транзитного контейнерного

сервиса в международном сообщении формируется, в основном, только за счет базовой услуги – перевозки контейнеров.

В результате, в среднесрочной перспективе для российского транспортно-го комплекса международного значения существует вероятность столкновения с негативными последствиями вышеуказанных обстоятельств – нехваткой инфраструктурных мощностей для обеспечения развития собственной экономики и замыканием на базовом уровне транспортного сервиса в отрыве от современных интегрированных логистических технологий, основанных на широком применении специализированного программного обеспечения, мультимодальных правовых и документарных конструкций и экспорте управленческих компетенций.

Ликвидация вышеуказанных недостатков, в основном инфраструктурного характера, предусматривается за счет выполнения мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в котором нашли отражение целевые индикаторы по росту скорости и объемов международных контейнерных транзитных перевозок по территории России до 2024 года: средняя скорость доставки должна быть повышена до 1319 км/сутки относительно 810 км/сутки в 2018 году; объем транзитных перевозок увеличен с 414 тыс. ДФЭ до 1,6 млн ДФЭ; рост экспорта транспортных услуг к уровню 2018 года должен составить к 2024 году 135,4%.

В целях реализации указанных индикативных показателей, а также для органичной интеграции международного контейнерного транзита в российскую транспортно-экономическую систему представляется целесообразным принятие определенных концептуальных направлений, способствующих сбалансированному подходу в использовании имеющейся инфраструктуры и передовых технологий для достижения заданных темпов роста отечественного экспорта транспортных услуг. К указанным направлениям относятся следующие.

Приоритетность транспортно-экономического и транспортно-логистического обеспечения международных транзитных грузопотоков в сообщении «Восток-Запад», что предопределено наличием грузовой базы и устойчивым спросом на надежную и быструю доставку контейнеров в сообщении страны АТР – страны ЕС.

Закрепление ключевой роли железнодорожного транспорта при реализации целевых параметров международного контейнерного транзита, что необходимо для дальнейшего развития опорных логистических центров на маршрутах продвижения транзитных контейнеров со снижением воздействия большегрузного автотранспорта на автомобильные дороги.

Определение целевых значений качественных критериев относительно срока доставки, сохранности груза, информационного обеспечения, доступности и технологической прозрачности предоставления услуги международного транзита, что может быть в дальнейшем реализовано на информационной площадке введенного



АО «ОТЛК» и функционирующего индекса ERAI (Eurasian Rail Alliance Index), отражающего актуальную стоимость международного транзита в евроазиатском сообщении.

Необходимость разработки новых технико-технологических направлений организации контейнерных перевозок в целом. Следует отметить, что построение контейнерной транспортной системы на железных дорогах в советский период базировалось на экспортной направленности контейнерных перевозок, с одной стороны, и обеспечении внутреннего спроса на доставку продукции предприятий и граждан – с другой. Этим же требованиям соответствует подавляющее большинство контейнерных площадок, примыкающих к инфраструктуре железных дорог стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В результате существующая технологическая система контейнерных перевозок отстает от современных требований по ускоренному продвижению контейнеров по «сухопутным мостам», что снижает качество использования железнодорожного подвижного состава, включая контейнерную тару и оборудование, и экономическую эффективность.

Отдельно необходимо остановиться на институциональных аспектах функционирования международной контейнерной транзитной системы на пространстве ЕАЭС. Попытка координации между странами-участницами вопросов международного контейнерного транзита, таких как устранение «барьерных мест», усиление координации железнодорожных администраций, оптимизация проведения контрольных процедур, развитие конкуренции и проведение гибкой тарифной политики в рамках ЕАЭС на базе АО «ОТЛК» оказалась безуспешной. Одна из причин – несоответствие уставных целей АО «ОТЛК» (как основного оператора транзитных перевозок контейнеров на пространстве ЕАЭС) задачам наднационального регулирования системы контейнерных транзитных перевозок. Не хватает легитимной правовой базы для организации эффективного взаимодействия всех причастных структур МТК «Восток-Запад» и международной некоммерческой, неправительственной организации – Координационный совет по Транссибирским перевозкам (КСТП). Тем более, что КСТП зарегистрирован в Главном реестре кантона Санкт-Галлен (Швейцария).

В результате вопросы развития международного контейнерного транзита практически делегированы холдингу ОАО «РЖД», основная миссия которого заключается не в развитии транзитных перевозок, а в «эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования».

По указанной причине, а также вследствие того, что Российские железные дороги в большей степени обеспечивают предоставление услуг инфраструктуры и локомотивной тяги многочисленным собственникам вагонов и грузовладельцам,

целесообразным является консолидация вопросов развития транзитных перевозок в отдельной структуре, что возможно обеспечить на площадке ЕАЭС и, в частности, в рамках деятельности Евразийской экономической комиссии. При этом консолидация развития международного транзита на указанном уровне полностью соответствует воле сторон, отраженной в Договоре о Евразийском экономическом союзе.

К сопутствующим развитию международного контейнерного транзита по территории стран ЕАСЭ в целом, и России – в частности, относятся мероприятия, позволяющие расширить возможности отечественных транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических компаний в формировании международных цепочек добавленной стоимости, для чего необходимо последовательно решать вопросы создания публичных информационных систем информационно-методической поддержки ведения ВЭД и организации международных перевозок, формирования реестра добросовестных международных экспедиторов и логистических провайдеров, совершенствования правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности, подготовки кадров, в том числе, с развитием компетенций региональных образовательных площадок.

Безусловно международный контейнерный транзит, занимая не более 0,2% в общем объеме перевозок Российских железных дорог, не способен решить всех проблем отечественного транспортно-логистического комплекса, однако может быть стимулом для взаимосогласованной политики стран-партнеров ЕАЭС при создании общего транспортного рынка и инструментом интеграции российских профильных компаний на международные рынки транспортно-экспедиторских услуг.

### ПРИМЕЧАНИЯ:

<sup>1</sup> Паршина Р.Н. Логистика транссибирских контейнерных перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2008. – с. 106.

<sup>2</sup> Пехтерев Ф.С., Шарапов С.Н. Роль Транссибирской магистрали в формировании международных транспортных коридоров // Бюллетень ОСЖД. 2001. № 4-5. - с. 19-22.

<sup>3</sup> Лapidус Б.М. Инновационный продукт «Трансиб за 7 суток» - прорывное решение реализации транзитного потенциала России // Железнодорожный транспорт. – 2009. - №6. – с. 20-26.

<sup>4</sup> Годовые отчеты ПАО «Трансконтейнер» // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер». URL: <http://www.trcont.ru/ru/>

<sup>5</sup> Протоколы заседания международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» за 2006-2015 гг. // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам. URL: <http://icctt.com/plenary-zasedaniya>

<sup>6</sup> Ежегодный обзор ТСМ // Издание международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам». – 2016.





<sup>7</sup> Трансконтейнер. Годовой отчет за 2017 год // официальный сайт. URL: <https://trcont.com/ru/investor-relations/reporting/annual-reports>

<sup>8</sup> Савинов Ю.А., Галаган А.Б. Эволюция модели экономического развития Китая // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – №6. – с. 49

<sup>9</sup> Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – 74 с.

<sup>10</sup> ОТЛК Евразийский железнодорожный альянс // официальный сайт. URL: <https://www.utlc.com>

<sup>11</sup> О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [утв. Указом Президента РФ № 204: принято 7 мая 2018 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 20. – Ст. 2817.

<sup>12</sup> Объемы неизменны, структура – нет // РЖД-Партнер. – 2018. – № 18 (382). – с. 20-21.

<sup>13</sup> Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – с. 25-26.

<sup>14</sup> Заседание Комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности // официальный сайт Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58382>

<sup>15</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»

<sup>16</sup> Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

<sup>17</sup> <http://index1520.com/ru>

<sup>18</sup> Батищев И.И. [и др.] Контейнерная транспортная система / Под ред. А.Т. Дерибаса, М.: Транспорт. – 1974. – 432 с.

<sup>19</sup> Устав акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания» [утвержден общим собранием учредителей Протокол №1 от 30 сентября 2014 г.] // Официальный сайт ОТЛК. URL: <http://www.utlc.com/documents/>

<sup>20</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. – № 10. – 2011. – с. 47.

<sup>21</sup> Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения) // официальный сайт ОАО «РЖД». URL: <http://doc.rzd.ru/>

<sup>22</sup> Официальный сайт Евразийской экономической комиссии // Нормативно-правовая база ЕЭК / Договор о ЕАЭС. URL: <https://docs.eaeunion.org/ru-ru>

<sup>23</sup> Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – №1. – с. 68-80.



### БИБЛИОГРАФИЯ:

Батищев И.И. [и др.] Контейнерная транспортная система / Под ред. А.Т. Дерибаса, М.: Транспорт. – 1974. – 432 с.

Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – 74 с.

Годовые отчеты ПАО «Трансконтейнер» // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер». URL: <http://www.trcont.ru/ru/>

Ежегодный обзор ТСМ // Издание международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам». – 2016.

Заседание Комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности // официальный сайт Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58382>

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

Лапидус Б.М. Инновационный продукт «Трансиб за 7 суток» - прорывное решение реализации транзитного потенциала России // Железнодорожный транспорт. – 2009. - №6. – С. 20-26.

Объемы неизменны, структура – нет // РЖД-Партнер. – 2018. - № 18 (382). – 72 с.

О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [утв. Указом Президента РФ № 204: принято 7 мая 2018 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2018. - № 20. – Ст. 2817.

ОТЛК Евразийский железнодорожный альянс // официальный сайт. URL: <https://www.utlc.com>

Официальный сайт Евразийской экономической комиссии // Нормативно-правовая база ЕЭК / Договор о ЕАЭС. URL: <https://docs.eaunion.org/ru-ru>

Паршина Р.Н. Логистика транссибирских контейнерных перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2008. – 420 с.

Пехтерев Ф.С., Шарапов С.Н. Роль Транссибирской магистрали в формировании международных транспортных коридоров // Бюллетень ОСЖД. 2001. № 4-5. – С. 19-23.

Протоколы заседания международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» за 2006-2015 гг. // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам. URL: <http://icctf.com/plenarnye-zasedaniya>

Савинов Ю.А., Галаган А.Б. Эволюция модели экономического развития Китая // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. - №6. – С. 40-53.

Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения) // официальный сайт ОАО «РЖД». URL: <http://doc.rzd.ru/>

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»

Трансконтейнер. Годовой отчет за 2017 год // официальный сайт. URL: <https://trcont.com/ru/investor-relations/reporting/annual-reports>



Устав акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания» [утвержден общим собранием учредителей Протокол №1 от 30 сентября 2014 г.] // Официальный сайт ОТЛК. URL: <http://www.utlc.com/documents/>

Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. - № 10. - 2011. - С. 43-51.

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. - 2016. - №1. - С. 68-81.

#### **BIBLIOGRAFIYA:**

Batishchev I.I. [i dr.] Kontejnernaya transportnaya sistema / Pod red. A.T. Deribasa, M.: Transport. - 1974. - 432 s.

Vinokurov E.YU., Lobyrev V.G., Tihomirov A.A., Cukarev T.V. Transportnye koridory SHejkovogo puti: potencial rosta gruzopotokov cherez EAEHS. - SPb.: CII EABR, 2018. - 74 s.

Godovye otchety PAO «Transkontejner» // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner». URL: <http://www.trcont.ru/ru/>

Ezhegodnyj obzor TSM // Izdanie mezhdunarodnoj asociacii «Koordinationnyj Sovet po Transsibirskim perevozkam». - 2016.

Zasedanie Komissii po voprosam strategii razvitiya TEHK i ehkologicheskoy bezopasnosti // oficial'nyj sajt Prezidenta Rossii. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58382>

Kompleksnyj plan modernizacii i rasshireniya magistral'noj infrastruktury na period do 2024 goda, utverzhdannaya Rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 30 sentyabrya 2018 goda № 2101-r. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus»

Lapidus B.M. Innovacionnyj produkt «Transsib za 7 sutok» - proryvnoe reshenie realizacii tranzitnogo potenciala Rossii // ZHeleznodorozhnyj transport. - 2009. - №6. - S. 20-26.

Ob»emy neizmenny, struktura – net // RZHD-Partner. - 2018. - № 18 (382). - 72 s.

O nacional'nyh celyah i strategicheskikh zadachah razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2024 goda [utv. Ukazom Prezidenta RF № 204: prinyato 7 maya 2018 g.] // Sobranie zakonodatel'stva RF. - 2018. - № 20. - St. 2817.

OTLK Evrazijskij zheleznodorozhnyj al'yans // oficial'nyj sajt. URL: <https://www.utlc.com>

Oficial'nyj sajt Evrazijskoj ehkonomicheskoy komissii // Normativno-pravovaya baza EEHK / Dogovor o EAEHS. URL: <https://docs.eaeunion.org/ru-ru>

Parshina R.N. Logistika transsibirskih kontejnernih perevozk. M.: VINITI RAN, 2008. - 420 s.

Pekhterev F.S., Sharapov S.N. Rol' Transsibirskoj magistrali v formirovanii mezhdunarodnyh transportnyh koridorov // Byulleten' OSZHD. 2001. № 4-5. - S. 19-23.

Protokoly zasedaniya mezhdunarodnoj asociacii «Koordinationnyj Sovet po Transsibirskim perevozkam» za 2006-2015 gg. // Oficial'nyj sajt Koordinacionnogo Soveta po Transsibirskim perevozkam. URL: <http://icctt.com/plenarye-zasedaniya>

Savinov YU.A., Galagan A.B. Evolyuciya modeli ehkonomicheskogo razvitiya Kitaya // Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik. – 2016. – №6. – S. 40-53.

Strategiya razvitiya holdinga «RZHD» na period do 2030 goda (osnovnye polozheniya) // oficial'nyj sajt OAO «RZHD». URL: <http://doc.rzd.ru/>

Strategiya razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossijskoj Federacii do 2030 goda, utverzhennaya Rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 17 iyunya 2008 goda № 877-r. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus»

Transkontejner. Godovoj otchet za 2017 god // oficial'nyj sajt. URL: <https://trcont.com/ru/investor-relations/reporting/annual-reports>

Ustav akcionernogo obshchestva «Ob»edinennaya transportno-logisticheskaya kompaniya» [utverzhen obshchim sobranie uchreditelej Protokol №1 ot 30 sentyabrya 2014 g.] // Oficial'nyj sajt OTLK. URL: <http://www.utlc.com/documents/>

Holopov K.V., Golubchik A.M. Problemy i napravleniya integracii Rossii v mezhdunarodnye transportnye sistemy // Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik. - № 10. – 2011. – S. 43-51.

Holopov K.V., Sokolova O.V. Problemy funkcionirovaniya i osnovnye napravleniya postroeniya i regulirovaniya rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskikh i transportno-ehkspeditorskih uslug // Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik. – 2016. – №1. – S. 68-81.

