

Оглавление

Введение	5
Глава 1. Функционирование международных железнодорожных перевозок товаров	7
1.1. История развития железнодорожных сетей государств-членов евразийского сообщества и их современные возможности	7
1.2. Правовое регулирование железнодорожных перевозок.....	20
1.3. Особенности организации железнодорожных грузовых перевозок	36
Глава 2. Порядок производства таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом	53
2.1. Технологии таможенного оформления товаров перемещаемых железнодорожным транспортом через границу Евразийского экономического союза	53
2.2. Организация и порядок осуществления таможенного контроля железнодорожных грузовых перевозок	68
2.3. Анализ деятельности Читинской и Калининградской областной таможни.....	86
Глава 3. Специфика проведения таможенных операций при перемещении грузовых товаров железнодорожным транспортом.....	104
3.1. Анализ таможенного законодательства Китайской Народной Республики.....	104
3.2. Проблемы железнодорожных перевозок в мире и в рамках функционирования ЕАЭС и пути их решения	125
Заключение	147
Список используемых источников.....	150
Приложения	158
<i>Приложение 1. Топология ж/д сетей до 2030 года</i>	<i>158</i>
<i>Приложение 2. Заявка на перевозку грузов (ф. ГУ-12).....</i>	<i>159</i>

<i>Приложение 3. Учетная карточка (ф. ГУ-1)</i>	<i>160</i>
<i>Приложение 4. Накладная СМГС.....</i>	<i>161</i>
<i>Приложение 5. Бумажная накладная ЦИМ/СМГС</i>	<i>162</i>
<i>Приложение 6. Железнодорожные пункты пропуска через государственную границу России</i>	<i>168</i>
<i>Приложение 7. Основные континентальные международные транспортные коридоры Евразии.....</i>	<i>183</i>

Введение

Актуальность темы исследования. Сегодня наш мир — это сложный механизм взаимодействия людей, организаций, государств, который стремительно развивается. В этом мире все, так или иначе, взаимосвязано и имеет какую-либо зависимость. Сложно представить, что одно государство может находиться в изоляции от других стран, не нанося ущерб своему экономическому развитию, развитию внешнеэкономического потенциала.

В этой связи все страны мира стремятся к внешнеэкономическому сотрудничеству, развитию внешнеторговых связей и, как правило, к увеличению объемов экспорта своей национальной продукции. Для достижения этих целей недостаточно иметь качественные и конкурентоспособные товары. Необходим механизм с одной стороны способствующий выходу товаров на внешние рынки и, с другой стороны защищающий свой внутренний рынок от внешней конкуренции. Таким механизмом является таможенное регулирование.

Для достижения более высоких результатов во внешнеэкономической деятельности группы стран на основе договоров и соглашений объединяются между собой в союзы либо иные организации, где на основе единого таможенного законодательства осуществляется таможенное регулирование. Евразийский экономический союз предполагает единое таможенное пространство со своим таможенным законодательством, но оставляет право за каждым государством-членом применять некоторые меры ограничительного характера в целях обеспечения национальной безопасности.

Особенности и проблемные вопросы в ходе осуществления таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу железнодорожным транспортом, являются неотъемлемой составляющей в деятельности таможенных органов, связанной с проведением таможенного контроля. Вопросы, связанные с эффективностью и качеством проведения таможенного контроля имеют государственное значение.

Что касается грузовых перевозок, то железнодорожный транспорт будет все чаще заменять автомобильный транспорт, особенно в том, что касается опасных грузов. Техническая и эксплуатационная совместимость в международных железнодорожных грузовых коридорах существенно повысит конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.

Целью данной монографии является изучение организации железнодорожных перевозок с таможенной точки зрения, а именно процессы таможенного оформления и таможенного контроля товаров,

перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС, Союз).

Объектом исследования является совокупность общественно-экономических отношений, возникающих в связи с организацией и проведением всех необходимых таможенных операций, осуществляемых при ввозе на территорию и вывозе с территории ЕАЭС товаров и транспортных средств.

Предметом исследования является особенность таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Союза железнодорожным транспортом в регионе деятельности Читинской и Калининградской областной таможен; анализ международного и российского законодательства, регулирующего железнодорожные грузовые перевозки, деятельность таможенных органов в этой сфере; освещение вопросов, связанных с порядком таможенного контроля товаров, пребывающих на таможенную территорию, и убывающих с таможенной территории ЕАЭС с помощью железнодорожного транспорта. Также в данной монографии рассмотрен зарубежный опыт осуществления железнодорожных перевозок товаров и перечень проблем, которые возникают в этой сфере на просторах ЕАЭС.

При написании монографии были использованы положения международных конвенций, законодательные акты государств-членов Союза и России, нормативные правовые акты Евразийской экономической комиссии, Правительства России, Федеральной таможенной службы России, статистические и аналитические материалы основных железнодорожных перевозчиков государств ЕАЭС, Читинской и Калининградской областной таможен, а также материалы, касающиеся деятельности таможенной службы Китайской народной республики.

Теоретико-методологическую основу составляют научные работы российских и зарубежных специалистов в области организации железнодорожных перевозок, в области управления таможенной деятельностью, логистики. Для проведения исследования были использованы работы С. А. Кропивенцевой, А. П. Овечкина, А. С. Балалаева, В. А. Телегина, Н. И. Костенко, Н. В. Власова и др.

Глава 1. Функционирование международных железнодорожных перевозок товаров

1.1. История развития железнодорожных сетей государств-членов евразийского сообщества и их современные возможности

Прогресс человеческого общества неотделим от истории развития транспорта. Возрастающие потребности человека — физиологические, экономические, культурные, социально-бытовые, духовные и другие — стимулируют его деятельность по созданию и совершенствованию орудий труда, технических средств, в том числе и средств передвижения. В современном мире есть множество вариантов преодоления больших расстояний. Среди всех видов транспорта во многих странах, ведущее место занимает железнодорожный транспорт. К достоинствам данного способа транспортировки можно отнести:

- экономическую выгоду — в отличие от автомобильных и авиационных перевозок, доставка ж/д транспортом обходится дешевле, особенно если требуется поставка крупных партий товаров на дальние расстояния;
- независимость от погодных условий — состояние железной дороги не зависит от сезона и погоды, плюс перевозка может осуществляться круглосуточно;
- высокий уровень безопасности — поезда гораздо реже подвергаются незаконным действиям со стороны третьих лиц, поэтому перевозимая продукция доставляется в целостности и сохранности;
- универсальность — за счет разных видов вагонов и креплений возможна доставка любых типов грузов;
- увеличенную грузоподъемность — поезда подходят для перемещения даже особо тяжелых габаритных грузов. Один вагон вмещает такой же объем товаров, как и три стандартные автомобильные фуры.

Помимо положительных аспектов, существуют и несколько минусов использования железнодорожного транспорта:

- низкая скорость движения;

- невозможность доставки до адреса;
- отсутствие контроля за состоянием товара в пути.

Так как отрицательных моментов значительно меньше, железнодорожные грузоперевозки остаются популярными. В России по железным дорогам перевозят более половины всех товаров¹. Без его нормального функционирования ныне невозможно существование цивилизованного общества с его развитыми промышленно-производственными связями. Железнодорожные магистрали превратились в жизненные артерии страны, которые обеспечивают экономическую и национальную безопасность государства, активно влияя на развитие межрегиональных и международных отношений².

Зарождение железнодорожного транспорта, каким мы его сейчас представляем, началось в XVIII–XIX веках во времена индустриальной революции. За несколько столетий человечество прошло путь от парового локомотива до высокоскоростных сапсанов. К развитию железнодорожного транспорта приложило руку множество ученых и изобретателей, которым удалось совершить настоящий прорыв.

С созданием первых удачных паровозов железнодорожная сеть стала развиваться семимильными шагами. В 1830 году на территории Англии была открыта первая в мире рельсовая дорога, соединившая два города, Манчестер и Ливерпуль. Она была, как полагают, с вокзалами и протянулась на 56 километров. Железные дороги, зародившись в Англии, распространились по всему миру. Всего до 1860 г. было построено примерно 100 тыс. км железных дорог, из них почти 50 тыс. в США, 16,8 тыс. — в Великобритании, 11,6 тыс. — в Германии и 9,5 тыс. км — во Франции. Из других стран, где в этот период разворачивалось железнодорожное строительство, следует отметить Бельгию, где до 1860 г. было построено 1,8 тыс. км железных дорог, Испанию — 1,9 тыс., Италию — 1,8 тыс., Австро-Венгрию — 4,5 тыс. км. В России в 1851 г. было завершено строительство важной для страны линии Санкт-Петербург — Москва длиной 650 км.

¹ <https://sakh-exp.com/klienty/stati/osobennosti-i-organizatsiya-zhelezno-dorozhnykh-gruzoperevozok/>

² https://vuzlit.ru/2125192/istoriya_razvitiya_zheleznodorozhnogo_transporta

Серьезным толчком для развития этого вида транспорта в Российской Империи стало поражение в Крымской войне. В 1850-е годы одной из причин провала стало то, что в этой части Российской империи еще не было железнодорожного сообщения. По указу правительства стала активно строиться железнодорожная сеть по всей стране. Самая протяженная дорога в мире, Транссибирская магистраль, была основана в 1891 году. На данный момент ее рекорд не удалось побить, ведь длина составляет 9,2 тысяч километров³.

Период между первой и второй мировыми войнами имеет ряд характерных особенностей. В ряде стран Европы наблюдается фактическая остановка развития железнодорожной сети. К началу второй мировой войны примерно половина мировой железнодорожной сети приходилась на семь государств — США, СССР, Великобританию, Францию, Германию, Италию, Японию. В этих странах (кроме СССР и Италии) была достигнута очень высокая густота сети, во много раз превосходящая густоту сети стран Африки или Азии. Железнодорожная сеть СССР на 1 января 1938 г. по протяженности занимала второе место в мире и составляла 85,1 тыс. км.

Основные железнодорожные линии меридионального направления связали Донбасс, Кавказ и Нижнее Поволжье с Москвой, Ленинградом и северными районами страны. В широтном направлении важная роль принадлежала железнодорожным линиям, идущим из Москвы, Ленинграда и Донбасса на Урал и в Среднюю Азию. Большое значение имела Транссибирская магистраль, связавшая районы Урала, Сибири и Дальнего Востока. Турксиб обеспечил кратчайший путь из Средней Азии в Сибирь и на Дальний Восток. Но густота сети СССР была невелика.

После второй мировой войны железнодорожная сеть СССР стала восстанавливаться, а затем и возрастать⁴. На 1989 г. ее общая длина составила 1234,9 тыс. км. На данный момент большая часть железнодорожного полотна принадлежит ОАО «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД»). Всего

³ <https://inplanet.net/istoriya-zheleznyh-dorog>

⁴ Любимов В. В. «История развития железнодорожного транспорта». Учебное пособие / Любимов В. В. — Пермь: Пермский институт железнодорожного транспорта (филиал УрГУПС), 2010. — 81 с.

насчитывается 124 тысячи км путей, причем 86 тысяч из них — для общественного пользования.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностью осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение железных дорог определяется также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

Железнодорожный транспорт в России состоит из:

- 1) железнодорожного транспорта общего пользования;
- 2) железнодорожного транспорта необщего пользования;
- 3) технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Естественно, что вместе с развитием железнодорожного транспорта и его инфраструктуры развивается рынок железнодорожных перевозок.

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года предусматривает обеспечение свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. В рамках ЕАЭС ведется активная работа по сближению транспортных систем стран-участниц. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. были приняты основные направления и этапы реализации единой транспортной политики государств-членов Союза⁵. Стоит упомянуть, что еще в период СССР были построены железнодорожные полотна по стандарту, согласно которому ширина колеи составляет 1520 мм. Такая стандартизация значительно упрощает использование подвижных составов на

⁵ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза».

территории ЕАЭС и является дополнительным элементом национальной безопасности. Единые железнодорожные системы обеспечивают трансконтинентальные связи с Европой и Азией (в частности Китаем), что ведёт к росту взаимных товарных потоков, а также способствует повышению мобильности населения и доступности территорий. Интересно отметить, что на территории Китая используются другие единые стандарты ширины железнодорожного полотна (на 8,5 см уже). Несмотря на данное различие Китай и ОАО «РЖД» подписали несколько соглашений о развитии инвестиционных проектов по строительству Шелкового пути.

В сфере железнодорожного транспорта нельзя абстрагироваться от государственного участия и говорить только о частных инвестициях в развитие железной дороги и транспорта, так как большинство компаний уже в своем составе имеют государство в качестве одного из акционеров. Все железнодорожные компании на территории ЕАЭС являются естественными монополиями.

Таблица 1

Железнодорожные компании стран ЕАЭС

Республика Армения	ЗАО «ЮКЖД»	100 % дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги»
Республика Беларусь	Государственное объединение «Белорусская железная дорога»	Находится в подчинении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Республика Казахстан	АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»	Единственным акционером является АО «ФНБ “Самрук-Казына”» — фонд, единственным акционером которого является Правительство Республики Казахстан
Республика Кыргызстан	Государственное предприятие «Национальная компания “Кыргыз темир жолу”»	Указом и. о. Президента Кыргызской Республики Х 187 от 24 мая 2005 года Управление Кыргызской железной дороги (УКЖД) переименовано в Государственное предприятие «Национальная компания “Кыргыз темир жолу”»
Российская Федерация	ОАО «Российские железные дороги»	Единственным акционером является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство РФ

Реализация мер по реформированию российских железных дорог была начата Правительством Российской Федерации еще в 1998 году, а десятью годами позже была принята «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (далее — Стратегия). Она предусматривает долгосрочное планирование при определении путей развития транспорта; обеспечение опережающего развития сети железных дорог как основы долгосрочного развития отраслей экономики регионов; коренную модернизацию железнодорожного машиностроения; вывод железнодорожных предприятий на мировой уровень, обеспечивающий конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта⁶.

Реализация данной Стратегии осуществляется в два этапа: первый (2008–2015 гг.) — была проведена модернизация железнодорожного транспорта, и второй (2016–2030 гг.), где запланировано расширение железнодорожной сети. В соответствии с минимальным вариантом к 2030 г. необходимо построить 16017 км новых железнодорожных линий. Максимальный вариант предусматривает строительство к 2030 г. 20730 км новых железнодорожных линий, в том числе высокоскоростных ориентировочно 1528 км⁷ (*Приложение 1*).

Кабинет министров России поддержал инвестиционную программу ОАО «РЖД» на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов. В течение трёх лет в развитие железнодорожной отрасли будет вложено свыше 3 трлн рублей. В таком объёме средства на эти цели выделяются впервые. Основные задачи инвестпрограммы холдинга «РЖД» предусматривают, в частности, продолжение развития проекта «Восточный коридор», который включает в себя БАМ и Транссиб, создание Северного широтного хода для развития транспортной инфраструктуры в Арктике и обновление железнодорожного сообщения Центрального транспортного узла. Также запланирована модерни-

⁶ История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / А. В. Гайдамакин, В. В. Лукин, В. А. Четвергов [и др.]; под ред. А. В. Гайдамакина, В. А. Четвергова. — М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. — 312 с.

⁷ Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 года № 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

зация пассажирского подвижного состава, ремонт и обновление железнодорожных путей, строительство мостов и других объектов. Кроме того, продолжится внедрение цифровых и ресурсосберегающих технологий⁸.

В 2020 году ОАО «РЖД» продолжало работать над достижением целей национального проекта «Транспортная часть Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», где стоит подробнее рассказать об основных текущих проектах:

1. Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (второй этап).

Его цель — повышение провозной способности БАМа и Транссиба в полтора раза, со 123 млн т до 180 млн. До 2024 года включительно планируется выполнить строительство дополнительных главных путей в объеме 928 км, построить 21 и реконструировать четыре разъезда, выполнить реконструкцию 12 станций.

2. Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Цель проекта — создание провозной способности участков железных дорог на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т в 2024 году (+50,1 млн т относительно 2015 года).

3. Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения роста транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в четыре раза и сокращение времени перевозки с Дальнего Востока до западной границы России до семи суток. В рамках проекта до 2024 года включительно планируется выполнить строительство дополнительных главных путей в объеме 401 км, построить шесть и реконструировать два разъезда, выполнить реконструкцию 12 станций.

4. Усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железной дороге, для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию железнодорожного Северного широтного хода (СШХ). Реализация этого проекта к 2023 году обеспечит пропуск 23,9 млн т груза,

⁸ Эпоха больших строек: БАМ, Транссиб и Северный широтный ход заявлены как приоритеты для инвестиций <https://gudok.ru/content/infrastructure/1588566/>

сократит протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Также укрепит развитие Арктической зоны России, что будет способствовать решению проблемы перегруженности существующего южного маршрута (выходящего на Транссибирскую магистраль)⁹.

По итогам 2020 года погрузка на сети РЖД составила 1 млрд 243,6 млн тонн. Это на 2,7 % меньше итогового показателя 2019 года.

По оперативным данным ОАО «Российские железные дороги», погрузка каменного угля составила 353,3 млн тонн — на 5 % меньше, чем за 2019 год. Погрузка второго по объемам груза на сети РЖД — нефти и нефтепродуктов — была на 10 % меньше, чем за январь — декабрь 2019 года, и составила 208,8 млн тонн. Погрузка железной и марганцевой руды за отчетный год также снизилась, но не намного — на 0,4 % и составила 119,7 млн тонн.

Сократились объемы погрузки черных металлов на 10 % до 66,4 млн тонн, лесных грузов — на 3,1 % до 40,7 млн тонн, соды и химикатов — на 6,1 % до 24,5 млн тонн, цемента — на 4,5 % до 25,1 млн тонн, лома черных металлов — на 2,7 % до 14,3 млн тонн. Промышленного сырья и формовочных материалов было погружено на 3,6 % меньше, чем в 2019 году, 33,8 млн тонн.

Положительная динамика отмечена в погрузке строительных грузов (плюс 6,1 %, до 131,6 млн тонн), химических и минеральных удобрений (плюс 3,7 %, до 62,7 млн тонн), цветной руды и серного сырья (плюс 2 %, до 19,9 млн тонн). Погрузка зерна по итогам 2020 года составила 27,9 млн тонн — на 28,7 % больше итогового показателя 2019 года. Объемы погрузки кокса выросли по итогам отчетного года на 4 % до 11,2 млн тонн.

Погрузка на сети РЖД за декабрь 2020 года составила 107,5 млн тонн. Это на 0,3 % выше показателя аналогичного периода предыдущего года¹⁰.

⁹ Редакция годового отчета ОАО «РЖД» за 2020 год по итогам утверждения Правительством Российской Федерации (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1786-п).

¹⁰ <https://seanews.ru/2021/01/11/ru-gruzuzy-rzhd-itogi-2020-goda-pogruzka-snizilas-na-3/>

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в 2021 году, по оперативным данным, составила 1 млрд 282,9 млн тонн, что на 3,2 % больше, чем за предыдущий год.

Железными дорогами погружено:

- каменного угля — 371,7 млн тонн (+5,2 % к 2020 году);
- кокса — 12 млн тонн (+7,5 %);
- нефти и нефтепродуктов — 217,5 млн тонн (+4,2 %);
- руды железной и марганцевой — 120 млн тонн (+0,2 %);
- черных металлов — 69,3 млн тонн (+4,3 %);
- лома черных металлов — 16,4 млн тонн (+14,4 %);
- химических и минеральных удобрений — 65 млн тонн (+3,6 %);
- цемента — 26,5 млн тонн (+5,5 %);
- лесных грузов — 41,8 млн тонн (+2,7 %);
- зерна — 25 млн тонн (-10,1 %);
- строительных грузов — 126,6 млн тонн (-3,8 %);
- руды цветной и серного сырья — 19,7 млн тонн (-1,4 %);
- химикатов и соды — 24,3 млн тонн (-0,6 %);
- промышленного сырья и формовочных материалов — 35,7 млн тонн (+5,7 %);
- остальных грузов, в том числе в контейнерах — 111,3 млн тонн (+7,4 %).

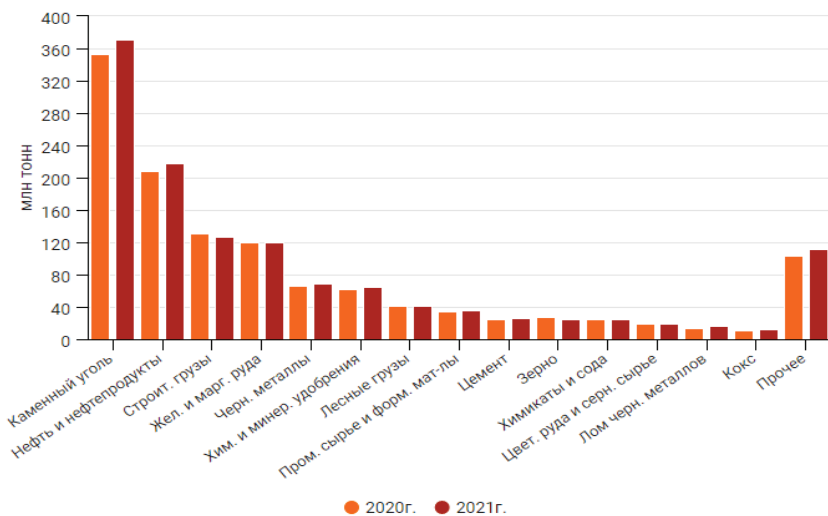


График 1. Динамика погрузки РЖД, 2020–2021 гг.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в декабре 2021 года составила 108,4 млн тонн, что на 1,4 % выше показателя аналогичного периода предыдущего года¹¹.

В связи с тяжелыми экономическими проблемами, возникшими в конце февраля 2022 года и сбоям в цепочках поставок, «РЖД» делает все возможное, чтобы минимизировать последствия для потребителей в России. За 14 дней марта 2022 года на сети железных дорог ОАО «РЖД» отмечается рост перевозок ряда социально значимых грузов, в том числе продовольственных товаров, медикаментов и прочих.

Компания, со своей стороны, предпринимает необходимые меры, чтобы удовлетворить спрос российских потребителей на социально значимые товары, обеспечить их своевременную доставку в распределительные центры и торговые точки.

В частности, отправка мяса и животных масел выросла на 21 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила почти 22 тыс. тонн. Принято к перевозке 111 тыс. тонн сахара (+8 %), 58 тыс. тонн соли (+8 %), более 2 тыс. тонн мясных консервов (+45 %), свыше 4 тыс. тонн лапши (+41 %) и 4,8 тыс. тонн макарон (+35 %), более 13 тыс. тонн пшеничной муки (+4 %).

Кроме того, отправлено свыше 1 тыс. тонн сгущенного молока (рост — в 1,6 раза), более 700 тонн конфет (+34 %), 300 тонн вафель (рост — более чем в 2 раза), 1 тыс. тонн шоколада (+28 %).

Также под особым контролем находятся перевозки медикаментов. По железной дороге с начала марта отправлено 1,1 тыс. тонн различных лекарств, что в 1,8 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года¹².

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЗАО «ЮКЖД») работает на рынке железнодорожных перевозок Армении с 2008 года, согласно подписанному между РЖД и правительством Армении концессионному договору¹³ (срок договора

¹¹ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=269757>

¹² <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?accessible=true&id=271727>

¹³ Концессионные соглашения — особый вид договоров, при заключении и исполнении которых происходит передача государственного либо муниципального имущества частному инвестору с целью его реконструкции и дальнейшей эксплуатации.

30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет). Данная компания активно работает на рынке грузовых перевозок Армении, постепенно укрепляя позиции на рынке транспортных услуг и расширяя географию международных перевозок. В настоящее время Компания осуществляет их в 75 стран мира. Проводимая ЗАО «ЮКЖД» политика по модернизации инфраструктуры положительно сказалась на эффективности эксплуатационной работы железной дороги. Так, транзитное время доставки груза сокращено более чем в 2 раза, время простоя под одной грузовой операцией — в 3 раза. Развернутая протяженность железнодорожных путей Армении составляет 1252,5 км, из которых 759,8 км — главные пути. Эксплуатационная длина ЮКЖД составляет 693,7 км.

В январе — декабре 2021 года ЗАО «ЮКЖД» перевезла 3 млн 124 тыс. тонн грузов, что меньше аналогичного показателя 2020 года 2,4 %.

При этом в экспортном сообщении перевезено немногим более 400 тыс. тонн, что меньше показателя 2020 года на 17 %, в импортном сообщении — 646,5 тыс. тонн со спадом на 4,4 %, и в местном сообщении — более 2 млн тонн с ростом к 2020 году на 2,7 %¹⁴.

Белорусская железная дорога («БЖД») — оператор белорусской сети железных дорог. БЖД связана с железными дорогами сопредельных стран: Латвии, Литвы, Польши, России и Украины. Эксплуатационная длина БЖД — 5474,1 км.

По предварительным итогам работы за 2021 год Белорусская железная дорога перевезла более 1 млн 245 тыс. контейнеров в ДФЭ (двадцатифутовом эквиваленте), что на 25 % больше, чем в 2020 году. Большинство грузов, перевозимых железной дорогой, являются международными, более четверти — транзитными. Объем транзитных контейнерных перевозок увеличился на 29 % и составил порядка 930 тыс. контейнеров в ДФЭ, в том числе в сообщении Китай — Европа — Китай он возрос в 1,3 раза. В настоящее время контейнерные поезда связывают 60 городов Китая со 170 городами 23 стран Европы.

Также в 2021 году БЖД продолжила работу по созданию необходимых условий для наращивания объемов экспортных

¹⁴ <https://www.railway.am/ctu/news/16>

поставок продукции белорусских предприятий в контейнерах. Развитие экспортных перевозок и продвижение белорусской продукции на внешние рынки сбыта, в первую очередь в Китай и страны ЕАЭС, являются важнейшими стратегическими направлениями для Белорусской железной дороги, а также сотрудничество с международными транспортными организациями и железнодорожными компаниями. Совместно с Российскими и Казахстанскими железными дорогами создано и функционирует акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс»¹⁵ (АО «ОТЛК ЕРА»), деятельность которого направлена на организацию и развитие контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай в рамках реализуемой концепции «Экономического пояса Шелкового пути». В 2022 году Белорусской железной дорогой будет продолжена работа по развитию транзитных перевозок, в том числе и по задействованию инфраструктуры всех белорусско-польских погранпереходов¹⁶.

АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (АО «НК «ҚТЖ») — транспортно-логистический холдинг, оператор магистральной железнодорожной сети Республики Казахстан, Национальный железнодорожный перевозчик грузов и пассажиров. По объему грузооборота и доходам входит в 15 крупнейших железнодорожных компаний мира. Перевозочная деятельность обеспечивает экономическую взаимосвязь с 14 областями Республики Казахстан и 3 городами республиканского значения, и через 16 стыковых пунктов — с пятью соседними странами: Китаем, Россией, Узбекистаном, Кыргызстаном и Туркменистаном. Протяженность эксплуатационной железнодорожной сети в Казахстане составляет 16 тыс. км.

АО «НК «ҚТЖ» удалось обеспечить положительную динамику грузовых перевозок и сохранить заданный тренд на раз-

¹⁵ АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА») создано 2 апреля 2018 г. путем реорганизации АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (АО «ОТЛК»), которое было основано 13 ноября 2014 г. ОТЛК ЕРА является правопреемником ОТЛК в части операционной деятельности.

¹⁶ https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2022/0-1/po-predvaritelny-m-dannym-v-2021-godu-belorusskaya-zheleznaya-doroga-perevezla-bolee-1-mln-245-tys-ko/

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru