

Материалы об опыте стратегического развития и реформ в железнодорожной отрасли Китая

I. Стратегическое развитие

Масштаб и качество железнодорожной сети продолжают улучшаться, при этом основная структура высокоскоростной железнодорожной сети «Восемь вертикальных и восемь горизонтальных» в основном сформирована. «Пустые места» в сети западного региона заполняются ускоренными темпами. Большое количество современных интегрированных пассажирских транспортных узлов и железнодорожных логистических баз было построено и введено в эксплуатацию, что способствует постоянному совершенствованию современной железнодорожной инфраструктуры. Продвижение «интеграции четырех сетей» железнодорожного транспорта, исследование возможности создания системы экологичных и низкоуглеродных железнодорожных стандартов, разработка стандартов выбросов для тепловозов, вывод из эксплуатации устаревших тепловозов и содействие внедрению локомотивов на новых видах энергии.

Реализация мер по снижению логистических затрат, повышению качества и эффективности в железнодорожном секторе. Координация развития специализированных железнодорожных подъездных путей, оптимизация и корректировка транспортной структуры, содействие переводу массовых грузов «с автомобильного на железнодорожный транспорт», стимулирование развития контейнерных мультимодальных перевозок, связывающих железнодорожный и водный транспорт, а также содействие железнодорожным перевозкам новых энергетических транспортных средств, потребительских литиевых батарей и литиевых аккумуляторов для снижения логистических затрат железнодорожного транспорта. Организация исследований в области цифровых и интеллектуальных потребностей железнодорожной отрасли в области регулирования и продвижение цифрового и интеллектуального развития железных дорог.

II. Реформа отрасли

Разделение функций правительства и предприятий в железнодорожной отрасли было успешно реализовано, а система управления подвергается постоянной оптимизации. В 2013 году в железнодорожной отрасли Китая была проведена административная и операционная реструктуризация, в результате которой было создано Государственная администрация железных дорог Китайской Народной Республики, которое взяло на себя административной функции бывшего Министерства железных дорог. Одновременно была создана Китайская железнодорожная корпорация

(ныне известная как Государственная корпорация «Китайские железные дороги»), которая взяла на себя ответственность за эксплуатацию и строительство железных дорог страны. Благодаря углублению реформ система управления железнодорожной отраслью постепенно перешла от высокоцентрализованной модели, объединяющей администрация и предприятия, к модели, соответствующей требованиям социалистической рыночной экономики. Системы и возможности управления в железнодорожной отрасли постоянно совершенствуются, что позволяет обеспечить более эффективный государственный надзор и способствует устойчивому росту и развитию железнодорожных предприятий.

Достигнуты предварительные результаты в рыночной реформе железнодорожного сектора, при этом продолжается инновационная работа в области инвестиционных и финансовых моделей. Рынок железнодорожного строительства был полностью открыт, и были классифицированы новые железнодорожные проекты для инвестиций и строительства. Права собственности и эксплуатации междугородних железных дорог, пригородных железных дорог, железных дорог для разработки ресурсов и ветвей были открыты для местных органов власти и социального капитала. Социальный капитал поощряется к инвестированию в железнодорожное строительство, причем средства привлекаются через различные каналы и методы. Рынок железнодорожного строительства и эксплуатации был открыт, были усовершенствованы механизм плавающих тарифов на пассажирские перевозки и механизм формирования цен на грузовые перевозки. Это способствует сочетанию автономного ценообразования железнодорожными транспортными предприятиями и ценообразования, регулируемого рынком. Углубление реформы смешанной собственности привело к существенному прогрессу в капитализации, акционировании и секьюритизации железнодорожных активов. Эффективность управления железнодорожными активами неуклонно повышается, функциональная роль капитала и его мультиплицирующий эффект непрерывно расширяются. Правительство играет всё более значимую роль, создавая рыночную, регулируемую правом и открытую для международного сотрудничества деловую среду в железнодорожной отрасли, благодаря чему субъекты рынка транспортных услуг становятся более многообразными.

На следующем этапе, в соответствии с новыми требованиями «продвижения независимой эксплуатации естественно-монопольных сегментов и рыночных реформ конкурентных звеньев в таких отраслях, как энергетика, железные дороги, телекоммуникации, водное хозяйство и коммунальные услуги», будет продолжено углубление реформы комплексной транспортной системы, а работа по реформированию железнодорожной системы будет последовательно продвигаться вглубь.