

Перестройка управления железнодорожным транспортом КНР

© 2014

С. Сазонов, К. Петрунько

На XVIII съезде КПК и 3-м пленуме ЦК КПК были сформулированы задачи перестройки управления железнодорожной отраслью КНР с одновременным осуществлением мер, обеспечивающих повышение ее инвестиционной привлекательности. В процессе реформирования Министерство железных дорог КНР было упразднено.

Ключевые слова: XVIII съезд КПК, 3-й пленум ЦК КПК, Министерство железных дорог КНР, Государственное управление железными дорогами (ГУЖД), Министерство транспорта, Китайская железнодорожная корпорация (КЖК), высокоскоростные железные дороги (ВСЖД).

В 2000–2013 гг. в Китае было построено более 17 тыс. км новых железных дорог, и в начале 2014 г. их суммарная длина превысила 103 тыс. км¹.

В 2011 г. доля электрифицированных линий составляла около 50% общесетевой протяженности, а вскоре после введения в строй 2298-километровой ВСЖД Пекин—Гуанчжоу в начале 2014 г. длина действующих в Китае электрифицированных железных дорог составила 52,4% общесетевой протяженности, превысив 48 тыс. км (для сравнения: протяженность электрифицированных линий в России в 2013 г. составляла 43,3 тыс. км, в Германии, Индии, Японии и Франции — 21,0, 18,81, 16,97 и 15,22 тыс. км соответственно²). По этому показателю КНР в 2013 г. заняла первое место в мире.

Строительство ВСЖД позволяло смягчить напряженность с грузовыми перевозками на наиболее загруженных магистралях, которые в 2013 г. удовлетворяли около 90% потребностей грузоотправителей³. Железнодорожный транспорт, несмотря на снижение в начале XXI в. его доли в объеме перевозок, остается здесь важнейшим видом транспорта. По общей протяженности действующих железных дорог Китай занимает второе место в мире и первое место в Азии.

Железнодорожный транспорт КНР является к тому же крупнейшим работодателем в стране — в 2013 г. численность его персонала приближалась к 2 млн чел.⁴ Загруженность этого вида транспорта — самая высокая в мире. Железные дороги Китая — лидеры по объему пассажирских перевозок — в 2013 г. этот показатель достиг 2,08 млрд человек (в пиковые дни железные дороги перевозили по 10 млн пассажиров)⁵. Китайские железные дороги — на втором месте в мире по объему грузоперевозок: плотность грузовых перевозок КЖК вдвое превышает российскую, значительно выше, чем в США, Ин-

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ЦЭСИК ИДВ РАН. Тел.: 8(499) 129–04–01. E-mail: jsazonova2010@mail.ru.

Петрунько Ксения Александровна, аспирантка ИДВ РАН. Тел.: 8–967–104–18–61; E-mail: petrunko-ksenia@yandex.ru.

дии и странах Европы⁶. Средняя дальность перевозки грузов по железной дороге в 2013 г. была одной из высших в мире — 750 км⁷.

После окончания строительства в ноябре 2013 г. ВСЖД Тяньцзинь — Цинхуандао (287 км), в декабре того же года — ВСЖД Пекин — Харбин (1249 км) и ввода в эксплуатацию 28 декабря 2013 г. семи новых ВСЖД общей протяженностью 2285 км, Китай стал страной с **крупнейшей в мире сетью ВСЖД** (более 50% общей протяженности скоростных дорог в мире⁸) при протяженности 10463 км. В начале 2014 г. в Китае высокоскоростные экспрессы курсировали по 34 выделенным линиям ВСЖД⁹. Строительство высокоскоростных магистралей значительно повысило мобильность населения КНР — к началу 2014 г. на долю ВСЖД приходилось около 25% всех пассажирских перевозок железнодорожным транспортом КНР¹⁰.

Согласно «Программе развития комплексной транспортной системы на 12-ю пятилетку», общая протяженность ВСЖД в КНР к 2020 г. должна будет возрасти до 20 тыс. км, а суммарную длину железнодорожных линий для поездов со скоростью не менее 160 км/час планируется довести до 40 тыс. км¹¹. Эти магистрали, состоящие из четырех линий в направлении «север-восток» и четырех маршрутов в направлении «восток-запад»,¹² охватят почти все города Китая с населением 500 тыс. и более человек и обеспечат доступ к скоростному железнодорожному сообщению более 90% населения страны¹³. Магистрали в направлении «север-юг» свяжут Пекин с крупнейшими мегаполисами (Шанхай и Гуанчжоу), а также с Шэньяном, Харбином и Далянем на северо-востоке. Строительство новых магистралей обойдется в 1,5 трлн юаней.

Появление ВСЖД в Китае не только стало технологическим прорывом, но и сыграло большую роль в деле стимулирования развития экономики страны и активизации внутреннего спроса. Согласно расчетам китайских экономистов на основе межотраслевых балансов, каждый миллиард юаней, вложенный в развитие ВСЖД, создает более 20 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли, плюс вдвое больше рабочих мест в смежных отраслях¹⁴. Китайская аналитическая компания China Galaxy Securities Co. Ltd подсчитала, что инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл. США) капиталовложений в железнодорожное строительство может обеспечить спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента¹⁵. Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта единодушны в своих оценках — *капиталовложения в развитие железнодорожной инфраструктуры способствуют росту ВВП КНР на 2–3%*¹⁶.

Строительство ВСЖД способствует динамичному развитию экономики прилегающих районов и многих связанных с прокладкой новой ВСЖД отраслей. По оценкам специалистов МЖД КНР, введенная в эксплуатацию в декабре 2012 г. самая протяженная в мире ВСЖД Пекин—Гуанчжоу позволит ежегодно увеличивать ВВП КНР на 30 млрд юаней.

После ввода в строй в 2006 г. наиболее удаленной 1956-километровой ВСЖД Цинхай — Тибет¹⁷ ВВП Тибетского автономного района (ТАР) увеличился с 34,2 млрд юаней в 2006 г. до 80,2 млрд юаней в 2013 г. За этот период доходы туристической отрасли ежегодно возрастали на 25%, количество туристов, посетивших ТАР, увеличивалось на 30%, общее количество туристов, посетивших автономный район, выросло с 1,8 млн до 12,9 млн¹⁸. В 2013 г. 330 тыс. человек, или 10% населения Тибета работали в туристической индустрии. Благодаря стремительному развитию региональной экономики и функционированию ВСЖД Цинхай — Тибет общий объем экспортно-импортных операций автономного района превысил в 2013 г. 3 млрд долл.¹⁹

К сожалению, впечатляющие успехи развития отрасли, обусловленные, в первую очередь, дополнительным (к бюджетному финансированию) кредитованием центральными и местными банками, породили серьезные проблемы. Многие зарубежные экономисты и раньше полагали, что «чрезмерный объем инвестиций, направляемый в ак-

тивное расширение скоростного железнодорожного строительства, чреват большими рисками, что может затруднить развитие китайской экономики»²⁰.

Согласно данным руководства недавно учрежденной Китайской железнодорожной корпорации (КЖК), в начале 2014 г. стоимость основных фондов отрасли составляла 4,84 трлн юаней (800 млрд долл.)²¹, а объем ее долгов вырос на более чем 50% по сравнению с началом 2011 г. (1,98 трлн юаней)²², достигнув 3,06 трлн юаней (510 млн долл. США)²³.

Соотношение объема долговых обязательств к стоимости основных фондов КЖК (МЖД КНР) увеличилось с 58,28% в 2011 г.²⁴ до 63,22% в начале 2014 г.²⁵ При этом аналитики скептически относятся к качеству этого долга в условиях ускоренного расширения масштабов строительства инфраструктуры ВСЖД, непрозрачности управления железнодорожной отраслью, отсутствием частного финансирования²⁶.

Были сделаны прогнозы, что к концу 2014 г. общая сумма долговых обязательств может достичь 3,5 трлн юаней²⁷.

В начале 2014 г. крупнейшая компания КНР China Railway Group по показателю «чрезмерной задолженности и наличию плохих долгов» поднялась на первое место среди 36 компаний, занимающихся железнодорожным строительством,

Соотношение стоимости активов компании (626,6 млрд юаней, или 103,5 млрд долл.) к общему объему задолженности (531,6 млрд юаней, или 87,8 млрд долл.) составило 84,84%. Это соотношение несколько снизилось в середине 2013 г., но возросло по сравнению с 2012 г., когда это соотношение составляло 83,92%²⁸.

Огромная финансовая задолженность МЖД КНР, при относительно недостаточном объеме государственных инвестиций в развитие железнодорожной сети, необходимость выявления дополнительных источников вложения в развитие отрасли вынудили руководство страны всерьез заняться реформированием железнодорожной монополии. 22 марта 2012 г. Госсовет КНР одобрил план модернизации железнодорожного транспорта, разработанный при участии МЖД КНР и нацеленный на реструктуризацию отрасли, *разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности*.

Для ликвидации монополизма МЖД КНР в Китае трижды осуществлялись попытки реформировать отрасль. В 1986 г. тогдашний министр МЖД КНР *Дин Гуаньгэн* провозгласил курс на «полную экономическую ответственность», предусматривавший отчисление лишь 5% прибыли министерства в бюджет, повышение финансовой независимости МЖД от государства. План не был реализован в связи с увольнением министра за серию железнодорожных аварий.

В 2000 г. министр, *Фу Чжисхуань* выступил с инициативой полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности «ради либерализации перевозок и деятельности по оперированию подвижным составом». Эта инициатива была отвергнута Госсоветом КНР.

В марте 2005 г. новый министр *Лю Чжицюнь* выступил с предложением о ликвидации 41 отделения дорог. Однако его инициатива не затрагивала суть реформы отрасли — ликвидацию монополизма министерства, предоставление большей свободы хозяйствования и привлечение дополнительных источников финансирования. В 2011 г. после аварии высокоскоростного пассажирского поезда в Вэньжоу он был исключен из партии, уволен с формулировкой «за коррупцию», а 9 июля 2013 г. приговорен к смертной казни с двухлетней отсрочкой «за взяточничество и злоупотребление должностными полномочиями»²⁹.

Следствием решений XVIII съезда КПК и 3-го пленума ЦК КПК 18-го созыва, состоявшихся в ноябре 2013 г., явились преобразования в сфере государственных предприятий, которые со времени создания КНР составляли фундамент народного хозяйства.

Руководство КНР приступило к проведению ориентированных на рынок реформ на государственных предприятиях с целью дальнейшего демонтажа их монопольного положения и всемерного поощрения конкуренции.

В резолюции пленума отмечалось:

– Все больше активов, принадлежащих государству, будут трансформироваться в предприятия общественного благосостояния;

– На предприятия естественных монополий будут распространяться функции государственных полномочий хозяйственного управления;

– Частный капитал будет допущен к участию в инвестиционных проектах наравне с государственным — тем самым будет обеспечен переход к экономической модели, основанной на «праве смешанной собственности»³⁰.

Первой крупной государственной естественной монополией, где началось разделение полномочий между административным регулированием и рыночными отношениями, стала сфера железнодорожного транспорта, руководимая МЖД КНР (по оценке многих китайских экономистов, данное министерство «как и остальные госкорпорации является низкоэффективной и громоздкой структурой, получающей чрезмерные государственные преференции»³¹.

Ранее, на состоявшемся 14 марта 2013 г. пленарном заседании в рамках первой сессии ВСНП 12-го созыва был одобрен план реструктуризации МЖД КНР «с целью разделения функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности китайских железных дорог с одновременным выделением из монопольной структуры министерства конкурентных видов деятельности, сокращения бюрократии и повышения эффективности железнодорожных услуг»³².

В соответствие с планом, МЖД КНР было разделено на административное и коммерческое подразделения — Государственное управление железных дорог КНР (ГУЖД КНР) и Китайскую железнодорожную корпорацию (КЖК)³³.

Основными задачами деятельности ГУЖД КНР были определены: мониторинг и определение технологических стандартов, обеспечение контроля безопасности на железнодорожном транспорте, повышение уровня сервиса, оценка качества и перспектив нового инфраструктурного строительства³⁴.

Предполагалось, что КЖК (China Railway Corp.) с зарегистрированным капиталом в 1,04 трлн юаней (165,73 млрд долл.)³⁵ будет заниматься оперативной деятельностью реорганизованного МЖД КНР, определять уровень железнодорожных тарифов, заниматься трудоустройством двух миллионов сотрудников отрасли³⁶, постепенно сокращать сумму задолженности бывшего МЖД КНР³⁷, а также «сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами с целью извлечения максимальной прибыли из переданных активов»³⁸.

Соответствующие активы, долговые обязательства, персонал восемнадцати региональных управлений, транспортных компаний Министерства железных дорог (МЖД) КНР были переданы в собственность Корпорации железных дорог (КЖД)³⁹.

Планируется, что в дальнейшем восемнадцать железнодорожных управлений будут трансформированы в семь региональных корпораций⁴⁰: объединяющее Пекин и Тяньцзинь, Северо-восточное, Восточное, Центральное, Юго-западное и Северо-западное. Нынешняя Сианьская корпорация может превратиться в самостоятельное подразделение, либо войти составной частью в Северо-западную корпорацию со штаб-квартирой в г. Ланьчжоу. Несколько ключевых ВСЖД могут войти в состав новых корпораций в качестве независимых агентов, например, ВСЖД Пекин—Сянган⁴¹.

На проходившей в марте 2013 г. в Пекине 1-й сессии ВСНП 12-го созыва заместитель директора Народного банка Китая Лю Шиюй отметил, что «после реорганизации МЖД ее коммерческие долги будут переданы создаваемой КЖК, которая будет отвечать за реализацию хозяйственных функций действующего министерства»⁴², а государство бу-

дет и впредь принимать комплексные меры по расширению финансовой поддержки железнодорожному строительству, поощрению инвестиций в железнодорожный сектор»⁴³.

По сообщениям руководства КЖК, корпорация приступила к изучению технического обоснования завершения в срок строительства крупных инфраструктурных проектов⁴⁴, а правительство, в свою очередь, обязалось предоставлять этой новой структуре субсидии в течении трех лет после начала реформирования МЖД КНР⁴⁵.

В плане отмечается, что КЖК является предприятием, основанным исключительно на государственном капитале⁴⁶, а Министерство финансов КНР будет выполнять обязанности инвестора от имени Госсовета КНР⁴⁷ и «со всей ответственностью подходить к вопросу снижения уровня предыдущей задолженности МЖД КНР, следить за качеством и объемами эмиссии ценных бумаг КЖК»⁴⁸.

22 марта 2013 г. Госкомитет по развитию и реформе (ГКРР) объявил, что ставки грузовых и пассажирских железнодорожных тарифов, по-прежнему, будут определяться решением правительства КНР, которое намерено «подходить к решению этого вопроса со всей серьезностью, принимая во внимание операционные, строительные расходы, рост доходов населения. Уровень железнодорожных тарифов будет координироваться в соответствии со стоимостью транспортировки другими видами транспорта КНР»⁴⁹. Министерство транспорта КНР через ГУЖД КНР будет осуществлять контроль над деятельностью КЖК согласно существующим правовым актам⁵⁰.

С целью «дальнейшего развития конкуренции в сфере грузовых перевозок и поэтапного прекращения перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками»⁵¹, осуществления ряда мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного комплекса КНР», в июне 2013 г. КЖК приступила ко второму этапу реформирования отрасли, направленному на снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на железнодорожные грузоперевозки⁵².

В деле расширения железнодорожной сети КЖК рассчитывает привлечь дополнительные источники финансирования за счет расширения сотрудничества с Национальным инвестиционным фондом Китая (НИФК)⁵³, а также посредством учреждения Фонда железнодорожного развития (ФЖР)⁵⁴.

Отличительная особенность деятельности НИФК заключается в возможности получения бюджетного финансирования инфраструктурного строительства при соблюдении ряда условий, включая соответствие проекта стратегическим отраслевым и государственным программам⁵⁵.

По замыслу руководства КЖК, ФЖР мог бы играть роль инвестиционной платформы, открытой для частного капитала и средств местных правительств⁵⁶. Планируется, что доля государственного участия в формировании финансовых средств этого Фонда может составлять 50%⁵⁷, доля КЖК — 40%, а 10% будут мобилизованы за счет частных инвесторов и местных правительств⁵⁸, «поскольку новые железнодорожные магистрали стимулируют экономическое развитие на региональном уровне и создают новые рабочие места»⁵⁹.

Эксперты ГКРР полагают, что проводимая реформа МЖД КНР позволит значительно сократить стоимость расходов по логистике⁶⁰, понизить на треть стоимость железнодорожных тарифов на грузовые перевозки⁶¹. Некоторые известные китайские экономисты высказывают сомнения в достоверности стоимости основных фондов реорганизуемого МЖД КНР⁶², оцениваемой аудиторами министерства в первом квартале 2013 г. в размере 4,56 трлн юаней⁶³.

Учитывая, что протяженность железнодорожных путей КНР составляет 100 тыс. км (при средней стоимости 200 млн юаней за 1 км пути⁶⁴), стоимость основных фондов реорганизуемой МЖД КНР может составлять не менее 20 трлн юаней⁶⁵.

Многие китайские экономисты гадают, каким образом будет погашаться огромная финансовая задолженность перед центральными и местными банками КНР, образо-

вавшаяся за счет предыдущего и текущего крупномасштабного инвестирования в новое инфраструктурное строительство⁶⁶.

На первых порах реформированию системы управления железнодорожным транспортом КНР, казалось бы, сопутствовал успех: лишь за первый квартал 2013 г. чистая прибыль КЖК достигла 6,88 млрд юаней, а совокупный объем иностранных займов и кредитов на местном уровне превысил 100,9 млрд юаней⁶⁷. Однако некоторые аналитики бывшего МЖД КНР полагают: «Если государство откажется реструктурировать часть долга, оставленного прежним министерством, то у новой корпорации не останется иного выхода, как только повысить стоимость железнодорожных тарифов»⁶⁸.

Эти эксперты отмечают, что при прежнем МЖД КНР низкая стоимость пассажирских билетов и, соответственно, убыточность этого сегмента деятельности МЖД в основном компенсировалась доходами от тарифа на грузовые перевозки. В прошлом МЖД КНР осторожно подходило к повышению стоимости грузовых перевозок в стране — с 2003 г. Министерство постепенно повышало грузовой тариф девять раз⁶⁹, причем последнее повышение состоялось в марте 2013 г.⁷⁰

По мнению профессора Пекинского Университета транспорта Чжао Цзяня, «сегодня КЖК, будучи коммерческой организацией, вряд ли будет мириться с убытками»⁷¹. Первым шагом реформы грузовых тарифов явилось решение об их повышении с января 2014 г. на 0,03 юаня за т/км, что составило 20% от размера предыдущего тарифа на грузовые перевозки в КНР — 0,13 юаня за т/км.

Впрочем, по мнению аналитиков КЖК, за исключением угольной и сталелитейной отраслей, осуществляющих транспортировку своей продукции на дальние расстояния, повышение тарифов в целом не окажет значительного влияния на экономику КНР⁷². Руководитель КЖК Шэн Гуанцзу на ежегодном рабочем совещании заявил, что в 2014 г. объем перевозок железными дорогами КНР по сравнению с 2013 г. возрастет на 2%, достигнув 3,28 млрд т, объем перевозки пассажиров — на 10%.⁷³

Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта признают, что импульс к нововведениям в большинстве случаев исходит от частного сектора, а это требует децентрализации в принятии экономических решений⁷⁴. Роль КЖК должна заключаться в создании наиболее благоприятной среды для развития конкуренции и предпринимательства и использования преимущественно косвенных форм и методов регулирования.

Основными хозяйствующими субъектами могут стать управления дорог, действующие на основе регуляторного контракта, а КЖК будет отвечать лишь за общее руководство отраслью и за формирование инвестиционного фонда для развития значимых национальных программ и проектов в области железнодорожного транспорта⁷⁵.

Регулирующий контракт будет представлять собой соглашение между КЖК и хозяйствующим субъектом (управлением), определяющее основные параметры предоставляемых услуг, а срок его действия может быть не менее 5 лет.

На весь срок действия контракта будут определяться темпы индексации тарифов, объемы и график предоставления субсидий на реализацию конкретных проектов, обязательства руководства дорог по реализации таких проектов, обеспечения перевозочной деятельности и пр. Стратегическим направлением финансирования нового железнодорожного строительства станет государственно-частное партнерство (ГЧП) в форме концессионных соглашений в сфере строительства железнодорожной инфраструктуры. Объем инвестиций частного партнера должен быть в соотношении не менее чем 1:3 (т.е., на один юань, инвестированный государством, частный инвестор должен вложить не менее трех юаней⁷⁶).

КЖК предлагает применять модель жизненного цикла: в этом случае выбирается консорциум инвесторов, который привлекает долгосрочное финансирование, строит ма-

гистраль и в течение 30–40 лет управляет ею и получает доходы, а КЖК обязуется по истечении срока вернуть до 70% от общего объема инвестиций⁷⁷.

Расширение возможности привлечения дополнительных финансовых ресурсов в развитие объектов магистральной инфраструктуры КЖК напрямую связывает с привлечением частного капитала, допуск которого на инфраструктурный рынок был открыт решением Госсовета КНР от 28 марта 2012 г.⁷⁸ Было принято Постановление об учреждении пилотной зоны «всеобъемлющей финансовой реформы» в городе Вэньчжоу⁷⁹. Этим решением Госсовет КНР наделил муниципалитет правом привлекать частные инвестиции в развитие местной инфраструктуры⁸⁰.

Первым шагом городских властей стала продажа в 2013 г. 50-процентного пакета акций строящейся государственной 52,22-километровой железной дороги стоимостью в 17,6 млрд юаней⁸¹, который был раскуплен индивидуальными инвесторами и частными компаниями⁸². Частные инвесторы сходились во мнении, что акции государственной компании «более надежны, чем вклады в коммерческих банках, а долгосрочные проценты по железнодорожному кредиту выглядят более привлекательно по сравнению с аналогичными финансовыми продуктами иных банков»⁸³.

Местное железнодорожное управление СУАР явилось первым подразделением реорганизованного МЖД КНР, которое в конце марта 2013 г. стало активно привлекать частных инвесторов в инфраструктурное строительство.

СП с уставным капиталом в 50 млн юаней (8 млн долл.) было зарегистрировано в уезде Цапдал Сибэ (СУАР), половина которого была сформирована за счет частных инвестиций⁸⁴.

В январе 2014 г. директор департамента инвестиций ГКРР У Хун посулил, что Правительство КНР ускорит разработку положений, стимулирующих участие частного капитала в развитии железнодорожного транспорта Китая⁸⁵.

1. The history of China's railway transport. URL: http://www.china.org.cn/photos/2014-01/23/content_31284975.htm.
2. China's electric railway mileage exceeds 48,000 km. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-12/05/content_27313735.htm.
3. *Han Qiao*. China to build more high-speed railways. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2012-10/02/content_26689758.htm.
4. Debts in focus for MOR breakup. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/10/content_28197954.htm.
5. China's rail traffic to surge in 2014. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/09/content_17226912.htm.
6. Central Intelligence Agency. Country comparison: Railways. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>.
7. China's rail traffic to surge in 2014. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/11/t20140111_2102073.shtml.
8. China's high-speed rail on fast track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/834687.shtml#>. Us71k PRdUps.
9. New high-speed rail links Tianjin, Qinhuangdao. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201312/02/t20131202_1834527.shtml.
10. Railway reforms to deliver multiple dividends. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-08/22/content_29792250.htm.
11. *Han Qiao*. China to build more high-speed railways. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2012-10/02/content_26689758.htm.
12. *Li Yang (China Daily)*. Seven new high-speed railways begin operations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-12/29/content_17203951.htm.
13. China to form high-speed railway network by 2015. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-07/25/content_15617455.htm.

14. Тэдао юньшу юй цзинцзи. 2012. № 2. С. 4.
15. High-speed progress. URL: http://en.ce.cn/Business/ti/201311/14/t20131114_1750981.shtml.
16. *Xu Wei, Xin Dingding (China Daily)*. Reorganized railways an engine for reform. URL: http://www.chinadaily.com.cn/kindle/2013-04/11/content_16391982.htm.
17. Tibet's Medog County restricts tourist arrivals. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/13/c_132885315.htm.
18. Tourists to Tibet surge in 2013. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-02/02/c_133089541.htm.
19. Railway boosts economic growth in Tibet. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/15/content_17236538.htm.
20. Market reforms enter new era. URL: http://en.ce.cn/Business/opinion/201401/06/t20140106_2055139.shtml.
21. CRC to reduce investment by 30b yuan for 2014. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/836668.shtml#Us7y7vRdUps>.
22. *Hu Yue*. High-Speed Doubts. China's high-speed railway development faces a number of environmental and financial obstacles. Beijing Review. 2011. Vol. 54, № 23. June 16. P. 30.
23. Railway sector seeks more investment: official. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/15/t20140115_2125536.shtml.
24. New railway attracts private capital. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-05/14/content_15288316.htm.
25. Fund to ease burden of rail projects. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/18/content_16136189.htm; China's high-speed rail on fast track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/834687.shtml#Us71kPRdUps>.
26. *An Baijie (China Daily)*. Train tickets may cost more than air travel. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8174617.html>.
27. China railway entered a new stage of development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2013-03/18/content_16317963.htm.
28. *Li Hongmei*. China Railway remains top debtor in 2013. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/13/t20140113_2109475.shtml.
29. *Lan Xinzheng*. Restart Railway Reform. China must reform its railway sector and eliminate the state monopoly in the sector, but reforms will not be easy. Beijing Review. 2012. Vol. 55, № 15. 12 April. P. 30; *Richard Fu (Shanghai Daily)*. Rail spending to rise 3% in 2013. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8096959.html>; China's high-speed rail on fast track. <http://www.globaltimes.cn/content/834687.shtml#Us71kPRdUps>; *Xu Wei, Tang Yue (China Daily)*. Long way ahead for reform. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2013-10/04/content_17009508.htm.
30. *Shi Mingshen, Li Zhenyu (People's Daily Online)*. Commentary: A reading of China's roadmap for market-oriented reforms. URL: <http://english.people.com.cn/business/8460479.html>; China's emphasis on market's 'decisive' role to boost economic efficiency. URL: <http://english.people.com.cn/business/8456596.html>.
31. Diverse ownership to boost SOE reforms. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/05/c_133020197.htm.
32. China to dismantle Railways Ministry. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/11/content_16297377_4.htm; Nation set to launch new railway corporation. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8168072.html>.
33. China launches new State-owned railway corporation. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/15/content_16310908.htm.
34. Debts in focus for MOR breakup. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/10/content_28197954.htm.
35. China's railway pricing scheme unchanged: NDRC official. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8179634.html>.
36. Debts in focus for MOR breakup. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/10/content_28197954.htm.
37. *Ni Jinjie (The Beijing News)*. Three Issues Confronting China Railway Corp. URL: http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2013-03/25/content_529610.htm.
38. China railway entered a new stage of development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2013-03/18/content_16317963.htm.

39. China's railway bonds rating to remain intact. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-03/13/content_16306281.htm.
40. Lu named boss of new railway administration. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/china/2013-03/27/content_16350291.htm.
41. Zheng Yangpeng (*chinadaily.com.cn*). Rail network on track to be split, report says. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-04/18/content_16419334.htm.
42. Chinese gov't approves establishment of China Railway Corporation. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171031.html>.
43. Кредитный рейтинг облигаций Министерства железных дорог КНР останется неизменным после его реорганизации — заместитель председателя Центробанка КНР. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8166331.html>.
44. China's railway infrastructure investment up 28%. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8204607.html>.
45. China to allow social capital in railway sector. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-08/21/content_29779933.htm.
46. Li Qiaoyi (*Global Times*). Railway debt issue tabled. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8163411.html>.
47. Green light given to new firm. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8168198.html>.
48. Debts in focus for MOR breakup. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/10/content_28197954.htm.
49. China's railway pricing scheme unchanged: NDRC official. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8179634.html>.
50. Railway sector seeks more investment: official. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/15/t20140115_2125536.shtml.
51. Zheng Yangpeng (*chinadaily.com.cn*). Rail network on track to be split, report says. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-04/18/content_16419334.htm.
52. Lan Xinzhen. Taking the Next Big Step. Chinese leadership raises the bar in their commitment to deepening reform // *Beijing Review*, 2013, Vol. 56, № 46. Nov. 14. P. 17.
53. State-owned railway project attracts investors. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2013-03/12/content_16303269.htm.
54. New lure for private investment in SOEs. URL: http://www.china.org.cn/wap/2012-05/26/content_25484336.htm.
55. China's fixed asset investment in railways up 25.7%. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/14/content_16308428.htm.
56. China plans 650b yuan in rail investment. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/17/content_16132939.htm.
57. Fund to ease burden of rail projects. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/18/content_16136189.htm.
58. China to allow social capital in railway sector. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-08/21/content_29779933.htm.
59. China's high-speed railway boom to continue. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-01/15/content_16123837.htm.
60. Lu Ning. CRC puts new face on old monopoly. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171345.html>.
61. Zheng Yangpeng (*China Daily*). Investment in railways rises. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8168190.html>.
62. China railway entered a new stage of development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2013-03/18/content_16317963.htm.
63. Xin Dingding, Baijie (*China Daily*). Railway reform 'a step forward', but success not guaranteed. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-03/11/content_16296491.htm.
64. Chinese state-owned railway giant goes into business. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171077.html>.
65. Nation set to launch new railway corporation. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8168072.html>; China railway entered a new stage of development. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2013-03/18/content_16317963.htm.

66. Li Qiaoyi (*Global Times*). Railway debt issue tabled. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8163411.html>.
67. China Railway Corporation liabilities up in Q1. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-05/03/content_16473413.htm.
68. An Baijie (*China Daily*). Train tickets may cost more than air travel. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8174617.html>; Ni Jinjie (*The Beijing News*). Three Issues Confronting China Railway Corp. URL: http://www.bjreview.com.cn/THIS_WEEK/2013-03/25/content_529610.htm.
69. Zheng Yangpeng (*China Daily*). Investment in railways rises. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8168190.html>.
70. MOR planning to hike freight rates. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8135597.html>.
71. Xu Wei, Xin Dingding (*China Daily*). Reorganized railways an engine for reform. URL: http://www.chinadaily.com.cn/kindle/2013-04/11/content_16391982.htm.
72. China mulling railway freight rate hike. URL: http://en.ce.cn/subject/exclusive/201401/27/t20140127_2216845.shtml.
73. China's rail traffic to surge in 2014. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/11/t20140111_2102073.shtml.
74. Zhang Monan (an associate researcher with the State Information Centre). Safeguarding Private Investment. Beijing Review. 2012. Vol. 55, № 25. 21 June. P. 34.
75. Call for local moves on private investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-12/28/content_27538768.htm.
76. Railway sector seeks more investment: official. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/15/t20140115_2125536.shtml.
77. Railways try to get investors on track. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-05/21/content_25430034.htm.
78. China to further «stimulate» private investment: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/06/content_28143284.htm.
79. Wenzhou to attract more investment. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8130088.html>.
80. Top 10 Economic News Stories in 2012. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2012-12/24/content_509207_2.htm.
81. China's railway to retain current pricing scheme. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/22/content_28332958.htm.
82. Wenzhou railway project attracts investors. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/13/content_28224589.htm.
83. Private investment in rail project boosts Wenzhou. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-04/25/content_27506862.htm.
84. Zheng Yangpeng (*Chinadaily.com.cn*). Local railway gets private-capital investment. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/20/content_16325880.htm.
85. Du Juan, Zhao Yinan, Chen Jia (*China Daily*). «Early warning» on capacity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/23/content_17252652_2.htm.