

Ли Фэн (КНР), С.Л. Сазонов

Современное состояние, перспективы развития железнодорожной отрасли в Китае и российско-китайское сотрудничество в области совместных железнодорожных перевозок

Аннотация. В статье проанализированы внутриотраслевые и структурные параметры железнодорожного комплекса Китая, проведен анализ соответствия его инновационного и пространственного развития запросам китайской экономики. Развитие высокоскоростных железных дорог ускоряет транспортную доступность, они становятся новой стратегической отраслью промышленности Китая и содействуют развитию высокотехнологичных производств в других отраслях промышленности страны. Сегодня основная цель экономического усиления КНР базируется на новой модели, ориентирующейся на стимулирование роста китайских зарубежных инвестиций и увеличение экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью, а железнодорожному комплексу КНР, являющемуся мощным мультипликатором экономического роста, отводится главная роль в решении этой приоритетной национальной задачи. В статье отмечается, что магнитами евразийской железнодорожной интеграции сегодня являются КНР и РФ, обеспечивающие превращение Евразийского железнодорожного союза в полицентричное формирование, принципиальное значение для которого будет иметь российско-китайское объединение железнодорожных сетей, от возможности присоединения, к которому и использования его синергетического эффекта потенциальную выгоду смогут получить все участники этого регионального мегапроекта. В статье обобщены конкретные предложения по формированию новых конфигураций совместного приграничного железнодорожного инфраструктурного развития по всей протяженности российско-китайской границы. Повысить эффективность российско-китайских приграничных связей необходимо и для формирования российской региональной конкурентной железнодорожной политики, позволяющей интенсифицировать экономические контакты приграничных российско-китайских регионов. Создание новых конфигураций совместного каркаса железнодорожных сетей даст возможность увеличить уровень надежности системы транспортного сообщения между РФ и КНР и увеличить не только транзит китайских товаров в Европу через территорию России, но и обеспечить рост грузового товарного потока из стран АТР. Это позволит обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из КНР в страны АТР и Европы, а наличие такого надежного и ключевого дружественного азиатского партнера, как Китай, в этом стратегически важном железнодорожном проекте может оказаться самым ценным преимуществом.

Ключевые слова: Россия, Китай, Казахстан, железнодорожный транспорт, грузооборот, высокоскоростные железнодорожные магистрали, пункты пропуска, грузового поезда Китай—Европа, экспорт товаров, транзит.

Авторы: Ли Фэн (КНР), аспирант, Институт Китая и современной Азии Российской академии наук. E-mail: lf515481@gmail.com

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт Китая и современной Азии Российской академии наук.

ORCID: 0000-0002-8889-7072. E-mail: sazonovch@mail.ru

Для цитирования: Ли Фэн, Сазонов С.Л. Современное состояние, перспективы развития железнодорожной отрасли в Китае и российско-китайское сотрудничество в области совместных железнодорожных перевозок // Современная Азия: политика, экономика, общество. 2025. № 3. С. 24—37.

DOI: 10.48647/ISSA.2025.51.73.003.

Li Feng (PRC), S.L. Sazonov

Current state and prospects for the development of the railway industry in China and Russian-Chinese cooperation in the field of joint railway transportation

Abstract. The article analyzes the intra-industry and structural parameters of China's railway complex, analyzes the correspondence of its innovative and spatial development to the needs of the Chinese economy. The development of high-speed railways accelerates transport accessibility; they become a new strategic industry in China and promote the development of high-tech industries in other industries of the country. Today, the main goal of China's economic development is based on a new model focused on stimulating the growth of Chinese foreign investment and increasing exports of innovative products with high added value, and the PRC railway complex, which is a powerful multiplier of economic growth, plays a major role in solving this national priority task. The article notes that today the integration magnets of Eurasian railway integration are the PRC and the Russian Federation, which ensure the transformation of the Eurasian Railway Union into a polycentric formation. The Russian-Chinese integration of railway networks will be of fundamental importance, and all participants in this regional megaproject will be able to benefit from the possibility of joining it and using its synergetic effect. The article summarizes specific proposals for the formation of new configurations for joint cross-border railway infrastructure development along the entire perimeter of the Russian-Chinese border. Increasing the effectiveness of Russian-Chinese cross-border relations is also necessary as a basis for the formation of a Russian regional competitive railway policy, which makes it possible to intensify economic contacts between the Russian-Chinese border regions. The creation of new configurations of the joint railway network framework will increase the reliability of the transport communication system between the Russian Federation and China and increase not only the transit of Chinese goods to Europe through Russia, but also ensure the growth of freight traffic from the Asia-Pacific countries. This will ensure the transformation of the Far Eastern Federal District into a significant link of transit traffic from China to the Asia-Pacific region and Europe, and the presence of such a reliable and key friendly Asian partner as China in this strategically important railway project may prove to be the most valuable advantage.

Keywords: Russia, China, Kazakhstan, railway transport, cargo turnover, high-speed railways, checkpoints, China-Europe freight train, export of goods, transit.

Authors: Li Feng (PRC), Graduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. E-mail: lf515481@gmail.com

Sazonov Sergey L., PhD (Economy), Leading Researcher, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. ORCID: 0000-0002-8889-7072. E-mail: sazonovch@mail.ru

For citation: Li Feng (PRC), S.L. Sazonov. Current state and prospects for the development of the railway industry in China and Russian-Chinese cooperation in the field of joint railway transportation. *Sovremennaya Aziya: Politika, Ekonomika, Obshchestvo* [Modern Asia: Politics, Economy, Society], 2025, no. 3, pp. 24—37. (In Russ.). DOI: 10.48647/ICCA.2025.51.73.003.

В 2024 г. объем инвестиций в основные фонды железнодорожного транспорта КНР составил 850,6 млрд юаней (118,3 млрд долл.), увеличившись на 11,3 % по сравнению с 2023 г. Согласно официальным данным Государственного управления железных дорог КНР (National Railway Administration), в 2024 г. объем перевозок пассажиров по железным дорогам страны, которые эксплуатируются оператором национальной железнодорожной сети — компанией «Китайские железные дороги» (China State Railway Group/China Railway/CR), местными органами власти и предприятиями, увеличился на 11,9 % и составил 4,08 млрд человек, что на 10,8 % больше, чем в 2023 г., причем большую часть пассажирских железнодорожных перевозок обеспечили высокоскоростные железные дороги Китая [Thriving transportation]. В 2024 г. объем перевозок пассажиров по высокоскоростным железным дорогам (ВСЖД) охватил около 3,3 млрд человек, что на 12,9 % больше, чем в 2023 г., на их долю пришлось 75,9 % всех железнодорожных пассажирских перевозок. В 2024 г. железнодорожный транспорт демонстрировал рост объема перевозок пассажиров восьмой год подряд, а в самый загруженный 2024 г. было перевезено 21,448 млн пассажиров. В 2024 г. общий объем грузовых перевозок составил 3,99 млрд т, увеличившись на 1,9 % по сравнению с 2023 г. [China's operating high-speed railway...].

В 2024 г. было построено 3113,4 км новых железнодорожных линий и к концу 2024 г. эксплуатационная протяженность железных дорог Китая достигла 162 тыс. км, из которых 48 тыс. км приходилось на ВСЖД, что является мировым рекордным достижением [China's high-speed railways...]. В настоящее время железнодорожная сеть Китая охватывает 99 % китайских городов с населением более 200 тыс. человек, а сеть ВСЖД — 97 % городов с населением более 500 тыс. человек [China's railways see over 200m passengers...].

По данным Министерства транспорта КНР, в 2024 г. количество пассажирских поездок, совершенных по городским железнодорожным транзитным сетям Китая, выросло примерно на 2,8 млрд, или на 9,5 %, по сравнению с 2023 г., а всего по городской железнодорожной сети КНР было осуществлено 32,24 млрд пассажирских поездок. В 2024 г. было построено 748 км новых городских железнодорожных линий, введено в эксплуатацию 18 новых линий городского железнодорожного транспорта, а общая эксплуатационная протяженность 325 линий городского железнодорожного транспорта в 54 городах Китая достигла 10945,6 км [China's urban rail transit...]. В 2024 г. ускорилось развитие логистической инфраструктуры, связанной с железнодорожным транспортом КНР, было построено 44 специальных грузовых железнодорожных линий и 12 логистических баз вдоль железнодорожных линий [The power of China's railways]. Согласно данным компании China Railway, в 2024 г. благодаря повышению эффективно-

сти национального железнодорожного транспорта и сокращению эксплуатационных затрат на транспортировку, в том числе удельного расхода электроэнергии из-за увеличения массы грузовых поездов, расходы национальной логистики были снижены на 60 млрд юаней. В конце 2024 г. руководство компании China Railway объявило о планах инвестировать в развитие железнодорожной инфраструктуры 590 млрд юаней (80,8 млрд долл.) в 2025 г., а также о том, что в эксплуатацию будет введено 2,6 тыс. км новых линий. Ожидается, что по итогам 2025 г. железнодорожным транспортом будет перевезено в общей сложности 4,28 млрд пассажиров (в среднем 12,75 млн пассажиров в день) и 4,03 млрд т грузов, что на 4,9 % и 3,8 % больше, чем в 2024 г. соответственно [Chunyun kicks off across China...]. Предполагаемый общий доход от перевозок в 2025 г. достигнет 1,016 трлн юаней, что на 25,8 млрд юаней или 2,6 % больше по сравнению с 2024 г. К 2030 г. запланировано довести протяженность национальных железных дорог до 180 тыс. км, из которых около 60 тыс. км будут составлять ВСЖД [Fast-track development...].

В 2025 г. компания «Китайские железные дороги» провела испытания и оценку нового высокоскоростного поезда CR450, который рассчитан на максимальную скорость движения 450 км/ч. В 2030 г. будет полностью сформировано всекитайское транспортное кольцо «1—2—3» для пассажирских перевозок и глобальное логистическое кольцо «1—2—3» для грузовых перевозок. Создание нового контура железнодорожной сети КНР предполагает, что время в пути внутри городов, в пределах той или иной городской агломерации и между любыми двумя основными мегаполисами страны сократится до одного, двух и трех часов соответственно. Создание глобального логистического кольца «1—2—3» позволит доставлять почту, отправленную экспресс-службами, в пункт назначения в Китае за один день, в соседние страны и крупнейшие города мира — за два и три дня соответственно [Chi Jingyi].

В ноябре 2024 г. началось строительство железной дороги по технологии маглев (maglev)¹, соединяющей города Чанша и Люян (пров. Хунань) протяженностью 48,73, которая станет первой в Китае междугородней железнодорожной магистралью, построенной по такому методу². Проектная скорость движения поездов по магистрали составит 160 км/ч, а строительство проекта будет проводиться поэтапно. После завершения новая линия заработает вместе с существующей дорогой Changsha Maglev Express Line³, связывая два транспортных узла — международный аэропорт Чанша Хуанхуа (Changsha Huanghua) и Южный железнодорож-

¹ Поезд на магнитной подушке, или маглев (maglev/magnetic levitation — «магнитная левитация»), поезд, передвигающийся над полотном дороги, движимый и управляемый силой электромагнитного поля и в процессе движения не касающийся поверхности рельса.

² Эта железная дорога обладает такими преимуществами, как небольшой радиус изгиба, низкая вибрация и низкий уровень шума. Завершение строительства этой линии позволит в будущем провести испытания для составов, двигающихся на скорости 200 км/ч.

³ В настоящее время муниципальные власти города Чанша управляют линией Changsha Maglev Express Line. По данным местного правительства, железная дорога протяженностью 18,55 км безопасно работает уже более восьми лет, а поезда, развивая скорость в 140 км/ч, совершили более 436 тыс. поездок.

ный вокзал Чанша. Во время реализации первой фазы проекта стоимостью 10,44 млрд юаней (1,45 млрд долл.) прокладка полотна магистрали протяженностью 39,52 км с 7 станциями будет осуществляться китайской строительной компанией Sinohydro Engineering Bureau 8 Co, дочерней компании Power Construction Corporation of China [Central China's Hunan Province...]. В ноябре 2024 г. китайское правительство опубликовало план действий, направленный на сокращение расходов на логистику и повышение экономической эффективности и нацеленный на уменьшение к 2027 г. соотношения трат на логистику как доли ВВП примерно до 13,5 %. В рамках достижения последней из названных целей в конце декабря 2024 г. скоростной контейнерный грузовой поезд отправился из Гуанчжоу (пров. Гуандун) в Чэнду (пров. Сычуань) — тем самым был официально запущен первый демонстрационный канал скоростной грузовой железнодорожной транспортировки в Китае. Состав, выезжающий ежедневно из района Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь, на протяжении своего 31-часового путешествия до Чэнду двигался с максимальной скоростью 120 км/ч и со средней скоростью 70 км/ч. Также в конце декабря 2025 г. скоростные грузовые поезда отправились из Пекина в Гуанчжоу и из Хэфэй (пров. Аньхой) в Чэнду. Руководство компании China State Railway Group заявило, что «введение в эксплуатацию новых скоростных маршрутов, призванных связать различные городские кластеры Китая, направлено на то, чтобы сделать работу железнодорожных грузовых перевозок более ориентированной на рынок и больше похожей на пассажирские поезда. Скоростной сервис на новых маршрутах, где поезда преодолевают расстояние в 1750 км в день, будет на 21 % быстрее, чем это обеспечивают обычные грузовые поезда». В заявлении отмечалось, что сервис, как ожидается, повысит эффективность транспортировки товаров, сократит расходы на логистику и обеспечит лучшую поддержку скоординированному экономическому развитию между провинциями, крупнейшими мегаполисами и городскими кластерами Китая [Rapid rail cargo trains launched...]. В метрополитене Чэнду (пров. Сычуань) 19 сентября 2024 г. начали пробную эксплуатацию без нагрузки линии 27, которая стала второй полностью автоматизированной (беспилотной) в городском метрополитене после линии 9, запущенной в эксплуатацию в декабре 2020 г. [China completes trial run...].

Согласно статистике, опубликованной Китайской железной дорогой (КЖД/China Railway), в 2024 г. по маршруту Китай—Европа—Китай было запущено 19 392 поезда и перевезено 2 077 216 контейнеров, что на 10,7 % и 9,2 % больше по сравнению с 2023 г. соответственно¹. Из них 10546 поездов отправились в страны Европы, а 8846 прибыли в КНР. В 2024 г. ведущий российский железнодорожный перевозчик акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА») оставал-

¹ Города Сиань (около 3850 поездов), Чэнду (около 2300 поездов), Чунцин (около 2100 поездов) и Чжэнчжоу (около 2050 поездов) в 2024 г. были городами с наибольшим количеством поездов по евразийскому железнодорожному маршруту Китай—Европа. Города Китая, также обеспечившие значительные объемы перевозки грузов по евразийскому железнодорожному маршруту Китай—Европа в 2024 г., были Иу (около 800 поездов), Чанша (около 760 поездов), Ухань (около 740 поездов), Гуанчжоу (около 740 поездов), Шэньян (около 670 поездов), Цзинань (около 650 поездов), Шицзячжуан (около 600 поездов) и Хэфэй (около 500 поездов).

ся лидером по объему перевозки контейнеров по российской колее (1520 мм). По итогам 2024 г. его доля в общем объеме перевозок по маршруту Китай—Европа составила около 91 % (объем перевозки контейнеров вырос почти на 80 % и составил 746 тыс. ед.). По словам генерального директора АО «ОТЛК ЕРА» А. Грома, стратегической задачей компании «остается перевозка 1 млн контейнеров и, при улучшении показателей скорости, она может быть решена в течение 3—5 лет». «Мы планируем взять на себя 10 % от 24 млн контейнеров, которые идут между странами ЮВА и Евросоюзом», — заявил Гром [Объем перевозок из Китая...].

В Китае действуют три коридора железнодорожных грузовых маршрутов Китай—Европа, проложенных через территорию России. В частности, «восточный коридор» проходит через КПП Маньчжоули (АРВМ, Северный Китай)—Забайкальск, Суйфэньхэ (пров. Хэйлунцзян, Северо-Восточный Китай)—Гродеково¹ и Тунцзян (пров. Хэйлунцзян, Северо-Восточный Китай)—Нижнеленинское. К августу 2025 г. по этому направлению было открыто 27 маршрутов, которые охватывали 14 европейских стран. После начала железнодорожного сообщения через КПП Тунцзян на границе Китая с Россией 16 ноября 2022 г., к маю 2025 г. было перевезено более 10 млн т грузов. Город Тунцзян (пров. Хэйлунцзян) граничит с Еврейской автономной областью РФ и после завершения в 2022 г. строительства железнодорожного моста через реку Амур (Хэйлунцзян) «Нижнеленинское — Тунцзян» он стал новым железнодорожным КПП на границе Китая с Россией. По итогам 2024 г. объем грузооборота через железнодорожный КПП Тунцзян достиг 5,5 млн т, а по темпам роста объема грузоперевозок занял первое место среди железнодорожных пограничных пропускных пунктов КНР. В мае 2025 г. в г. Тунцзян был запущен проект по расширению и преобразованию пограничного пункта, и после его завершения годовой объем грузоперевозок через КПП, как ожидается, увеличится примерно на 40 % [Грузооборот через ж/д КПП Тунцзян...]. В первом полугодии 2025 г. по «восточному коридору» железнодорожного грузового маршрута Китай—Европа проследовало почти 2,5 тыс. поездов [В первом полугодии 2025 год...]. «Средний коридор» проходит через два КПП: Алашанькоу (СУАР) — Достык (Казахстан) и Хоргос (СУАР) — Алтынколь (Казахстан). Маршрут Китай—Европа проложен по Трансмонгольской железной дороге и пересекает КПП Эрен-Хото (КНР)—Замын-Ууд (Монголия)—Наушки (РФ). В 2025 г. через этот КПП проходил 71 маршрут международных железнодорожных грузоперевозок, которые связывали Китай с Монголией, Россией, Белоруссией, Польшей и Германией.

За первые восемь месяцев 2025 г. объем товарооборота через КПП Маньчжоули—Забайкальск вырос на 9,4 % в годовом выражении до 144,92 млрд юаней (около 20,4 млрд долл.) [В январе—августе...], за период с января по август 2025 г. объем импорто-экспортных грузов, прошедших через железнодорожный КПП Алашанькоу—Достык, достиг 19,849 млн т, что на 6,2 % больше по сравнению с аналогичным периодом 2024 г., а общий объем перевезенных грузов через КПП Хоргос—Алтынколь составил 10,6 млн т, что было больше на 10,9 % по сравне-

¹ В 2025 г. в сутки из портов Дальнего Востока вывозилось в среднем около 3,6 тыс. контейнеров.

нию с 2024 г. [Объем грузоперевозок через КПП Алашанькоу...]. С тех пор как осенью 2013 г. через КПП Эрэн—Хото начали ходить первые грузовые поезда по маршруту Китай—Европа, к марту 2025 г. общий объем грузооборота по нему достиг 17,68 млн т, а через этот КПП проехал 18161 состав. Согласно данным таможенного управления Эрэн—Хото, в 2025 г. КПП за сутки обрабатывал 10 грузовых составов Китай—Европа, через него проходил 71 маршрут международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа, которые охватывали более 70 городов в 10 странах ЕС. Номенклатура грузов, оформляемых на таможне Эрэн-Хото, превышала 10 тыс. наименований, в их числе электромобили и запчасти к ним, а также высокотехнологичное механическое оборудование. Эрэн—Хото является крупнейшим сухопутным КПП на границе Китая с Монголией, а также единственным пропускным пунктом в центральном коридоре маршрутов международных грузоперевозок Китай—Европа [Общий объем международным перевозок...].

Масштабная реконструкция железнодорожного участка от Суйфэнхэ до китайско-российской границы железнодорожной магистрали Харбин—Суйфэнхэ (строительство туннеля, трех мостов и шести земляных полотен) была завершена 27 сентября 2025 г. Эта дорога является важной частью «восточного коридора» железнодорожных грузовых маршрутов Китай—Европа. В эксплуатацию были введены новые пути, позволяющие поездам развивать скорость до 120 км/ч, что более чем вдвое превышает прежний лимит в 55 км/ч и в два раза увеличивает пропускную способность. Ввод участка в эксплуатацию еще больше расширит возможности трансграничных перевозок и повысит безопасность движения по железной дороге [Upgrade of railway linking Suifenhe...].

В 2025 г. в Казахстане реализовывалось сразу несколько проектов по модернизации отрезков национальных железных дорог, что позволит увеличить объем транзитных грузов и скорость перевозок по маршруту Китай—Европа. Президент Казахстана К. Токаев 30 сентября 2025 г. перед стартом VII Международного транспортно-логистического бизнес-форума New Silk Way сообщил об открытии вторых путей на железной дороге Достык—Мойынты протяженностью 836,1 км. Он отметил, что двухпутная магистраль по сравнению с однопутным участком на таком важном направлении приведет к кратному увеличению объемов перевозки, а после окончательного завершения работ грузоперевозки на этом маршруте вырастут в 5 раз (с 12 до 60 поездов в сутки), что позволит сократить сроки доставки экспортных товаров и существенно нарастить провозную способность как самого приграничного участка, так и всего коридора КНР—Казахстан—РФ—страны Европы. Ранее, 21 июля 2025 г., ОАО «РЖД» и АО «Казахстанские железные дороги» (АО «КТЖ») объявили о намерении развивать трансграничную торговлю, в том числе довести число передаваемых на стыковых пунктах поездов до 85 пар в сутки¹. Именно поэтому одновременно с работой по

¹ 21 июля 2025 г. в ходе переговоров Председателя правления ОАО «РЖД» О. Белозерова с Председателем правления Т. Алдыбергенова руководители обсудили ход реализации соглашения о стратегическом сотрудничестве, заключенного 27 ноября 2024 г. в Астане. Одним из пунктов этого была договоренность о проведении совместного анализа пропускной способности

расширению пропускной способности Казахстана необходимо проводить и модернизацию инфраструктуры межгосударственных стыковых пунктов (МГСП) на границе России и Казахстана, поскольку МГСП Акбулак, Достык, Орск и другие формируют «узкое горлышко» китайского транзита через Казахстан [Казахстан расширяет...]. Публично в Казахстане чаще всего говорят о развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута, но на практике реализация проекта Достык—Мойынты демонстрирует реальный интерес властей страны к развитию транзитного маршрута из Китая в страны Европы через территорию России¹.

В последние годы таможня КПП Алашанькоу активно продвигает создание интеллектуальной таможни, используя технологии больших данных, Интернета вещей и искусственного интеллекта для внедрения полностью цифровой модели работы — онлайн-декларирование, высокоэффективное таможенное оформление, интеллектуальный досмотр. Компаниям больше не нужно предоставлять бумажные версии документов, подавая декларацию через систему «единого окна», в свою очередь, китайские таможенные органы с помощью интеллектуальных систем осуществляют ускоренный контроль, значительно сокращая время оформления транзитных составов.

Закрытие границы между Польшей и Беларусью 12 сентября 2025 г. не повлияло на грузы, прибывающие в Россию и Белоруссию, но значительно затруднило грузы, предназначенные для европейских пунктов назначения с использованием железнодорожного экспресса «Китай—Европа». Эксперты полагали, что для разгрузки накопленных объемов потребуется от 7 до 10 дней, если обе стороны будут работать круглосуточно, семь дней в неделю, причем для приоритетных и срочных товаров задержка могла быть сокращена до одного — двух дней. Они ожидали временных низких однозначных надбавок, пока задержка не будет лик-

стыковых пунктов и прилегающих участков между ОАО «РЖД» и АО «НК КТЖ» и выработке мер по их оптимальному использованию. Итогом этой работы стал протокол, в котором были закреплены мероприятия, направленные на поэтапное увеличение обмена поездами через совместные МГСП. В частности, предусмотрены изменение направления вагонопотоков и автоматизация технологии приема и сдачи поездов. В результате, как ожидается, во втором полугодии 2025 г. число передаваемых составов возрастет на 30 %, с 65 до 85 пар поездов в сутки. Стороны также согласовали синхронизацию развития МГСП на 2026—2027 гг. (Российские и казахстанские железнодорожники укрепляют стратегическое партнерство. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1715906>). В рамках итогового заседания правления ОАО «РЖД», состоявшегося 12 февраля 2025 г., был анонсирован запуск новой тарифной системы, которая вступит в силу 1 января 2026 г., а основанием новой модели станет «справедливый экономически обоснованный тариф, который включается в составляющие для решения задач инфраструктурного развития и учитывает ключевые долговые индикаторы компании».

¹ Российская железнодорожная инфраструктура обладает значительным потенциалом для увеличения транзитных перевозок. Готовность инфраструктуры — это не только наличие путей, но и эффективность логистики, таможенного регулирования, тарифов и ИТ-систем. Россия активно работает над всеми этими компонентами, чтобы обеспечить привлекательность своих транспортных коридоров. Если случится резкое и внезапное увеличение спроса на транзит, это может создать нагрузку на отдельные участки и пограничные переходы, хотя такой сценарий маловероятен. Увеличение объема транзита, скорее всего, будет постепенным и управляемым, что позволит ОАО «РЖД» адаптироваться и продолжать планомерное развитие инфраструктуры, избегая коллапса.

видирована, и дополнительные два — пять дней для возобновления транзита с обычными объемами, после чего произойдет стабилизация. В результате закрытия китайские грузоперевозчики стали изучать альтернативные маршруты, один из которых проходит через Каспийское море, а другой — через Санкт-Петербург в страны Евросоюза [Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye]. Грузовой поезд X8469, загруженный автозапчастями и товарами повседневного спроса, 26 сентября 2025 г. отправился с международного портового вокзала Сиань на запад, в Гамбург (Германия). Это ознаменовало успешный запуск первого грузового поезда «Китай—Европа», использующего интермодальный железнодорожно-морской маршрут через Балтийское море. Грузовые составы из Китая пересекли КПП Маньчжоули—Забайкальск, а затем, дойдя до Санкт-Петербурга, товары были загружены на суда для пересечения Балтийского моря и прибытия в Гамбург, а затем в другие европейские порты [China launches...]. За период с 2013 г., до запуска, в Сиане движения поездов по железнодорожным грузовым маршрутам Китай—Европа через этот город прошло более 25 тыс. железнодорожных составов данной категории, что составляет 25 % от общего объема перевозок по пути следования Китай—Казахстан—РФ—Европа. Раньше доставка грузов из провинции Чжэцзян в страны ЕС по морю занимала более 40 дней, а сегодня из Сианя время доставки сократилось до 15 дней. Ассортимент экспортных товаров включает в себя в основном компьютерную и бытовую технику, электромобили и предметы повседневного обихода. В 2025 г. поезда по маршруту Китай—Европа прибывали в Сиань и отправлялись из него каждые 80 минут, что на 20 минут быстрее, чем в 2024 г. По таким ключевым показателям, как количество поездов, объем грузоперевозок и доля загруженных контейнеров, компания China Railway Xi'an Group Co., Ltd неизменно занимает лидирующие позиции в КНР. Умная платформа в международном сухопутном порту «Чаньба» Сианя распределяет контейнеры в режиме реального времени благодаря системе автоматической диспетчеризации погрузочно-разгрузочных работ, а перегрузка контейнеров в Сиане в настоящее время занимает всего три часа, хотя раньше на это требовалось 3—4 дня [Город Сиань расширит...].

«Поскольку грузовые поезда по маршруту КНР — страны ЕС в 2025 г. отправлялись в среднем каждые 30 минут или даже чаще, железнодорожный экспресс “Китай—Европа” работал эффективно, стабильно и бесперебойно, не только обеспечивая торговый обмен между Азией и Европой, но и стимулируя рост в странах — участницах инициативы “Пояс и путь”», — заявил на пресс-конференции в июне 2025 г. официальный представитель МИД КНР Линь Цзянь, прокомментировав данные, согласно которым к середине 2025 г. по маршруту Китай—Европа с момента его открытия было совершено в общей сложности более 110 тыс. рейсов, а стоимость перевезенных товаров превысила 450 млрд долл. [Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye]. В июне 2025 г. заместитель генерального директора China Railway International Multimodal Transportation (CRIMT)¹ Кан

¹ CRIMT является национальным оператором грузовых железнодорожных перевозок Китай—Европа и дочерней компанией China Railway Container Transport.

Инфэн (Kang Yingfeng), отмечал, что с начала 2025 г. наблюдался значительный рост запросов на бронирование грузовых поездов Китай—Европа [Luo Wangshu]. На основе корреляционного анализа и выявления сопутствующих факторов можно прогнозировать, что по итогам 2025 г. объем перевозки контейнеров по евразийскому железнодорожному маршруту составит около 2,2 млн ед., а количество составов превысит 21 тыс. ед.

В конце марта 2025 г. были официально запущены прямые автобусные пассажирские перевозки между пограничным городом Хуньчунь (пров. Цилинь), расположенным на границе Китая с Россией и КНДР, и российским поселком городского типа Краскино в Хасанском районе Приморского края. Протяженность маршрута в один конец составляет 44 км, причем на начальном периоде его функционирования внедряются автобусы на новых источниках энергии. Кроме того, из Хуньчуна сегодня осуществляются международные пассажирские перевозки, связывающие Славянку, Уссурийск и Владивосток, а через сухопутный погранпереход также можно напрямую добраться до Владивостока, Зарубино и Посъета. Благодаря удобным транспортным условиям многие китайские туристы, желающие совершить трансграничные туристические поездки, предпочитают выезжать из страны или въезжать в нее через КПП Хуньчунь. Согласно таможенным данным, по итогам 2024 г. 667 тыс. человек пересекли госграницы через пункт пропуска Хуньчунь [Китайский город Хуньчунь...].

Благодаря своему географическому положению Дальний Восток РФ более тесно связан с Китаем и СВА, чем с европейской частью России — ДФО РФ и СВК составляют «естественный географический и экономический пояс». Для Дальнего Востока России тесные экономические связи с Китаем (в первую очередь), Японией, РК и странами ЮВА могут стать столь же полезными, как и с регионами европейской части РФ. Адресная и адекватная государственная поддержка развития железнодорожного транспорта ДФО, привлечение российского частного капитала, прямых зарубежных инвестиций позволила бы органично встроить дальневосточную железнодорожную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и обеспечить их императивное объединение с российской железнодорожной системой.

Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, которые при определенных условиях способны обеспечить превращение приграничной железнодорожной сети в многополярную региональную транзитную структуру. Несомненно, что в случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогут получить все страны АТР: железнодорожная инфраструктура ДФО РФ является идеальным полигоном, который способен превратиться в «транспортно-коммуникационные ворота» России как в Китай, являющийся «турбогенератором» регионального экономического развития, так и в страны АТР. Общие интересы Пекина и Москвы заключаются в создании российско-китайской интегрированной железнодорожной сети, которая может стать новой платформой для расширения торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии.

Библиографический список

В первом полугодии 2025 года по «восточному коридору» ж/д грузовых маршрутов Китай—Европа прошло почти 2500 поездов. URL: <https://russian.news.cn/20250724/e31cdda5fe154712a9552d6babb8f5f8/c.html> (дата обращения: 03.10.2025).

В январе—августе товарооборот между КНР и странами — участниками инициативы «Пояс и путь» через КПП Маньчжоули вырос на 9,4 проц. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2025/0924/c31518-20370343.html> (дата обращения: 06.10.2025).

Город Сиань расширит эксплуатационный потенциал и будет способствовать модернизации грузовых поездов Китай—Европа. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0326/c31518-20294504.html> (дата обращения: 01.06.2025).

Грузооборот через ж/д КПП Тунцзян на границе Китая с Россией превысил отметку в 10 млн тонн. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0407/c31518-20298434.html> (дата обращения: 09.05.2025).

Казахстан расширяет транзитные пути // Гудок. 2025. № 148 (28163). 01.10.2025.

Китайский город Хуньчунь и российский поселок Краскино связал прямой маршрут автобусных пассажироперевозок. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0401/c31518-20296438.html> (дата обращения: 02.05.2025).

Общий объем международных ж/д грузоперевозок Китай—Европа через КПП Эрэн-Хото превысил 17 млн тонн. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0313/c31518-20288700.html> (дата обращения: 04.04.2025).

Объем грузоперевозок через КПП Алашанькоу за первые 8 месяцев этого года увеличился на 6,2 проц. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2025/0926/c31518-20371225.html> (дата обращения: 02.10.2025).

Объем перевозок из Китая в Европу в 2024 году достиг 412 тысяч ДФЭ. URL: <https://rail-news.kz/ru/news/19836-obiem-perevozok-iz-kitaia-v-evropu-v-2024-godu-dostig-412-tysiac-dfe.html> (дата обращения: 12.08.2025).

CRIMT является национальным оператором грузовых железнодорожных перевозок Китай—Европа и дочерней компанией China Railway Container Transport. URL: https://trcont.com/press-centre/press-releases/-/asset_publisher/3m9B8CrIzS4s/content/oao-transkontejner-i-srimit-otkr-lyi-sovmestnoe-predpriatie-v-kitae (дата обращения: 15.08.2025).

Central China's Hunan Province starts to build an inter-city maglev rail line. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202411/1322827.shtml> (дата обращения: 15.08.2025).

Chi Jingyi. China to operate 180,000 km of railway lines by 2030, with high-speed railway to hit 60,000 km. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326186.shtml?id=11> (дата обращения: 15.08.2025).

China completes trial run of unmanned heavy-haul train on major coal transport route. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202409/1320495.shtml> (дата обращения: 15.08.2025).

China launches first China-Europe freight train via the Baltic Sea. URL: <https://en.people.cn/n3/2025/0929/c90000-20372668.html> (дата обращения: 12.10.2025).

China's high-speed railways offer majority of passenger trips in 2024. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0116/c90000-20266913.html> (дата обращения: 15.08.2025).

China's operating high-speed railway to hit 60,000 km by 2030. URL: https://en.gmw.cn/2025-01/02/content_37774537.htm (дата обращения: 15.08.2025).

China's railways see over 200m passengers since start of Spring Festival rush. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/31/WS679cd481a310a2ab06ea9d3a.html> (дата обращения: 15.08.2025).

China's urban rail transit trips up 9.5 pct in 2024. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/31/content_117691740.htm (дата обращения: 15.08.2025).

Chunyun kicks off across China with more convenient transportation, efficient service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1327099.shtml> (дата обращения: 15.08.2025).

Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye. China-EU railway shipping companies say trade to slowly recover after reopening of Poland-Belarus border, some planning alternatives. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1344393.shtml> (дата обращения: 05.09.2025).

Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye. China-EU railway shipping companies say trade to slowly recover after reopening of Poland-Belarus border, some planning alternatives. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1344393.shtml> (дата обращения: 14.10.2025).

Fast-track development. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Editorial/202501/t20250120_800390337.html (дата обращения: 15.08.2025).

Luo Wangshu. China-Europe freight route a 'crucial lifeline'. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/01/WS665b1a0ba31082fc043ca663_6.html (дата обращения: 24.07.2024).

Rapid rail cargo trains launched, connecting various city clusters in China as market-oriented reform deepens. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326367.shtml> (дата обращения: 15.08.2025).

The power of China's railways. URL: https://www.bjreview.com/China/202402/t20240206_800356488.html (дата обращения: 15.08.2025).

Thriving transportation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326193.shtml> (дата обращения: 15.08.2025).

Upgrade of railway linking Suifenhe, China-Russia border completed. URL: <https://en.people.cn/n3/2025/0928/c90000-20371908.html> (дата обращения: 11.10.2025).

References

V pervom polugodii 2025 goda po "vostochnomu koridoru" zh/d gruzovikh marshrutov Kitai-Evropa proshlo pochti 2500 poezdov [In the first half of 2025, almost 2,500 trains passed through the Eastern Corridor of China-Europe railway freight routes]. URL: <https://russian.news.cn/20250724/e31cdda5fe154712a9552d6babd8f5f8/c.html> (accessed: 03.10.2025). (In Russ.).

V yanvare-avguste tovarooborot mezhdru KNR i stranami-uchastnitsami initsiatiivi "Poyas i put" cherez KPP Manchzhouli viros na 9,4 prots [In January-August, the trade turnover between China and the countries participating in the Belt and Road Initiative through the Manzhouli checkpoint increased by 9.4 percent]. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2025/0924/c31518-20370343.html> (accessed: 06.10.2025). (In Russ.).

Gorod Sian rasshirit ekspluatatsionnii potentsial i budet sposobstvovat modernizatsii gruzovikh poezdov Kitai-Evropa [Xi'an City will expand its operational capacity and contribute to the modernization of China-Europe freight trains.]. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0326/c31518-20294504.html> (accessed: 01.06.2025). (In Russ.).

Gruzooborot cherez zh/d KPP Tuntzyan na granitse Kitaya s Rossiei prevysil otmetku v 10 mln ton [Cargo turnover through the Tongjiang railway checkpoint on the border of China with Russia exceeded the mark of 10 million tons]. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0407/c31518-20298434.html> (accessed: 09.05.2025). (In Russ.).

Kazakhstan rasshiraet tranzitnye puti [Kazakhstan expands transit routes]. Gudok, 2025, no. 148 (28163). 01.10.2025. (In Russ.).

Kitaiskii gorod Khunchun i rossiiskii poselok Kraskino svyazal pryamoi marshrut avtobusnikh passazhiroperevozok [The Chinese city of Hunchun and the Russian village of Kraskino are connected by a direct bus passenger transportation route]. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0401/c31518-20296438.html> (accessed: 02.05.2025). (In Russ.).

Obshchii obem mezhdunarodnikh zh/d gruzoperevozok Kitai-Evropa cherez KPP Eren-Khoto previsil 17 mln ton [The total volume of international China-Europe railway freight traffic through the Eren-Hoto checkpoint exceeded 17 million tons]. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0313/c31518-20288700.html> (accessed: 04.04.2025). (In Russ.).

Obem gruzoperevozok cherez KPP Alashankou za pervie 8 mesyatsev etogo goda uvelichilsya na 6,2 prots [The volume of cargo transportation through the Alashankou checkpoint increased by 6.2 percent in the first 8 months of this year]. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2025/0926/c31518-20371225.html> (accessed: 02.10.2025). (In Russ.).

Obem perevozok iz Kitaya v Yevropu v 2024 godu dostig 412 tisyach DFE [The volume of shipments from China to Europe in 2024 reached 412 thousand TEU]. URL: <https://rail-news.kz/ru/news/19836-obiem-perevozok-iz-kitaia-v-evropu-v-2024-godu-dostig-412-tysiac-dfe.html> (accessed: 12.08.2025). (In Russ.).

CRIMT yavlyaetsya nacional'nym operatorom gruzovyh zheleznodorozhnyh perevozok Kitay-Evropa i docherney kompaniey China Railway Container Transport [CRIMT is the national China-Europe freight railway operator and a subsidiary of China Railway Container Transport]. URL: https://trcont.com/press-centre/press-releases/-/asset_publisher/3m9B8CrIzS4s/content/oao-transko-ntejner-i-srmt-otkryli-sovmestnoe-predpriatie-v-kitae (accessed: 15.08.2025).

Central China's Hunan Province starts to build an inter-city maglev rail line. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202411/1322827.shtml> (accessed: 15.08.2025).

Chi Jingyi. China to operate 180,000 km of railway lines by 2030, with high-speed railway to hit 60,000 km. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326186.shtml?id=11> (accessed: 15.08.2025).

China completes trial run of unmanned heavy-haul train on major coal transport route. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202409/1320495.shtml> (accessed: 15.08.2025).

China launches first China-Europe freight train via the Baltic Sea. URL: <https://en.people.cn/n3/2025/0929/c90000-20372668.html> (accessed: 12.10.2025).

China's high-speed railways offer majority of passenger trips in 2024. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0116/c90000-20266913.html> (accessed: 15.08.2025).

China's operating high-speed railway to hit 60,000 km by 2030. URL: https://en.gmw.cn/2025-01/02/content_37774537.htm (accessed: 15.08.2025).

China's railways see over 200m passengers since start of Spring Festival rush. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/31/WS679cd481a310a2ab06ea9d3a.html> (accessed: 15.08.2025).

China's urban rail transit trips up 9.5 pct in 2024. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/31/content_117691740.htm (accessed: 15.08.2025).

Chunyun kicks off across China with more convenient transportation, efficient service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1327099.shtml> (accessed: 15.08.2025).

Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye. China-EU railway shipping companies say trade to slowly recover after reopening of Poland-Belarus border, some planning alternatives. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1344393.shtml> (accessed: 05.09.2025).

Ding Yazhi, Zhang Yiyi, Chu Daye. China-EU railway shipping companies say trade to slowly recover after reopening of Poland-Belarus border, some planning alternatives. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1344393.shtml> (accessed: 14.10.2025).

Fast-track development. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Editorial/202501/t20250120_800390337.html (accessed: 15.08.2025).

Luo Wangshu. China-Europe freight route a 'crucial lifeline'. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/01/WS665b1a0ba31082fc043ca663_6.html (accessed: 24.07.2024).

Rapid rail cargo trains launched, connecting various city clusters in China as market-oriented reform deepens. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326367.shtml> (accessed: 15.08.2025).

The power of China's railways. URL: https://www.bjreview.com/China/202402/t20240206_800356488.html (accessed: 15.08.2025).

Thriving transportation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326193.shtml> (accessed: 15.08.2025).

Upgrade of railway linking Suifenhe, China-Russia border completed. URL: <https://en.people.cn/n3/2025/0928/c90000-20371908.html> (accessed: 11.10.2025).

Поступила в редакцию: 11.10.2025

Принята к публикации: 15.11.2025

Received: Oct 11, 2025

Accepted: Nov 15, 2025