

УДК 656.2:339.9

*Галась Дмитрий,
аспирант,*

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта ((РУТ) МИИТ)»

Россия, г. Москва

АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ КИТАЙ–РОССИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются современные тенденции развития грузопотоков по железнодорожным транспортным коридорам между Китаем и Россией. Исследуется динамика контейнерных и сырьевых перевозок, а также значение железнодорожной инфраструктуры в условиях трансформации международной логистики. Особое внимание уделяется основным направлениям перевозок, включая Транссибирскую магистраль, Байкало-Амурскую магистраль и приграничные железнодорожные переходы. Выявлены ключевые проблемы функционирования транспортных коридоров, связанные с ограниченной пропускной способностью инфраструктуры, перегруженностью пограничных пунктов и необходимостью цифровизации логистических процессов. Сделан вывод о возрастающей роли железнодорожных перевозок в обеспечении устойчивости торгово-экономических связей между Китаем и Россией.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, транспортные коридоры, Китай, Россия, грузопотоки, международная логистика, Транссибирская магистраль, контейнерные перевозки.

ANALYSIS OF FREIGHT TRAFFIC ALONG CHINA–RUSSIA RAILWAY TRANSPORT CORRIDORS

Abstract. *The article examines current trends in the development of freight traffic along railway transport corridors between China and Russia. The study analyzes the dynamics of container and raw material transportation, as well as the importance of railway infrastructure in the context of transformation of international logistics. Particular attention is paid to the main transportation routes, including the Trans-Siberian Railway, the Baikal-Amur Mainline, and cross-border railway checkpoints. The key problems of transport corridor functioning related to limited infrastructure capacity, congestion at border crossings, and the need for digitalization of logistics processes are identified. The conclusion is made about the increasing role of railway transportation in ensuring the sustainability of trade and economic relations between China and Russia.*

Keywords: *railway transportation, transport corridors, China, Russia, freight traffic, international logistics, Trans-Siberian Railway, container transportation.*

В современных условиях трансформации мировой экономики и изменения направлений международной торговли особое значение приобретают железнодорожные транспортные коридоры, обеспечивающие устойчивые логистические связи между государствами. Одним из ключевых направлений евразийской транспортной системы выступают железнодорожные транспортные коридоры между Китаем и Россией, значение которых существенно возросло в последние годы в связи с увеличением объемов взаимной торговли и переориентацией грузопотоков на сухопутные маршруты. [5]

Развитие транспортного сотрудничества между Россией и Китаем является важным фактором укрепления экономических связей двух государств. Железнодорожный транспорт обеспечивает сравнительно высокую скорость доставки грузов, стабильность перевозок и возможность транспортировки значительных объемов продукции на большие расстояния. Особую роль железнодорожные перевозки играют в обеспечении контейнерного транзита между Китаем, Россией и странами Европы.[1]

На современном этапе наблюдается устойчивый рост грузопотоков по таким направлениям, как Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль и приграничные железнодорожные переходы Забайкальск–Маньчжурия, Наушки и Гродеково–Суйфэньхэ. При этом увеличение объемов перевозок сопровождается рядом проблем, связанных с ограниченной пропускной способностью инфраструктуры, перегруженностью отдельных участков транспортной сети и необходимостью модернизации логистических процессов.[2]

Дополнительное влияние на развитие транспортных коридоров оказали изменения международной экономической конъюнктуры, рост товарооборота между Россией и Китаем, а также усиление значимости сухопутных маршрутов в системе евразийской логистики. В этих условиях вопросы анализа грузопотоков и оценки эффективности функционирования железнодорожных транспортных коридоров приобретают особую актуальность.[7]

Целью настоящего исследования является анализ грузопотоков по железнодорожным транспортным коридорам Китай–Россия, а также выявление основных тенденций и проблем их развития в современных экономических условиях.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть основные железнодорожные транспортные коридоры между Китаем и Россией;
- проанализировать динамику грузопотоков;
- определить структуру перевозимых грузов;
- выявить основные проблемы функционирования транспортных коридоров;
- определить перспективы развития железнодорожной инфраструктуры.

Объектом исследования выступают железнодорожные транспортные коридоры Китай–Россия.

Предметом исследования являются процессы формирования и развития грузопотоков в системе железнодорожных перевозок между Китаем и Россией.

1. Основные железнодорожные транспортные коридоры Китай–Россия

Развитие железнодорожного сообщения между Китаем и Россией является одним из приоритетных направлений международной транспортной политики двух государств. Железнодорожные транспортные коридоры обеспечивают значительную часть грузовых перевозок в евразийском направлении и играют важную роль в формировании устойчивых логистических цепочек.[3] В настоящее время ключевыми маршрутами перевозок выступают Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль, а также система приграничных железнодорожных переходов.

1.1 Транссибирская магистраль

Транссибирская магистраль является крупнейшей железнодорожной линией России и одной из важнейших транспортных артерий Евразии. Магистраль соединяет европейскую часть России с Сибирью и Дальним Востоком, обеспечивая транспортировку экспортных, импортных и транзитных грузов между Китаем, Россией и европейскими странами.[2]

Использование Транссибирской магистрали позволяет значительно сократить сроки доставки грузов по сравнению с морскими маршрутами. Железнодорожные контейнерные перевозки по данному направлению отличаются сравнительно высокой скоростью и устойчивостью логистических операций, что особенно важно в условиях нестабильности международных транспортных цепочек.[8]

В последние годы объем перевозок по Транссибирской магистрали существенно увеличился вследствие роста товарооборота между Россией и Китаем. Основную долю перевозимых грузов составляют контейнерные

грузы, продукция машиностроения, сырьевые ресурсы, лесоматериалы и товары народного потребления.[4]

1.2 Байкало-Амурская магистраль

Байкало-Амурская магистраль представляет собой важное дополнение к Транссибирской магистрали и играет значительную роль в развитии транспортной инфраструктуры восточных регионов России. В современных условиях БАМ рассматривается как один из перспективных маршрутов для увеличения пропускной способности железнодорожной сети в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона.[2]

Рост объемов перевозок по Байкало-Амурской магистрали связан с расширением экспортных поставок российских сырьевых ресурсов, а также с развитием международного транспортного сотрудничества с Китаем. Особое значение БАМ приобретает в условиях увеличения нагрузки на Транссибирскую магистраль и необходимости перераспределения грузопотоков.[8]

Несмотря на стратегическую значимость магистрали, ее развитие сопровождается рядом инфраструктурных ограничений. К числу основных проблем относятся недостаточная пропускная способность отдельных участков, высокая степень износа инфраструктуры и необходимость модернизации железнодорожных объектов.[3]

1.3 Приграничные железнодорожные переходы

Важнейшую роль в организации железнодорожных перевозок между Китаем и Россией играют приграничные железнодорожные переходы. Через данные транспортные узлы осуществляется значительная часть внешнеторговых перевозок между двумя государствами.[5]

Крупнейшим железнодорожным переходом является направление Забайкальск–Маньчжурия, обеспечивающее основной объем контейнерных и сырьевых перевозок. Данный маршрут обладает высокой стратегической значимостью благодаря прямому соединению транспортных сетей России и северных регионов Китая.[4]

Существенное значение также имеют переходы Наушки и Гродеково–Суйфэньхэ, через которые осуществляется транспортировка экспортно-импортных грузов, включая продукцию металлургии, лесной промышленности и сельского хозяйства.[8]

Вместе с тем функционирование приграничных переходов сопровождается определенными трудностями. К ним относятся перегруженность инфраструктуры, различие ширины железнодорожной колеи России и Китая, а также необходимость совершенствования таможенных и логистических процедур.[7]

Таким образом, железнодорожные транспортные коридоры Китай–Россия являются важнейшим элементом международной транспортной системы Евразии. Их развитие способствует укреплению торгово-экономического сотрудничества между государствами и формированию устойчивых логистических маршрутов.

2. Анализ грузопотоков между Китаем и Россией

В последние годы наблюдается устойчивый рост объемов грузоперевозок между Китаем и Россией. Увеличение товарооборота между государствами, развитие евразийских транспортных маршрутов и переориентация логистических цепочек способствовали повышению значимости железнодорожного транспорта в международных перевозках. Железнодорожные транспортные коридоры обеспечивают стабильную доставку грузов и выступают важным элементом внешнеэкономического сотрудничества двух стран.[10]

2.1 Динамика грузоперевозок

Рост грузопотоков между Китаем и Россией особенно заметен после 2022 года, когда существенно увеличились объемы взаимной торговли. Железнодорожный транспорт стал одним из наиболее востребованных способов доставки товаров благодаря относительно коротким срокам перевозки и меньшей зависимости от морской инфраструктуры.[4]

Наибольшая нагрузка приходится на приграничные железнодорожные переходы Забайкальск–Маньчжурия и Гродеково–Суйфэньхэ. Через данные направления осуществляется транспортировка контейнерных грузов, сырьевых ресурсов, продукции машиностроения и товаров народного потребления.[8]

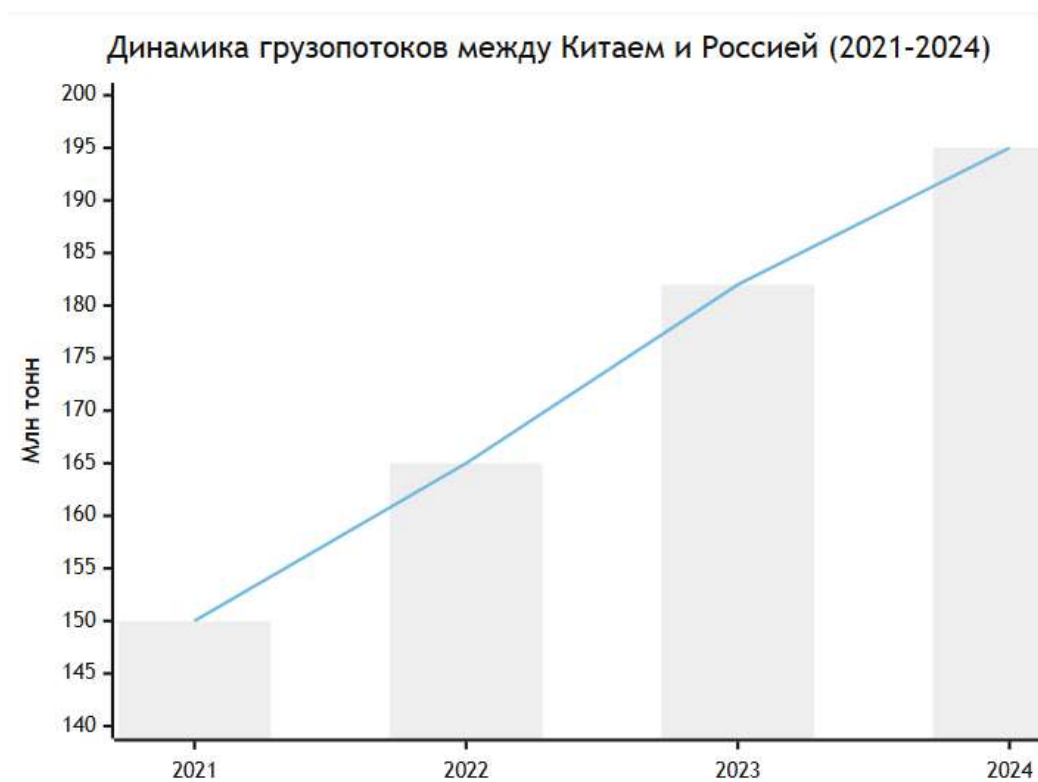


Рисунок 1. Динамика грузопотоков между Китаем и Россией в 2021-2024 гг.

Представленные данные свидетельствуют о стабильном росте объемов железнодорожных перевозок между Китаем и Россией. Основными факторами увеличения грузопотоков являются расширение торгово-экономического сотрудничества, рост контейнерных перевозок и развитие международных транспортных коридоров.[10]

2.2 Структура перевозимых грузов

Структура грузопотоков между Китаем и Россией характеризуется высокой долей сырьевых и контейнерных перевозок. Из России в Китай преимущественно экспортируются уголь, нефть, древесина, металлургическая продукция и минеральные ресурсы. В обратном направлении

транспортируются товары машиностроения, электроника, оборудование, текстиль и потребительские товары.[10]

Значительное место в структуре перевозок занимают контейнерные грузы. Развитие контейнерных перевозок связано с необходимостью ускорения доставки товаров и повышения эффективности международной логистики. Контейнеризация способствует снижению времени обработки грузов и повышению устойчивости транспортных операций.[9, с. 31]

Дополнительным фактором роста перевозок является развитие мультимодальных логистических схем, предусматривающих использование железнодорожного, автомобильного и морского транспорта в рамках единой транспортной цепочки.[1]

2.3 Рост контейнерных перевозок

Одной из наиболее заметных тенденций последних лет является увеличение объемов контейнерных перевозок по железнодорожным маршрутам Китай–Россия. Рост контейнерного транзита обусловлен развитием электронной торговли, увеличением поставок промышленной продукции и изменением структуры международных логистических потоков. [8]

Контейнерные перевозки обладают рядом преимуществ по сравнению с традиционными способами транспортировки грузов. К их числу относятся высокая скорость доставки, снижение риска повреждения товаров, упрощение перегрузочных операций и возможность интеграции различных видов транспорта.[9]

Вместе с тем увеличение контейнерных перевозок приводит к дополнительной нагрузке на железнодорожную инфраструктуру. На отдельных участках транспортной сети возникают проблемы перегруженности, что требует модернизации железнодорожных магистралей, расширения пропускной способности терминалов и совершенствования системы управления грузопотоками.[3]

Таким образом, анализ грузопотоков показывает устойчивое увеличение объемов железнодорожных перевозок между Китаем и Россией. Развитие транспортных коридоров способствует укреплению международного экономического сотрудничества и повышению устойчивости евразийской логистической системы.[5]

3. Проблемы функционирования транспортных коридоров Китай–Россия

Несмотря на активное развитие железнодорожных перевозок между Китаем и Россией, функционирование транспортных коридоров сопровождается рядом серьезных проблем, оказывающих влияние на эффективность международной логистики. Увеличение объемов грузопотоков приводит к росту нагрузки на транспортную инфраструктуру и требует комплексной модернизации железнодорожной сети.[2]

Одной из ключевых проблем является ограниченная пропускная способность отдельных участков железнодорожных магистралей. Наиболее высокая нагрузка наблюдается на Транссибирской магистрали и приграничных железнодорожных переходах. Рост контейнерных перевозок и увеличение экспортных поставок сырьевых ресурсов создают дополнительное давление на транспортную систему, что приводит к задержкам в доставке грузов и снижению эффективности перевозочного процесса.[4]

Существенной проблемой также выступает перегруженность приграничной инфраструктуры. На железнодорожных переходах Забайкальск–Маньчжурия, Гродеково–Суйфэньхэ и Наушки периодически возникают очереди грузовых составов, связанные с ограниченными возможностями обработки грузов и высокой интенсивностью перевозок. Увеличение времени прохождения пограничных процедур негативно влияет на скорость доставки товаров и устойчивость логистических цепочек.[7]

Дополнительные сложности связаны с различием ширины железнодорожной колеи России и Китая. Российская железнодорожная сеть использует колею шириной 1520 мм, тогда как в Китае применяется

европейский стандарт 1435 мм. В результате на приграничных станциях требуется перестановка вагонных тележек либо перегрузка контейнеров, что увеличивает продолжительность транспортных операций и дополнительные издержки.[3]

Важной проблемой остается высокий уровень износа железнодорожной инфраструктуры на отдельных участках транспортных коридоров. Значительная часть объектов железнодорожной сети требует модернизации, обновления путевого хозяйства и внедрения современных систем управления движением. Особенно актуальной данная проблема является для восточных регионов России, где наблюдается активный рост грузовых перевозок.[2]

Одним из перспективных направлений повышения эффективности транспортных коридоров выступает цифровизация логистических процессов. В настоящее время сохраняются сложности, связанные с документооборотом, таможенным оформлением и координацией работы различных участников перевозочного процесса. Внедрение цифровых платформ, электронных транспортных документов и автоматизированных систем управления грузопотоками позволит сократить время обработки грузов и повысить прозрачность логистических операций.[9]

Кроме того, развитие транспортных коридоров зависит от уровня международного сотрудничества между Россией и Китаем. Реализация совместных инфраструктурных проектов, модернизация приграничных переходов и развитие мультимодальных логистических центров способны повысить устойчивость железнодорожных перевозок и обеспечить дальнейший рост объемов грузопотоков.[5]

Таким образом, существующие проблемы функционирования транспортных коридоров Китай–Россия требуют комплексного решения, направленного на модернизацию инфраструктуры, расширение пропускной способности железнодорожной сети и внедрение современных логистических технологий. Решение указанных задач позволит повысить эффективность

международных перевозок и укрепить транспортное сотрудничество между двумя государствами.[1]

Заключение

В современных условиях железнодорожные транспортные коридоры Китай–Россия приобретают стратегическое значение для развития международной торговли и формирования устойчивых логистических связей между государствами Евразии. Рост товарооборота между Россией и Китаем способствует увеличению объемов грузоперевозок и повышению роли железнодорожного транспорта в системе международной логистики.[7]

Проведенный анализ показал, что ключевыми направлениями транспортировки грузов выступают Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль и приграничные железнодорожные переходы Забайкальск–Маньчжурия, Наушки и Гродеково–Суйфэньхэ. Через данные транспортные коридоры осуществляется значительная часть контейнерных и сырьевых перевозок между двумя странами.[8]

В ходе исследования установлено, что объемы грузопотоков между Китаем и Россией демонстрируют устойчивую тенденцию к росту. Основными факторами увеличения перевозок являются развитие торгово-экономического сотрудничества, переориентация международных логистических маршрутов и рост контейнерного транзита.[10]

Вместе с тем развитие железнодорожных транспортных коридоров сопровождается рядом проблем, включая ограниченную пропускную способность инфраструктуры, перегруженность приграничных переходов, различие ширины железнодорожной колеи и необходимость модернизации логистических процессов. Сохраняющиеся инфраструктурные ограничения требуют реализации масштабных проектов по развитию железнодорожной сети и повышению эффективности организации перевозок.[2]

Перспективным направлением развития транспортных коридоров является внедрение цифровых технологий в сферу международной логистики, модернизация железнодорожной инфраструктуры и расширение

возможностей контейнерных перевозок. Реализация данных мер позволит повысить устойчивость транспортной системы и обеспечить дальнейшее укрепление экономического сотрудничества между Россией и Китаем.[9]

Таким образом, развитие железнодорожных транспортных коридоров Китай–Россия представляет собой важный фактор обеспечения устойчивости международных грузоперевозок и повышения эффективности евразийской транспортной системы.

Литература:

1. Аникин Б.А. Логистика: учебник. — М.: Проспект, 2023. — 408 с.
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации. — М., 2022.
3. Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами и логистикой. — М.: Юрайт, 2023. — 510 с.
4. Общие показатели грузовых перевозок Российские железные дороги (дата обращения: 12.05.2026).
5. Международные транспортные коридоры Евразии // Евразийская экономическая комиссия (дата обращения: 12.05.2026).
6. Развитие инициативы «Один пояс — один путь» // Belt and Road Portal (дата обращения: 12.05.2026).
7. Ляшенко М.В. Роль международных транспортных коридоров во внешнеторговой деятельности России и Китая / М.В. Ляшенко, Л.Г. Истомин, С.П. Калмыков [и др.] // Вестник Евразийской науки. — 2024. — Т. 16. — № 5. — URL: <https://esj.today/PDF/62ECVN524.pdf>
8. Коровин А.Г. Современные тенденции развития железнодорожных перевозок между Россией и Китаем // Транспорт Российской Федерации. — 2023. — № 6. — С. 44–49.
9. Смирнов И.П. Контейнерные перевозки в системе международной логистики // Экономика транспорта. — 2021. — № 3. — С. 28–35.

10. Внешняя торговля России и Китая // Федеральная таможенная служба России (дата обращения: 12.05.2026).