

*Тараканова Е.А.,*

*к.э.н., проф. Павлова Е.И.*

*Российский университет транспорта (МИИТ)*

*г. Москва, Россия*

**ТЕХНОЛОГИЯ ОРГАНИЗАЦИИ КОНТЕЙНЕРНОГО СЕРВИСА  
МЕЖДУ СУХИМИ ПОРТАМИ КИТАЯ (СИАНЬ/ЧЭНДУ) И  
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ ХАБАМИ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ  
(МОСКВА/СПБ)**

*Аннотация.* В настоящей статье рассматриваются технологические и организационные аспекты формирования контейнерного сервиса между внутренними терминально-логистическими комплексами Китайской Народной Республики — сухими портами Сиань и Чэнду — и мультимодальными транспортными узлами Европейской части Российской Федерации, представленными Московским и Санкт-Петербургским железнодорожными узлами. Анализируется современное состояние контейнерных перевозок по маршрутам евроазиатского транзита, приводятся статистические данные за 2025–2026 годы, характеризующие динамику грузопотоков. Исследуются нормативно-правовые основания организации перевозок, включая международные соглашения и национальные законодательные акты. Особое внимание уделяется технологическим решениям в области терминальной обработки, документооборота и мультимодальной интеграции.

**Ключевые слова:** *сухие порты, контейнерные перевозки, евроазиатский транзит, железнодорожная инфраструктура, мультимодальные хабы, терминальная обработка, транспортная логистика.*

## TECHNOLOGY OF CONTAINER SERVICE ORGANIZATION BETWEEN DRY PORTS OF CHINA (XI'AN/CHENGDU) AND MULTIMODAL HUBS OF EUROPEAN RUSSIA (MOSCOW/St. PETERSBURG)

***Annotation.** This article examines the technological and organizational aspects of container service formation between the domestic terminal and logistics complexes of the People's Republic of China - the dry ports of Xi'an and Chengdu — and the multimodal transport hubs of the European part of the Russian Federation, represented by the Moscow and St. Petersburg railway hubs. The article analyzes the current state of container transportation along the routes of Eurasian transit, provides statistical data for 2025-2026, characterizing the dynamics of cargo flows. The regulatory and legal bases for the organization of transportation, including international agreements and national legislative acts, are being investigated. Special attention is paid to technological solutions in the field of terminal processing, document management and multimodal integration.*

***Keywords:** dry ports, container transportation, Eurasian transit, railway infrastructure, multimodal hubs, terminal processing, transport logistics.*

Развитие евроазиатских контейнерных перевозок является одним из приоритетных направлений внешнеторговой и транспортной политики Российской Федерации и Китайской Народной Республики. В условиях трансформации глобальных логистических цепочек возрастает роль сухих портов как ключевых элементов интермодальной инфраструктуры, обеспечивающих консолидацию, таможенное оформление и дистрибуцию контейнерных грузов. Сиань и Чэнду, являющиеся крупнейшими промышленными и логистическими центрами Западного Китая, формируют значительную часть экспортного потока, направляемого в Европейскую Россию. В свою очередь, Московский и Санкт-Петербургский транспортные узлы представляют собой конечные точки маршрутов, обладающие развитой терминальной сетью и мультимодальными возможностями. По данным за 2025

год, объем перевозок контейнеров по сети российских железных дорог составил 7,6 млн двадцатифутового эквивалента. При этом мировая контейнерная торговля оценивается на уровне около 190 млн двадцатифутового эквивалента с ежегодным приростом от трех до пяти процентов, причем доминирующие позиции во всех сегментах — от портовой инфраструктуры до производства контейнеров и морских судов — сохраняет Китайская Народная Республика.

Терминальные комплексы Сианя и Чэнду представляют собой современные сухие порты, интегрированные в национальную железнодорожную сеть Китая и связанные с морскими портами восточного побережья. Чэндуйский международный железнодорожный порт обладает централизованным центром управления мультимодальными перевозками, площадь которого составляет 17,6 гектара, а складские помещения превышают 150 тысяч квадратных метров, включая специализированные температурные, таможенные и химические склады. Данный комплекс обеспечивает полный цикл обработки контейнеров — от прибытия и временного хранения до таможенного декларирования и отправки по назначению[1].

Китайская сторона активно внедряет цифровые решения с использованием технологий искусственного интеллекта для построения оптимальных маршрутов перевозок. В рамках сотрудничества с казахстанскими партнерами обсуждаются перспективы создания международных узлов взаимодействия по направлению Казахстан – Синьцзинь – Чэнду, а также проекты по развитию складской инфраструктуры. Данные инициативы имеют прямое отношение к организации контейнерного сервиса с европейской частью Российской Федерации, поскольку маршруты из Сианя и Чэнду в Москву и Санкт-Петербург традиционно проходят через территорию Казахстана с пересечением государственной границы на пограничных переходах Достык – Алашанькоу или Хоргос.

Московский железнодорожный узел является крупнейшим центром потребления и дистрибуции контейнерных грузов на территории Российской

Федерации. Терминальные мощности Московского транспортного узла представлены такими крупными операторами, как «Белый Раст», «Луч», «Ховрино» и другими логистическими парками, обеспечивающими обработку, хранение и последующую доставку контейнеров по всей территории страны. Санкт-Петербургский узел, в свою очередь, обладает преимуществом мультимодальности, объединяя железнодорожные, морские и автомобильные перевозки. По данным за январь 2026 года, перевозки контейнеров по сети российских железных дорог составили 634,4 тыс. двадцатифутового эквивалента. Динамика перевозок через Санкт-Петербург подтверждает, что контейнерные грузопотоки между Россией и странами Азии становятся более сбалансированными по всем основным направлениям. За девять месяцев 2025 года по маршрутам, соединяющим Санкт-Петербург с портами Китая, перевезено 62 тыс. двадцатифутового эквивалента, что на шестнадцать процентов превышает показатели предыдущего года[2].

Как верно отмечают Самуйлов В. М., Галкин А. Г., Бушуев С. В., Неволина А. Д., организация контейнерного сервиса между сухими портами Западного Китая и мультимодальными хабами Европейской России предполагает использование нескольких категорий маршрутов. Основной объем перевозок осуществляется по транзитным железнодорожным маршрутам, проходящим через территорию Казахстана с последующим входом на сеть российских железных дорог через пограничные переходы. Альтернативным вариантом является использование смешанных железнодорожно-морских маршрутов с перевалкой в портах Дальнего Востока Российской Федерации или Прибалтики. По данным за первый квартал 2026 года, российские железные дороги фиксируют рост транзитных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа на тридцать шесть процентов по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Данная динамика свидетельствует о восстановлении спроса на евроазиатские контейнерные перевозки после временного спада, наблюдавшегося в 2025 году, когда оборот контейнерных грузов между Китайской Народной Республикой и Российской

Федерацией в денежном выражении сократился на семь процентов, составив 228 млн долларов США[3].

Технологический процесс перевозки включает следующие основные этапы. На первом этапе происходит приемка и консолидация грузов в сухом порту отправления с последующим помещением их под таможенную процедуру экспорта. Второй этап представляет собой формирование контейнерного поезда и его отправление по согласованному графику. Третий этап связан с прохождением пограничных переходов, где осуществляется перегрузка контейнеров с колеи 1435 мм на колею 1520 мм и, при необходимости, таможенный транзит. Четвертым этапом является прибытие в конечный мультимодальный хаб, таможенное оформление (в случае завершения транзита) и выдача грузополучателю.

Ключевым элементом эффективной организации контейнерного сервиса является терминальная обработка грузов в точках отправления и назначения. Сухие порты Сианя и Чэнду оборудованы автоматизированными системами управления, позволяющими осуществлять приемку, хранение и отгрузку контейнеров с минимальным временем простоя. Аналогичные решения внедряются на российских терминалах. По оценкам аналитиков, к 2027 году объем контейнерных перевозок на сети российских железных дорог может вернуться к уровню 2024 года, а к 2035 году — возрасти до 10–12 млн двадцатифутового эквивалента. Ключевыми драйверами роста названы развитие терминально-логистической инфраструктуры, расширение номенклатуры контейнерных грузов и внедрение цифровых сервисов, включая технологии интернета вещей. Внедрение цифровых платформ для отслеживания перемещения контейнеров в режиме реального времени, электронного документооборота и автоматизированного расчета ставок является неотъемлемым условием повышения конкурентоспособности рассматриваемых маршрутов.

Следует отметить, что в 2025 году российский контейнерный рынок продемонстрировал спад на четыре-шесть процентов, что связано с

замедлением экономической активности, высокими кредитными ставками и общемировыми тенденциями сокращения объемов международной торговли. При этом прогнозы на 2026 год варьируются от роста на два процента до падения на три процента, а базовый сценарий предполагает рост на четыре процента при условии сдержанных показателей текущего года[4].

Организация контейнерного сервиса между сухими портами Китая и мультимодальными хабами Европейской России осуществляется в рамках международных соглашений, двусторонних договоренностей и национальных законодательных актов. Базовым документом является Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном железнодорожном сообщении, определяющее порядок перевозок грузов, включая контейнерные отправки. Также применяются положения Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении, участниками которого являются обе страны. На территории Российской Федерации ключевыми нормативными правовыми актами являются Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, регулирующий таможенные процедуры при перемещении товаров через границы государств-членов союза. На перевозки контейнеров также распространяются требования технических регламентов Таможенного союза, устанавливающих обязательные требования к безопасности продукции. В Китайской Народной Республике основными регуляторными документами являются Закон о железнодорожном транспорте, а также подзаконные акты, определяющие порядок организации контейнерных перевозок и работы сухих портов. Важную роль играют таможенные правила, устанавливающие процедуры экспортного контроля и декларирования.

Прогнозы развития контейнерного сервиса между рассматриваемыми регионами в значительной степени зависят от макроэкономической конъюнктуры и геополитических факторов. Снижение темпов мировой

торговли оказывает охлаждающее воздействие на рынок, одновременно усиливая конкуренцию между различными маршрутами. Наблюдается увеличение присутствия государства в транспортной отрасли: выручка крупнейших государственных транспортных компаний демонстрирует устойчивый рост. В то же время существуют позитивные факторы, способствующие развитию контейнерных перевозок. Расширение экспортной номенклатуры за счет продукции новых химических предприятий, процессов контейнеризации ранее насыпных и наливных грузов, а также развитие терминальной инфраструктуры создают основу для долгосрочного роста. Китайская сторона выражает заинтересованность в совместных проектах по строительству сухих портов и развитию зерновых терминалов, что может привести к увеличению обратной загрузки контейнеров и повышению сбалансированности грузопотоков[5].

Таким образом, технология организации контейнерного сервиса между сухими портами Сиань и Чэнду и мультимодальными хабами Москвы и Санкт-Петербурга представляет собой сложную систему, включающую инфраструктурные, технологические и нормативно-правовые компоненты. Сухие порты Западного Китая обладают необходимым потенциалом для формирования стабильных контейнерных грузопотоков, тогда как российские транспортные узлы обеспечивают их эффективную дистрибуцию по территории страны. Современная статистика свидетельствует о сохраняющемся спросе на евроазиатские контейнерные перевозки, что подтверждается ростом транзитных отправок в первом квартале 2026 года.

#### **Список источников:**

1. Самуйлов В. М., Неволин Д. Г., Калашников А. Е. Роль транспортного коридора «Россия - Китай» в перевозке экспортных грузов // Инновационный транспорт. - 2020. - № 4 (38). - С. 15-20.
2. Чжан, С. Проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта

"Один пояс, один путь" / С. Чжан, Я. Яо // Креативная экономика. – 2021. – Т. 15, № 2. – С. 573-590.

3. Самуйлов В. М., Галкин А. Г., Бушуев С. В., Неволлина А. Д. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) - мост между Европой и Азией // Инновационный транспорт. - 2015. - № 1 (15). - С. 45-48.

4. Александрова М.В. Как международный контейнерный экспресс сближает центральные районы Китая с Европой // Восточная Азия: факты и аналитика. 2025. Т. 7. № 4. С. 22-36.

5. Александрова М.В. Функционирование контейнерных поездов «Китай — Европа» и особенности их транзита че-резтерриторию Российской Федерации // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30.