



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 656.224/225.656.2
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-5>

Тенденции развития китайско-российских отношений в сфере железнодорожного транспорта



Тэн ЧЖАН

Тэн Чжан

ОАО Группа компаний «Первый китайский железнодорожный проектно-изыскательский институт», Сиань, провинция Шэньси, Китайская Народная Республика.

✉ tengteng@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

В статье анализируется характер транспортных отношений между Россией и Китаем с целью выявления основных тенденций и прогнозов относительно развития сотрудничества между двумя странами в этой сфере.

Приводится краткий экскурс в историю взаимодействия партнеров, включая строительство магистралей, которые послужили повышению эффективности путей сообщения.

Акцент при анализе перспектив делается на совершенствование транзитных маршрутов в рамках проектов «Один пояс – один путь», «Восточный полигон». Приводится информация о строительстве новых и модернизации действующих железнодорожных магистралей с привлечением китайского и российского инвестирования, включая мост через реку Амур, Керакский тоннель, развитие транзитного сообщения через Казахстан и Монголию. Подчеркивается роль транспортного сообщения для эффективного сотрудничества в энергетической области.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, логистика, транспортная инфраструктура, грузовые и пассажирские перевозки, китайско-российские транспортные связи.

В статье рассматриваются два типа перевозок – грузовые и пассажирские. В обоих случаях наблюдается стабильный рост взаимодействия, поскольку в случае с грузовой транспортировкой партнерство благотворно сказывается на энергетической интеграции, в то время как эффективность пассажирской логистики детерминруется железнодорожной связью между городами России и Китая.

Отмечается сотрудничество российских и китайских компаний в сфере передовых технологий и инвестиций в области высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Делается вывод о взаимовыгодном характере и перспективности укрепления сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта, его роли в развитии региона и транспортной инфраструктуры, а также в увеличении объема грузовых и пассажирских перевозок.

Для цитирования: Тэн Чжан. Тенденции развития китайско-российских отношений в сфере железнодорожного транспорта // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 1 (104). С. 40–48. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-5>.

*Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.*

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на то, что в истории взаимоотношений Китая и России имели место разные периоды как подъёма, так и упадка, в XXI веке они переживают определённо лучший этап в своей истории. И в этом плане понимание истории является ключевым в прогнозировании дальнейших путей взаимодействия.

Ввиду расположения экономических и политических центров России и Китая на значительном географическом удалении друг от друга, отношения в сфере транспорта являются ключевыми в двустороннем и многостороннем партнёрстве. Сухопутные артерии не только играли ключевую роль на заре возникновения логистических связей, но и послужили основой для формирования новой парадигмы экономической стабильности и безопасности региона.

Если обратиться к этапу зарождения железнодорожного сообщения между странами, то в начале XIX века Российская империя для укрепления своего влияния в регионе приступила к строительству «Великого Сибирского Пути» – Транссибирской железнодорожной магистрали. На тот момент грузовые и пассажирские перевозки осуществлялись через территорию Китая – страна была важным транзитным пунктом на пути из Европы в Восточную Азию и обратно.

На рубеже XIX и XX веков строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) послужило стимулом к развитию региона Манчжурии, где, например, помимо инфраструктурного строительства, был основан город Харбин. Во времена Советского Союза сотрудничество между Россией и Китаем в сфере железнодорожного транспорта укреплялось. Были построены новые транспортные артерии. КВЖД получила развитие и трансформировалась в Чанчунь-Харбинскую магистраль, которая сократила расстояние между Восточной Сибирью и Северо-Восточным Китаем.

В настоящее время страны активно развивают сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта, что находит отражение в реализации крупных проектов, которые способствуют развитию железнодорожной инфраструктуры и созданию эффективных транзитных маршрутов между партнёрами. В этой связи актуальным является рассмотрение основных инициатив, в рамках которых реализуются логистические проекты.

Целью данной статьи является подробный анализ кооперации Китая и России в области железнодорожной логистики. Рассматриваются платформы как для двустороннего, так и многостороннего сотрудничества, основные инициативы, в рамках которых реализуются те или иные логистические проекты, предлагаются прогнозы, касающиеся направлений развития железнодорожного транспорта в контексте масштабных геополитических сдвигов и новых глобальных вызовов. Используются *методы* экономического анализа, контент-анализа научных публикаций, ко-логический метод.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Существует несколько мегапроектов, направленных на углубление российско-китайского взаимодействия в сфере транспорта, в том числе и по вопросам инфраструктурного развития.

Инициатива «Один пояс – один путь»¹, предложенная Китаем в 2013 году для укрепления экономических связей и сотрудничества между Китаем и странами Евразии (различные аспекты инициативы проанализированы, например, в [1–3] и других источниках), рассматривается как большой геоэкономический инфраструктурный проект, в рамках которого Россия и Китай действуют в тандеме. Одна из ключевых составляющих «Шёлкового пути XXI века» – развитие железнодорожного транспорта. Ведется активная работа над модернизацией и строительством новых железнодорожных магистралей, которые связывают страны и обеспечивают транзитные маршруты для грузов из Китая в Европу и обратно. Кроме того, Китай активно инвестирует развитие транспортной инфраструктуры в России, способствуя появлению железных дорог, портов и логистических хабов.

Развитие российско-китайских отношений играет важную роль в реализации политики, которую можно назвать «разворотом на Восток» и которая была предложена Россией ещё в начале 10-х годов XXI века. Данная инициатива рассматривается как ответная реакция на увеличение рисков, вызванных недружественной политикой европейских партнёров

¹ Belt and Road Initiative. The World Bank. [Электронный ресурс]: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Доступ 20.02.2023.



в отношении России. Политика не только направлена на снижение зависимости от европейских стран, но и на укрепление сотрудничества России с азиатскими и Тихоокеанскими странами, в том числе – с Китаем. Китай выступает в качестве ключевого партнёра России в рамках данной политики. Обе страны придерживаются принципов мультиполярности, справедливости и взаимовыгодного сотрудничества, реализуя их посредством активного сотрудничества в различных секторах.

В рамках данных проектов Россия и Китай активно развивают двусторонние транспортные связи и логистическую инфраструктуру, что включает строительство новых железнодорожных магистралей, развитие портов, модернизацию транспортных коммуникаций и создание транзитных коридоров для грузового и пассажирского транспорта. Развитие путей сообщения позволяет облегчить режим торговли между странами и взаимных инвестиций и обеспечивает более эффективное транспортное сообщение.

Так, в 2022 году было завершено строительство железнодорожного моста через реку Амур. Проект реализован в рамках межправительственного соглашения через Российско-Китайский инвестиционный фонд, основными дольщиками проекта также стали ОАО «Российские железные дороги» и ВЭБ.ДВ (56,25 %, 25 % и 18,75 % соответственно). Общий объём инвестиций превысил 10 млрд рублей. Дополнительно были построены подъездные железнодорожные пути в Еврейском автономном округе². Максимальная пропускная способность железнодорожной артерии составляет до 24 млн тонн грузов в год в обе стороны^{3,4}.

В целом развитие российско-китайских отношений способствует укреплению экономического и политического сотрудниче-

ства всего евразийского региона, созданию устойчивой и взаимовыгодной партнёрской связи для обеспечения мира, стабильности и процветания. В контексте сотрудничества России и Китая в сфере транспорта стоит выделить два основных вида железнодорожных перевозок: грузовые и пассажирские. Ключевые перспективы взаимодействия в вопросах эксплуатации и строительства железнодорожных путей включают разные аспекты.

Грузовые перевозки

Традиционно сфера грузоперевозок в отношениях России и Китая занимает видное место. Развитие маршрутов и транзитных коридоров между двумя странами предоставляет возможности не только для более эффективной доставки грузов, но и укрепляет всестороннее партнёрство двух стран. Экономическая мощь Китая делает его одним из крупнейших потребителей энергоресурсов, а Россия обладает их огромными запасами. Данная взаимозависимость обуславливает наличие долгосрочных договоров на поставку энергетических ресурсов – угля, нефти и газа. Экспорт российских энергетических ресурсов в Китай и импорт китайских товаров в Россию по железной дороге обладают большим потенциалом для дальнейшего развития. Страны продолжают развивать инфраструктуру железнодорожных путей для улучшения грузовых перевозок. Совместная эксплуатация, модернизация и строительство новых железнодорожных магистралей способствуют снижению времени и затрат на доставку грузов между двумя партнёрами, что стимулирует обоюдный рост экономик, а также способствуют снижению рисков при сбоях в цепочках поставок.

Россия – один из крупнейших мировых производителей и экспортеров угля. Китай, же является одним из крупнейших потребителей данного энергетического ресурса. Между двумя странами существует активный поток железнодорожных перевозок ресурса. Уголь доставляется из российских регионов – Кузбасса и Забайкалья – в китайские порты и на энергетические предприятия. Кроме угля и руды, между Россией и Китаем также осуществляются перевозки других ресурсов, например, леса и нефти. Российский лес экспортируется для использования в строи-

² В России открыли первый трансграничный железнодорожный мост в Китай // ИА «РИА Новости», 27.04.2022. [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=202297>. Доступ 20.02.2023.

³ Потаева К. На Амуре завершили самый масштабный долгострой // «Ведомости». [Электронный ресурс]: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/04/27/920079-na-amure-zavershili>. Доступ 20.02.2023.

⁴ ERAI – Eurasian Rail Index Alliance. Обзор. Ноябрь 2022 года. Евразийский ж.д. маршрут: перспективы расширения экспорта из России в Китай. [Электронный ресурс]: https://index1520.com/upload/medialibrary/c7e/ijpp1258ghzgmnkjwd16gntf0qbrnjii/221218_OTLK_Rus.pdf. Доступ 20.02.2023.

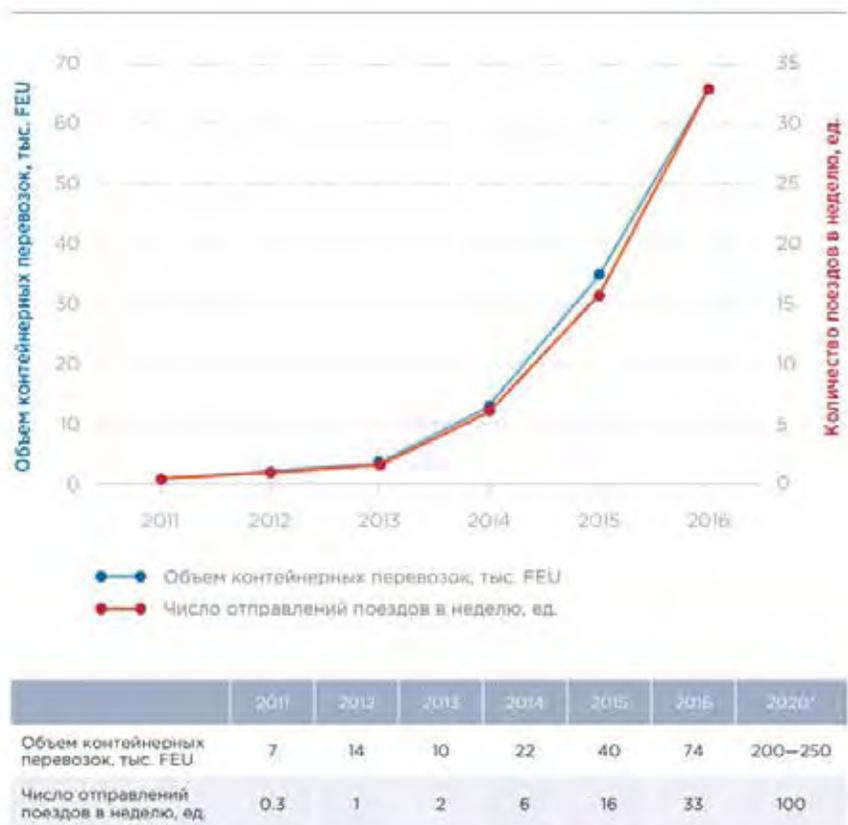


Рис. 1. Данные по объёму контейнерных перевозок и числу отправок поездов по маршруту Китай–Европа–Китай [9].

тельстве и производстве, а нефть поставляется компаниям для обеспечения энергетического спроса. Перевозки энергетических ресурсов между Россией и Китаем являются важной составляющей торгово-экономического сотрудничества между странами. Железнодорожные пути играют значительную роль в обеспечении надёжной и эффективной доставки грузов, что положительно сказывается на экономической интеграции и развитии в регионе.

После окончания пандемии Covid-19 произошли значительные изменения в сфере мировой логистики и транспорта. Стоит отметить резкий рост потока грузов из Китая в Россию после спада периода пандемии. Данный феномен можно объяснить увеличившимся спросом на мультимодальные перевозки, которые включают железнодорожные, автомобильные и морские пути.

Рост частоты отправления контейнерных поездов и объёмов перевозок на маршрутах для периода 2011–2016 гг. был проанализирован авторами доклада [9].

Рост продолжался и в последующие годы. По данным АО «ИК «РЖД-Инвест»⁵, в 2020 году он даже превысил прогнозировавшиеся авторами (рис. 1 [9]) объёмы и достиг 550,8 тыс. TEU (рис. 2).

Нарушения цепочек поставок, вызванные пандемией Covid-19, вынудили страны интенсифицировать развитие транспортной инфраструктуры. Выделяется также тенденция к диверсификации направлений новых путей сообщений. Так, в рамках инициативы «Один пояс – один путь» реализуется строительство несколько транспортных коридоров.

Совокупным результатом такого взаимодействия служит то, что по данным ОАО «РЖД» 2022 год стал рекордным по объёму железнодорожных перевозок, а за первые месяцы 2023 года объём перевозок в направ-

⁵ Динамика железнодорожных контейнерных перевозок стран пространства 1520 в сообщении Китай–Европа–Китай, тыс. TEU. Аналитика АО «РЖД-Инвест» специально для форума PRO//ДВИЖЕНИЕ.1520. [Электронный ресурс]: https://gudok.ru/Аналитика_МеждународныеТранспортныеКоридоры_РЖД-Инвест.pdf. Доступ 21.02.2023.



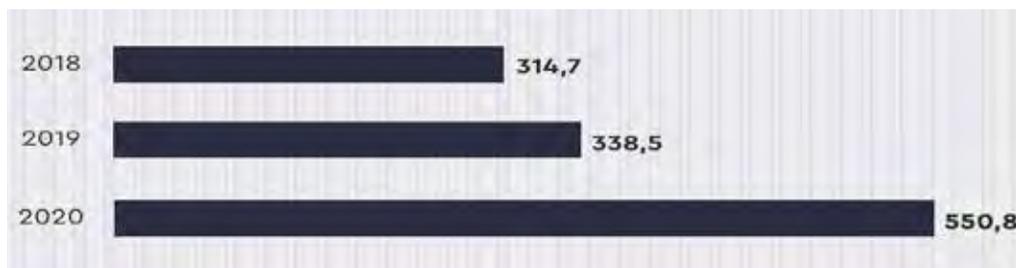


Рис. 2. Динамика железнодорожных контейнерных перевозок стран пространства 1520 в сообщении Китай–Европа–Китай, тыс. TEU⁶. Источник: данные Организации сотрудничества железных дорог, анализ АО «РЖД-Инвест».

лении Китая дополнительно вырос на 85 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Так в 2022 году удалось достичь объема в 123 млн тонн грузов, а за январь–февраль 2023 года – 26,9 млн тонн⁶. При сохранении текущих темпов, объем может составить до 160 млн тонн.

Говоря о перспективах развития данного сектора, стоит упомянуть важность не только прямого трансграничного сообщения Россия–Китай, в том числе реконструкции и строительства дополнительных новых железнодорожных пунктов пропуска на границе России и КНР (например, Забайкальск⁷), но и взаимодействие через транзитные коридоры Монголии и Казахстана, например, строительство третьего пункта пропуска на китайско-казахстанской границе с примыкающей железнодорожной линией Аягöz–Бахты⁸.

Пассажирские перевозки

В данной сфере сотрудничества между Россией и Китаем имеет место активное развитие, поскольку пассажирские поезда связывают города обеих стран и обеспечивают комфортабельное и удобное перемещение людей. Усиление партнёрских отношений в данной области предоставляет больше возможностей для развития туризма и международных перевозок. В рамках строительства

новых железнодорожных магистралей и модернизации существующих маршрутов Россия и Китай продолжают улучшать инфраструктуру для логистики пассажироперевозок, что включает разработку проектов новых высокоскоростных железных дорог, улучшение условий комфорта и безопасности для пассажиров. Перспективы взаимодействия в вопросах эксплуатации и строительства железнодорожных путей между Россией и Китаем в грузовых и пассажирских перевозках обещают дальнейшее развитие транспортного сотрудничества, облегчение транзита и повышение эффективности перемещения пассажиров и грузов между двумя странами.

Пандемия Covid-19 внесла некоторые коррективы в динамику развития железнодорожных перевозок. Реализация политики «нулевой терпимости» в качестве ограничительной эпидемиологической меры несколько замедлила темпы экономического развития Китая. Закрытие границ отразилось и на объемах пассажирских и грузовых перевозок, вызвало их снижение. К примеру, ввиду наличия ограничительных мер, мост через реку Амур был открыт только в 2022 году, хотя его строительство было завершено ещё в 2019 году.

Многостороннее сотрудничество

Перспективным является дальнейшее сопряжение усилий России и Китая, в частности, в сфере железнодорожного транспорта, в формате международных организаций. Наиболее примечательно расширение такой региональной организации, как Шанхайская организация сотрудничества. Привлечение новых партнёров, таких как Пакистан и Иран, способствуют укреплению китайско-российских отношений не только в двустороннем, но и в многостороннем формате. Это

⁶ РЖД зафиксировали рост перевозок грузов между Россией и КНР на 85 % с начала года // ИА «Прайм». [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=208617>. [Обновлено]. Доступ 21.03.2023.

⁷ Крупнейший железнодорожный пункт пропуска на границе с Китаем открыт в Забайкальске после реконструкции. [Электронный ресурс]: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10223>. Доступ 20.02.2023.

⁸ РЖД прорабатывают создание новых пунктов пропуска на границе с Китаем // «Интерфакс». [Электронный ресурс]: <https://www.interfax.ru/russia/874657>. Доступ 21.02.2023.

обуславливается повышением репутации организации, идейными вдохновителями которой были, в первую очередь, Россия и Китай. Это ещё больше укрепляет экономическую и логистическую безопасность всего региона [10]. Сотрудничество в сфере транспорта не рассматривается как новое явление, совместная координация в сфере инфраструктуры установлена хартией ШОС, определяющей основы деятельности организации.

В рамках реализации инициативы «Один пояс – один путь» КНР активно участвует в различных инфраструктурных проектах не только в России, но и в Монголии и Узбекистане, с целью увеличения и стабилизации потока товаров из Китая в Европу. Данные проекты осуществляются для диверсификации рынков сбыта и снижения рисков, а также для развития транспортных коридоров и повышения эффективности торговли между Китаем и Европой. Некоторые китайские государственные корпорации, которые инвестируют в инфраструктурные проекты в Монголии и Узбекистане:

1. China Communications Construction Company (CCCC): одна из крупнейших китайских государственных компаний, специализирующаяся на строительстве инфраструктуры. CCCC активно участвует в реализации проектов по строительству железных дорог, дорог, мостов и портов в Монголии и Узбекистане, которые способствуют развитию транспортных связей и увеличению товаропотоков⁹.

2. China Railway Group Limited (CREC): лидер строительной сферы в Китае, специализирующейся на строительстве и эксплуатации железных дорог. Компания принимает участие в проектах строительства и модернизации железных дорог в Монголии и Узбекистане, включая развитие совместного инвестиционного проекта по строительству транспортного коридора «Китай–Монголия–Россия».

Финансово-денежные расчёты в национальных валютах между Россией и КНР

Новые геополитические реалии диктуют новые тренды в логистическом партнёрстве.

⁹ Топ крупнейших китайских строительных компаний в России. [Электронный ресурс]: https://raspp.ru/business_news/top-chinese-construction-companies-in-russia/. Доступ 20.02.2023.

Основой повестки является реализация политики финансово-денежных расчётов в национальных валютах [11–15].

Использование национальных валют при транспортно-логистических расчётах не только способствует диверсификации рисков, но и стимулирует альтернативные SWIFT платёжные системы. Взаиморасчёт между РФ и КНР в национальных валютах вышел на структурно новые уровни. Так, по данным министерства коммерции Китая, объём сделок внешней торговли КНР в юанях в 2022 г. вырос на 37 % и достиг \$1,17 трлн или около 17 % от общего объёма внешнеторговых сделок¹⁰. Российская Федеральная таможенная служба сообщает, что внешнеторговый оборот РФ в 2022 году составил \$850,5 млрд. Согласно данным Банка России от марта 2023 года, доля юаня в расчётах за экспорт в России выросла с 0,5 до 16 %, а доля рубля – с 12 до 34 %¹¹. С августа 2022 г. Россия занимает третье место по использованию юаня в трансграничной торговле¹². Таким образом,кратно укрепляется стратегическая безопасность за счёт снижения рисков, вызванных внешними факторами.

Расширение потенциала и оптимизация использования транспортной инфраструктуры

Структурно сложившийся поток контейнерных грузов из Китая является однонаправленным – в Россию. Для оптимизации грузоперевозок стоит обратить внимание на определённые проблемы. В первую очередь, на использование порожних поездов для отправки грузов из России. Пока провозная мощность сети ОАО «РЖД», на взгляд автора, недостаточна для отправки порожних поездов для последующей загрузки в тех регионах России, которые поставляют на экспорт в Китай руду и лес, что, в свою очередь, ограничивает возможности увеличения объёмов

¹⁰ Объём юаневых сделок в трансграничной торговле КНР в 2022 году вырос на 37 % // ИТАР-ТАСС. [Электронный ресурс]: <https://tass.ru/ekonomika/16783537>. Доступ 20.02.2023.

¹¹ Доля юаня в расчётах по экспорту из России в 2022 году подскочила с 0,5 % до 16 % // «Интерфакс». [Электронный ресурс]: <https://www.interfax.ru/business/890332>. Доступ 09.03.2023.

¹² Россия заняла третье место по использованию юаня в международных расчётах // РИА «Новости». [Электронный ресурс]: <https://ria.ru/20220819/yuan-1810649090.html>. Доступ 20.02.2023.



перевозок и усложняет эффективное использование железнодорожной инфраструктуры. То же относится и к загрузке контейнерных поездов.

Однако проблема обратной загрузки должна быть решена в рамках реализации проекта «Восточный полигон». Текущие проекты ОАО «РЖД» подразумевают завершение модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской дорог. За счёт комплексной модернизации двух основных веток пропускная способность железнодорожной сети должна увеличиться более чем в два раза, с 75 до 180 млн тонн, транзитный контейнеропоток – в четыре раза, ощутимо сократится время доставки грузов по железным дорогам¹³.

Развитие восточного полигона идёт в рамках реализации национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КПМИ)¹⁴. Первым достижением данного проекта было открытие Байкальского тоннеля Восточно-Сибирской железной дороги в июле 2021 года¹⁵. Второй этап по созданию Восточного полигона должен завершиться в 2024 году окончанием строительства нового двухпутного Керакского тоннеля на перегоне Ковали–Ульручи, что позволит увеличить скорость движения поездов и пропускную способность на забайкальском участке Транссиба. Для повышения пропускной способности важнейшего узла на Восточном полигоне в Хабаровском крае начато строительство третьего пути на перегоне Хабаровск I–Хабаровск II Дальневосточной железной дороги. Его протяжённость составит 9,9 километра¹⁶.

Развитие транспортной инфраструктуры в рамках данного проекта имеет следующие преимущества:

¹³ Стройка XXI века // «Гудок». [Электронный ресурс]: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1622859&archive=2022.12.22>. Доступ 20.02.2023.

¹⁴ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р. [Электронный ресурс]: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf>. Доступ 20.02.2023.

¹⁵ Новый Байкальский тоннель открыт на БАМе. [Электронный ресурс]: <https://vszd.rzd.ru/1900/page/104069?id=265010>. Доступ 20.02.2023.

¹⁶ Восточная перспектива. Как модернизация БАМа и Транссиба изменит жизнь в России. [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=202824>. Доступ 20.02.2023.

1. Увеличение потенциала перевозок: новые возможности для развития железнодорожных и автомобильных перевозок между Россией и Китаем, сокращение времени и расходов на доставку грузов и рост грузооборота и эффективности транспортировки.

2. Инициативы по строительству совместных центров по обработке контейнерных грузов будут способствовать упрощению логистических процессов, ускорению грузовых операций и улучшению координации между российскими и китайскими транспортными компаниями.

3. Содействие сотрудничеству между Россией и Китаем в экономической сфере, развитию торговли, инвестиций и туризма, укреплению связей между регионами двух стран.

4. Создание новых рабочих мест. Реализация национального проекта КПМИ является частью большого проекта «Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство»¹⁷.

В числе других транспортных проектов, реализуемых совместно Россией и Китаем, выделяется проект высокоскоростной магистрали Москва–Казань, который был разработан с участием лидера в области высокоскоростных железнодорожных технологий – China Railway Engineering Corporation¹⁷. CREC активно участвует в разработке, проектировании и строительстве высокоскоростных магистралей по всему миру. Данный проект предусматривает строительство высокоскоростной железнодорожной линии между Москвой и Казанью, которая значительно сократит время путешествия и обеспечит более эффективное соединение между двумя городами.

В рамках инициативы по постройке высокоскоростных магистралей Москва–Казань и Москва–Санкт-Петербург (ВСМ «Москва–СПб») был проявлен интерес к реализации данного проекта совместно с китайскими компаниями и возможным привлечением финансирования¹⁸. Основная цель – создание

¹⁷ Китай и Россия создали рабочую группу по проекту ВСМ Москва–Казань. [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=153444>. Доступ 20.02.2023.

¹⁸ РФ и Китай договорились сотрудничать в области высокоскоростного железнодорожного сообщения. [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=122847>. Доступ 20.02.2023.

современной высокоскоростной железнодорожной связи между двумя крупными городами России, что значительно улучшит транспортную доступность.

Учитывая большой опыт строительства и эксплуатации ВСМ в КНР [16], сотрудничество с китайскими компаниями обеспечивает доступ к передовым технологиям в области высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Проекты высокоскоростных магистралей, в которых участвуют китайские компании, отражают стремление России и Китая к сотрудничеству в области развития транспортной инфраструктуры и улучшения связи между городами. Это позволяет создать современные и эффективные транспортные магистрали, способствующие эскалации уровня экономики и повышению мобильности людей.

ВЫВОДЫ

Перспективы развития российско-китайских отношений в сфере железнодорожной логистики являются обнадеживающими. Стоит обратить внимание на следующие тенденции и прогнозы:

1. Увеличение грузопотока. С каждым годом наблюдается рост перевозок контейнерных грузов между Россией и Китаем. Это связано с ростом экономического сотрудничества, увеличением торгового оборота и расширением взаимной инвестиционной активности. Увеличение контейнерных грузов свидетельствует о растущей потребности в надёжной и эффективной транспортной логистике между двумя странами.

Данный фактор требует создания дополнительных контейнерных терминалов и инфраструктуры для обеспечения эффективных логистических процессов.

Для обеспечения более эффективной транспортировки контейнерных грузов между Россией и Китаем осуществляется строительство и модернизация железнодорожных магистралей, терминалов и логистических центров. Примером является инициатива, выдвинутая Южно-Уральской железной дорогой.

2. Использование национальных валют. Россия и Китай проводят работу над укреплением использования национальных валют во внешней торговле, что снижает зависимость от доллара США и облегчает расчёты

между странами. Переход на юани способствует упрощению и ускорению финансовых операций, в том числе – в сфере контейнерных перевозок.

Один из векторов – развитие цифровых валют, которые предоставляют новые возможности для безопасных и эффективных финансовых операций в сфере международной торговли и перевозок. Это может иметь положительное влияние на контейнерные перевозки, обеспечивая более удобные и прозрачные финансовые механизмы.

В целом, в будущем ожидается развитие перевозок контейнерных грузов между Россией и Китаем ввиду роста торгового оборота, развития инфраструктуры, укрепления использования национальных и возможному внедрению цифровых валют. Данные факторы создают благоприятную среду для дальнейшего укрепления сотрудничества в сфере железнодорожных контейнерных перевозок.

3. Увеличение пропускной способности. Страны понимают важность повышения пропускной способности железнодорожных путей для обеспечения эффективного движения грузов. Ожидается, что обе страны будут инвестировать в модернизацию и развитие своих железнодорожных сетей с целью увеличения пропускной способности и облегчения перевозок.

4. Рост взаимодействия в сфере железнодорожной инфраструктуры. Партнёры будут продолжать активное взаимодействие и сотрудничество по согласованию планов и стратегий развития железнодорожной логистики, что позволит обеим странам оптимизировать потоки грузов, координировать инфраструктурные проекты и достичь согласования в вопросах таможенных процедур и регулирования перевозок.

5. Совместная работа по высокоскоростным магистралям. Возможное направление совместной работы между Россией и Китаем – это реализация проектов ВСМ. Китайские компании, например, CREC, могут принять активное участие в проектировании, строительстве и финансировании таких проектов, что послужит новым этапом сотрудничества и поспособствует быстрому и эффективному развитию железнодорожной логистики между двумя странами.

Развитие взаимодействия двух стран в сфере железнодорожной логистики можно отнести к благоприятной области для даль-



нейшего сотрудничества, поскольку партнёры прилагают усилия по увеличению грузопотока, повышению пропускной способности и совершенствованию инфраструктуры. Другой немаловажный фактор: взаимные интересы двух стран в области энергетического сектора – где Россия в качестве поставщика, а Китай – в роли важного потребителя сырья, могут быть полезны друг другу для развития торгово-экономического сотрудничества. Подобный аспект крайне важен ввиду глобального изменения политической архитектуры.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Zhixin, Zhang. The Belt and Road Initiative: China's New Geopolitical Strategy? *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2018, Vol. 4, Iss. 3, pp. 327–343. DOI: <https://doi.org/10.1142/S2377740018500240>.
2. Haoyuan, Sun. The Influence of the Belt and Road Initiative on the Technological Upgrade of Enterprises in Countries and Regions along the Belt and Road: Study based on Difference-in-difference Model. *BCP Business & Management*, 3rd International Symposium on Frontiers of Economics and Management Science (FEMS 2022), 2022, Vol. 19, pp. 364–365. ISBN 978-1-62437-375-6. [Электронный ресурс]: <https://bcpublishation.org/index.php/BM/article/view/826/834>. Доступ 20.02.2023.
3. Shuangning, You. Does the Belt and Road Initiative promote industrial upgrading and rationalisation and adjustment along the route? *BCP Business & Management*, 3rd International Conference on the Frontiers of Innovative Economics and Management (FIEM 2022), 2022, Vol. 29, pp. 522–531. ISBN 978-1-62437-582-8. [Электронный ресурс]: <https://bcpublishation.org/index.php/BM/article/view/2318/2298>. Доступ 20.02.2023.
4. Ли На. Инициатива «Один пояс – один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // *Вестник РУДН. – Серия «Всеобщая история»*. – 2018. – № 4. – С. 382–392. DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392.
5. Коломиец М. О., Кукушкина В. В. Развитие российско-китайских отношений на современном этапе глобализации // *А-фактор: научные исследования и разработки (гуманитарные науки)*. – 2019. – № 3. [Электронный ресурс]: <http://www.a-factor.ru/archive/item/116-razvitiie/>. Доступ 20.02.2023.
6. Древецкая С. С. Развитие транспортно-логистической системы между Россией и Китаем // *Проблемы социально-экономического развития Сибири*. – 2021. – № 4 (46). – С. 38–42. DOI: 10.18324/2224-1833-2021-4-38-42. EDN UIJXPS.
7. Лутовинов М. Е., Сафина С. С. Российско-китайское сотрудничество в сфере развития железнодорожного транспорта // *Гуманитарные науки и вызовы нашего времени: Сборник научных статей по итогам*
- IV Всероссийской (национальной) научной конференции с международным участием, 10–11 марта 2022 года. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2022. – С. 165–167. EDN HGJWEN.
8. Ларин О. Н., Куприяновский В. П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс – один путь» и технологии цифровой железной дороги // *Современные информационные технологии и ИТ-образование*. – 2017. – Т. 13. – № 3. – С. 167–175. DOI: 10.25559/SITITO.2017.3.545. EDN ZWJSFZ.
9. Транспортные коридоры «Шёлкового пути»: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС // Доклад № 49 д.э.н. Е. Ю. Винокуров (ЦИИ ЕАБР), В. Г. Лобырев, А. А. Тихомиров (АО «Институт экономики и развития транспорта»), к.э.н. Т. В. Цукарев (ЦИИ ЕАБР). – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – 74 с. [Электронный ресурс]: https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf. Доступ 20.02.2023.
10. Гордиенко Д. В. Перспективы изменения уровня экономической безопасности стран – членов ШОС при реализации стратегии Экономического пояса «Шёлкового пути» // *Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы глобальных и региональных измерений безопасности*. – М.: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2018. – С. 195–266. – EDN YMQADR. [Электронный ресурс]: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_36364756_15164620.pdf. Доступ 20.02.2023.
11. Сун Цзясюе. Российско-китайское финансовое сотрудничество: возможность крупномасштабного углубления // *Вестник евразийской науки*. – 2021. – Т. 13. – № 5. DOI: 10.15862/38ECVN521.
12. Жариков М. В. Организация внешнеэкономических расчётов между Россией и Китаем в национальных валютах // *Вестник Российской таможенной академии*. – 2015. – № 2. – С. 19–27. [Электронный ресурс]: https://elibrary.ru/download/elibrary_23572093_15660378.pdf. Доступ 20.02.2023.
13. Газизулина И. А., Найбицзян А. Роль юаня в обеспечении расчётов приграничной торговли Китая // *Научный альманах*. – 2016. – № 11–1 (25). – С. 71–73. DOI: 10.17117/na.2016.11.01.071.
14. Чжоу Яньлин, Яо Яо. Исследование путей углубления финансового сотрудничества между Китаем и Россией в контексте проекта «Один пояс – один путь» // *Modern Economy Success*. – 2021. – № 2. – С. 57–62. EDN XBRAII.
15. Попов Н. В. Развитие финансовых механизмов двухстороннего экономического сотрудничества между Россией и Китаем на Дальнем Востоке // *Экономика и предпринимательство*. – 2021. – № 10 (135). – С. 170–173. DOI: 10.34925/EIP.2021.135.10.029. EDN ARNBEN.
16. Lawrence, M., Bullock R., Liu, Ziming. *China's High-Speed Rail Development*, 2019, 96 p. ISBN 978-1-4648-1425-9. [Электронный ресурс]: https://www.researchgate.net/publication/333733120_China's_High-Speed_Rail_Development. Доступ 20.02.2023. ●

Информация об авторе:

Чжан Тэн – кандидат психологических наук, управляющий инженер, специалист по международным отношениям ОАО Группа компаний «Первый китайский железнодорожный проектно-изыскательский институт» (China Railway First Survey and Design Institute Group CO., Ltd. (CRCC)), провинция Шэньси, Суань, Китайская Народная Республика, tengteng@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 20.02.2023, одобрена после рецензирования 13.03.2023, актуализирована 21.03.2023, принята к публикации 21.03.2023.