

ОПТИМИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ КИТАЯ В РФ ЧЕРЕЗ ПЛАТФОРМЕННЫЕ РЕШЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗКИ

Гурьянов И.И.¹

¹ Российский университет транспорта

Аннотация: целью данной статьи является поиск решений по оптимизации контейнерных железнодорожных перевозок грузов из Китая в Российскую Федерацию на фоне трудностей, возникающих на протяжении 2024 года. В задачи статьи входит анализ доли рынка китайских поставщиков, оценка объёмов контейнерных перевозок железнодорожным транспортом между двумя странами, рассмотрение текущей инфраструктуры на железной дороге, разработка конкретных решений для снижения транзитного времени перевозки и повышения прогнозируемости сроков доставки. Результаты статьи могут иметь практическое применение для российских импортёров, перевозчиков и экспедиторов с точки зрения понимания текущей ситуации в железнодорожных перевозках для разработки собственных решений по перевозке грузов.

Ключевые слова: логистическая система, сыпучие строительные материалы, дорожно-транспортная сеть, адаптивность транспортной отрасли, добыча щебня.

© Гурьянов И.И.

Поступила 03.09.2025, одобрена после рецензирования 24.10.2025, принята к публикации 24.10.2025.

Для цитирования:

Гурьянов И.И. Оптимизация железнодорожных перевозок из Китая в РФ через платформенные решения взаимодействия участников перевозки // Логистика и управление цепями поставок. - 2025. - Т. 22, №3 (116). - С. 38–44.

Информация об авторах:

Гурьянов И.И. - операционный директор ООО «Орлан», e-mail: ivan.i.guryanov@gmail.com

Санкции со стороны стран Запада оказали существенное влияние на внешнеэкономическую деятельность РФ в 2022 году. Существенное изменение каналов закупки и сбыта продукции в пользу дружественных стран способствовало резкому изменению курса развития транспортной логистики с Запада на

Восток. Значительно вырос объем закупок товаров из Китая с 67,57 млрд. долл. США в 2021 году до 115,50 млрд. долл. США в 2024 году [1, 2]. С долей импорта в 41% Китай стал для Российской Федерации ключевым торговым партнёром.



Рисунок 1 - Объем импорта Российской Федерации в 2021 - 2024 годах.

Железнодорожный транспорт является ключевым для организации перевозок грузов из Китая в РФ. При этом это касается как организации мультимодальных контейнерных перевозок через порты Дальнего Востока, так и прямых железнодорожных перевозок. Инициатива «Один пояс - один путь», с которой Китай выступил в 2013 году, дала толчок для развития не только железнодорожной инфраструктуры Китая, но и сопредельных государств. И хотя Российская Федерация не участвует напрямую в данной инициативе взаимодействие осуществляется на основе Совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 года [3].

С 2011 по 2017 год контейнеропоток по оси КНР - ЕАЭС - ЕС вырос в 19 раз с 14 до 262 тыс. TEU [4]. И несмотря на преимущества железнодорожных перевозок достичь этого удалось во многом благодаря субсидированию железнодорожных перевозок со сто-

роны провинций Китая, которые по сути обнулили тариф на перевозку железнодорожным транспортом по территории страны, что привело к снижению общего тарифа за перевозку в среднем на 40% и мотивировало экспортёров перекинуть часть грузового потока с морского транспорта на железную дорогу.

В настоящий момент железнодорожный транспорт не потерял свою актуальность и остаётся крайне востребованным среди российских импортёров товаров. Контейнерные перевозки обеспечивают сохранность груза, а скорость доставки и регулярность (ритмичность) перевозки выше, чем при морском сообщении.

Стоит отметить, что существенное повышение объёма контейнерных железнодорожных перевозок не может происходить без значительных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры. Опорным сегментом в развитии железнодорожных перевозок из Китая в РФ, как международного транспортного коридора, является Транссибирская магистраль, которая в свою очередь неразрывно связана с Байкало-Амурской ма-

гистралью (БАМ). Транссиб имеет длину 9288 км и проходит по территории 21 субъекта РФ, в которых сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны [5]. РЖД разработали план модернизации Транссиба и БАМа, который позволит увеличить пропускную способность магистралей, однако скорость работ и объёмы инвестиций в проект не поспевают за ростом объёма перевозок.

В результате в 2024 году прямые железнодорожные перевозки столкнулись с серьезными проблемами. Текущая инфраструктура не была рассчитана на резко увеличившийся грузопоток. Станции назначения не успевали принимать и разгружать поступающие составы, платформ для перегрузки контейнеров на границе не хватало, что привело к бросанию поездов по пути следования и многочисленным конвенциям на станциях назначения [6]. Как итог среднее транзитное время доставки грузов из Китая выросло в 1,5 раза и в некоторых случаях превышало 60 и даже 90 дней, а прогнозируемость сроков доставки резко снизилась.

И если отдельно взятые импортёры не могут повлиять на развитие железнодорожной инфраструктуры, то выбор оптимальных маршрутов, перевозчиков, станций отправления и назначения находится в их власти. На текущий момент отправки поездов из Китая в сторону РФ осуществляются с нескольких десятков станций. Из основных можно выделить станции Suzhou, Dongguan/Guangzhou, Nanjing, Ganzhou, Chongqing, Yiwu, Chengdu, Chongqing, Xiamen, Fuzhou, Zhengzhou, Xi'an, Tianjin, Shijiazhuang, Taiyuan, Shanghai, Shenyang. В РФ основные станции прибытия Ворсино, Селятино, Белый Раст, Электроугли, Ховрино, Шушары (Санкт-Петербург), Клешиха (Новосибирск). При пересечении границы Китая контейнеры перегружаются на платформы с широкой колеёй на 4 основных погран-переходах: Манчжурия - Забайкальск (РФ), Эрлянь - Наушки (Монголия), Хоргос - Алтынколь (Казахстан), Алашенькоу - Достык (Казахстан). Все станции и погран-переходы могут иметь разную нагрузку и ограничения и для эффективного распределения потоков грузов необходимо владеть данной информа-

цией в режиме реального времени. Однако найти данную информацию в свободном доступе весьма проблематично, а иногда просто невозможно. И даже при наличии всех данных их нужно регулярно обновлять, поддерживать актуальность и обрабатывать для получения необходимой аналитики, на что уйдёт довольно много трудовых ресурсов компании. Цифровые платформы могут помочь решить эту задачу.

Развитие цифровых платформ и экосистем в РФ идёт стремительными темпами. Однако большинство существующих решений создано под задачи перевозки грузов внутри страны автомобильным транспортом [7]. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года отмечается, что главным условием цифровой трансформации транспортного комплекса является создание цифровых платформ [8]. В рамках проекта ОАО «РЖД» «Цифровая железная дорога» ставятся задачи повышения уровня интеграции Российской транспортной системы в международные транспортные коридоры и повышение провозной и пропускной способности железных дорог за счет развития интеллектуальных систем управления [9]. В рамках данного проекта было реализовано создание электронной торговой площадки «Грузовые перевозки», которая дала прямой доступ даже небольшим грузоотправителям к прямому сотрудничеству с крупными перевозчиками на железнодорожном транспорте.

В чём же состоит практическая ценность цифровых платформ? В контексте данной статьи в первую очередь в возможности сбора и обработки большого объёма данных в режиме реального времени. В рамках функционирования цифровой платформы нет необходимости поиска и сбора данных из внешних источников. При достаточном количестве активных пользователей она способна обрабатывать внутреннюю информацию о заказах и формировать аналитические данные для пользователей платформы.

Но не технологии, результатом которых будет актуальная информация о задержках на каждом этапе пути, дадут преимущество пользователям цифровых платформ, а новые

бизнес-модели управления данными, которые позволят моделировать ситуации на каждом участке пути для прогнозирования возможных рисков задержки движения грузов до предполагаемой даты прибытия поезда на станцию назначения. Это позволит пользователям не

только выбирать оптимальный маршрут следования железнодорожным транспортом, но оперативно перебрасывать отправки грузов на другие виды транспорта для выполнения своих задач у необходимые сроки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Цифровые платформы доказали свою эффективность во многих сферах экономики. Стратегия Государства в области развития транспорта тесно связана с созданием и функционированием цифровых платформ и экосистем. ОАО «РЖД» также реализует ряд ключевых проектов в этом направлении. Тем

не менее, для получения полноценной выгоды от использования платформенных решений при железнодорожных перевозках потребуются участие всех сторон перевозки, включая китайских отправителей и экспедиторов, которые пока не стремятся интегрироваться во внешние платформы.

Список источников

1. По данным ФТС России, размещенным на официальном сайте ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries> (дата обращения: 17.06.2025)
2. Данные таможенной статистики КНР. URL: <http://english.customs.gov.cn/statics/report/preliminary2023.html> (дата обращения: 17.06.2025)
3. О китайской инициативе «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767163/. (дата обращения: 14.06.2025)
4. 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. URL: https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf. (дата обращения: 15.06.2025)
5. Кузнецова С. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров. Аналитический доклад. Институт проблем естественных монополий. Ноябрь 2023
6. Гурьянов И.И., Псарев С.Б. Вектор развития транспортной логистики при импорте товаров из Китая в 2025 году. Логистика и управление цепями поставок. 2024. Т. 21. № 4 (113). С. 15-22.
7. Гурьянов И.И. Развитие экосистем в транспортной логистике. В сборнике: Академик Владимир Николаевич Образцов - основоположник транспортной науки. Труды международной научно-практической конференции. Москва, 2023. С. 318-321.
8. Информационно-аналитический материал к заседанию «круглого стола» на тему «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации». URL: <http://council.gov.ru/media/files/ANZ6MydNrvO7tZFA5LxUreQVfw7R92yF.pdf>. (дата обращения: 14.06.2025)
9. Синицына А.С. Цифровая трансформация транспортного комплекса. В сборнике: Логистика - евразийский мост. Материалы XIV Международной научно-практической конференции. 2019. С. 291-296.
10. Вороновская Я.В., Лапова А.В., Масютин А.П. Цифровые логистические сервисы в деятельности железнодорожного транспорта. В сборнике: Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика. материалы I Национальной научно-образовательной конференции. 2020. С. 399-403.

OPTIMIZATION OF RAIL TRANSPORT FROM CHINA TO THE RUSSIAN FEDERATION THROUGH PLATFORM SOLUTIONS FOR INTERACTION BETWEEN TRANSPORTATION PARTICIPANTS

Guryanov I.I.¹

¹ Russian University of Transport

Abstract: the purpose of this article is to find solutions for optimizing containerized railway cargo transportation from China to the Russian Federation, given the challenges that have arisen throughout 2024. The objectives of the article include analyzing the market share of Chinese suppliers, assessing the volume of containerized railway transportation between the two countries, examining the current railway infrastructure, and developing specific solutions to reduce transit times and improve delivery predictability. The results of this article can be of practical use to Russian importers, carriers, and freight forwarders, providing insights into the current state of railway transportation and enabling them to develop their own solutions for cargo transportation.

Keywords: digital platform, data management business models, railway transportation, import, container transportation, transit time.

© Guryanov I.I.

Received 03.09.2025, approved 24.10.2025, accepted for publication 24.10.2025.

For citation:

Guryanov I.I. Optimization of rail transport from China to the Russian Federation through platform solutions for interaction between transportation participants. *Logistics and Supply Chain Management*. 2025. Vol 22, Iss 3 (116). pp. 38-44.

Information about the authors:

Guryanov I.I. - operational Director of Orlan LLC, e-mail: ivan.i.guryanov@gmail.com

References

1. According to the Federal Customs Service of Russia, posted on the official website of the Federal Customs Service of Russia. URL: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries> (access date: 17.06.2025)
2. Data from the customs statistics of China. URL: <http://english.customs.gov.cn/statics/report/preliminary2023.html> (access date: 17.06.2025)
3. On the Chinese initiative «One Belt, One Road» [Electronic resource] // Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. URL: https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767163/ (access date: 14.06.2025)
4. Transport Corridors of the Silk Road: Potential for Increasing Freight Flows through the EAEU // Report No. 49 by E. Yu. Vinokurov, Doctor of Economics (EDB Research Institute), V. G. Lobyrev, A. A. Tikhomirov (Institute of Economics and Transport Development), and T. V. Tsukarev, Candidate of Economics (EDB Research Institute). – St. Petersburg: EDB Research Institute, 2018. – 74 p. URL: https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf. (access date: 15.06.2025)
5. Kuznetsova S. The Way to the East: the development of Eurasian transport corridors. Analytical report. Institute of Problems of Natural Monopolies. November 2023
6. Guryanov I.I., Psarev S.B. The Vector of Transport Logistics Development in the Import of Goods from China in 2025. Logistics and Supply Chain Management. 2024. Vol. 21. No. 4 (113). Pp. 15-22.
7. Guryanov I.I. Development of Ecosystems in Transport Logistics. In the collection: Academician Vladimir Nikolaevich Obraztsov - the Founder of Transport Science. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference. Moscow, 2023. Pp. 318-321.
8. Information and analytical material for the round table meeting on the topic «Digital Platform of the Transport Complex of the Russian Federation». URL: <http://council.gov.ru/media/files/ANZ6MydNrvO7tZFA5LxUreQVfw7R92yF.pdf>. (access date: 14.06.2025)
9. Sinitsyna A.S. Digital Transformation of the Transport Complex. In the collection: Logistics - the Eurasian Bridge. Materials of the XIV International Scientific and Practical Conference. 2019. Pp. 291-296.
10. Voronovskaya Ya.V., Lapova A.V., Masyutin A.P. Digital logistics services in the railway transport industry. In the collection: Logistics: foresight research, profession, and practice. Materials of the I National Scientific and Educational Conference. 2020. Pp. 399-403.