

DOI 10.24412/2686-7702-2025-4-22-36

Как международный контейнерный экспресс сближает центральные районы Китая с Европой

Александрова Мария Викторовна¹

¹ Институт Китая и современной Азии РАН

Аннотация. Несмотря на достигнутые Китаем успехи в мировой монополизации производства контейнеров, оборудования и транспортных средств для контейнеризации, государство испытывает немало опасений в связи с нестабильностью мирового рынка. Для того чтобы снизить подобную напряжённость, КНР стала активно развивать железнодорожные контейнерные перевозки как внутри страны, так и с выходом вовне. Контейнерный экспресс «Китай – Европа» стал самым коротким «мостом», соединяющим внутренний и внешний рынки КНР. Экспресс имеет большое значение для содействия высококачественному экономическому развитию внутренних районов страны. Несколько китайских городов стали сборочными пунктами продукции для контейнерных поездов. На примере Чунцина, Сианя и Уханя автор анализирует особенности их развития. Отдельное внимание в статье уделяется вопросу субсидирования поездов. Отмечается, что контейнерный экспресс изменил логику развития внутренних районов Китая, значительно улучшив их транспортное расположение.

Ключевые слова: КНР, Европа, контейнеризация, контейнерный экспресс, железнодорожные перевозки, мультимодальные перевозки, субсидирование, сборочный пункт.

Автор: Александрова Мария Викторовна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Работа выполнена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (проект № FMSF-2021-0009 «Современная внешняя политика КНР и взаимодействие РФ и КНР в межгосударственной, экономической, других практических областях и во внешнеполитической сфере, в том числе в многосторонних форматах (РИК, БРИКС)»).

Для цитирования: 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. DOI 10.24412/2686-7702-2025-4-22-36

How the international container express brings China's central regions closer to Europe

Aleksandrova Maria V.¹

¹ Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

Abstract. Despite China's success in global monopolization of container production, containerization equipment and vehicles, the country remains concerned about global market instability. To reduce these tensions, China has actively developed rail container transportation both domestically and internationally. The China-Europe Express has become the shortest "bridge" connecting China's domestic and foreign markets. The express train is crucial for promoting high-quality economic development in the country's hinterland. A number of Chinese cities have become assembly hubs for container train products. The author analyzes the specifics of their development on the example of Chongqing, Xi'an and Wuhan. Special attention is also paid to the issue of train subsidies. The author notes that the container express train has changed the development logic of China's interior regions, significantly improving their transport links.

Keywords: China, Europe, containerization, container express, rail transport, multimodal transport, subsidies, assembly hub.

Author: Aleksandrova Maria V., PhD (Economics), Leading Research Fellow, Center "Russia, China, the World", Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Support. The research was carried out within the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (project No. FMSF-2021-0009 "The modern foreign policy of the People's Republic of China and the interaction of the Russian Federation and the PRC in interstate, economic, other practical areas and the foreign policy sphere, including multilateral formats (RIC, BRICS)").

For citation: Aleksandrova M.V. (2025). Kak mezhdunarodnyy konteynernyy ekspress sblizhayet tsentral'nyye rayony Kitaya s Yevropoy [How the international container express brings China's central regions closer to Europe]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 7 (4): 22–36. (In Russian). DOI 10.24412/2686-7702-2025-4-22-36

Введение

Контейнеры – одно из значимых изобретений XX в. Благодаря контейнерным перевозкам в мире осуществилась транспортная революция, и сегодня уровень контейнеризации перевозок генеральных грузов среди развитых стран превышает 80 %¹. При этом важно подчеркнуть, что явление всемирной контейнеризации стало возможным лишь после активизации в этой сфере Китая.

В период с 1993 по 2020 г. КНР монополизировала практически всю мировую контейнерную сферу, в результате чего на её долю в настоящее время приходится

- 100 % мирового выпуска рефроконтейнеров;
- 95 % мирового производства простых металлических контейнеров;

¹ How has containerization changed ocean transportation? *Sinay*, Dec 19, 2023. URL: <https://sinay.ai/en/how-hascontainerization-changed-ocean-transportation/> (accessed: Dec 12, 2024).

- 86 % мировых поставок интерmodalных шасси;
- 50-60 % (в зависимости от года) всех спущенных на воду в мире новых контейнеровозов [Александрова 2025].

Развитие железнодорожных контейнерных перевозок в КНР

Несмотря на достигнутые успехи в мировой монополизации производства контейнеров, оборудования и транспортных средств для контейнеризации, нестабильность мирового рынка вызывает у Китая немало опасений. Для того чтобы снизить подобную напряжённость, КНР стала активно развивать как внутренние, так и внешние железнодорожные контейнерные перевозки. Активизация мультимодальных перевозок и строительство сложных логистических цепочек с опорой на контейнерные грузы стали главными трендами 13-й и 14-й пятилеток.

В результате предпринимаемых усилий отмечен стремительный рост железнодорожных контейнерных перевозок КНР, о чём наглядно свидетельствуют данные табл. 1. Так, с 2012 г. их объём вырос в 7,5 раз.

Таблица 1. Морские и железнодорожные контейнерные перевозки в КНР, 2012–2024 гг.

Table 1. Sea and rail container transportation in China, 2012–2024.

Год	Железнодорожные контейнерные перевозки, млн ДФЭ	Морские контейнерные перевозки, млн ДФЭ	Соотношение морских и железнодорожных контейнерных перевозок
2012	4,86	177,47	1:36,5
2013	4,62	190,21	1:41,2
2014	4,46	202,44	1:45,4
2015	5,35	211,56	1: 39,5
2016	7,52	220,05	1:29,3
2017	10,29	238,38	1:23,2
2018	13,75	251,12	1:18,3
2019	18,08	261,07	1: 14,4
2020	24,71	264,30	1:10,7
2021	25,64	282,72	1:11,0
2022	30,00	296,00	1:9,9
2023	33,23	310,34	1:9,3
2024	36,68	332,00	1:9,1

Составлено по: 2020 年中国集装箱运输行业发展历程、进出口情况以及金属集装箱产量 [Контейнерные перевозки Китая в 2020 г.: история развития, ситуация с импортом и экспортом и производство металлических контейнеров]. 智研咨询 [Chyxx.com], 03.10.2020. URL: <https://www.chyxx.com/industry/202010/898696.html> (дата обращения: 07.08.2025). (На кит.).

2022 年我国集装箱行业与多式联运发展情况分析 [Анализ развития контейнерной отрасли и мультимодальных перевозок Китая в 2022 г.]. 中国集装箱行业协会 [China Container Industry Association], 20.10.2023. URL: <https://www.chinaccia.com/service/detail-15-670.html> (дата обращения: 27.12.2024). (На кит.).

把握我国多式联运发展新趋势新机遇时间 [Воспользуйтесь новыми тенденциями и возможностями развития мультимодальных перевозок в Китае]. 中国集装箱行业协会 [China Container Industry Association], 03.04.2024. URL: <https://www.chinaccia.com/service/detail-15-941.html> (дата обращения: 12.07.2025). (На кит.).

我国多式联运总体规模继续攀升 [Общий масштаб мультимодальных перевозок в Китае продолжает расти]. 新华网[Синьхуа], 24.04.2025. URL:

<http://www.news.cn/politics/20250424/20c0dc750c44480ea0ca1ce62b703218/c.html> (дата обращения: 20.07.2025). (На кит.).

Compiled from: 2020 年中国集装箱运输行业发展历程、进出口情况以及金属集装箱产量 [China's container shipping industry in 2020: development history, import and export situation, and metal container production]. 智研咨询 [Chyxx.com], Oct 3, 2020. URL: <https://www.chyxx.com/industry/202010/898696.html> (accessed: Aug 7, 2025). (In Chinese).

2022 年我国集装箱行业与多式联运发展情况分析 [Analysis of the development of China's container industry and multimodal transport in 2022]. 中国集装箱行业协会 [China Container Industry Association], Oct 20, 2023. URL: <https://www.chinaccia.com/service/detail-15-670.html> (accessed: Dec 27, 2024). (In Chinese).

把握我国多式联运发展新趋势新机遇时间 [Seize the new trends and opportunities in the development of multimodal transport in China]. 中国集装箱行业协会 [China Container Industry Association], Apr 3, 2024. URL: <https://www.chinaccia.com/service/detail-15-941.html> (accessed: Jul 12, 2025). (In Chinese).

我国多式联运总体规模继续攀升 [The overall scale of China's multimodal transport continues to rise]. 新华网 [Xinhua], Apr 24, 2025. URL: <http://www.news.cn/politics/20250424/20c0dc750c44480ea0ca1ce62b703218/c.html> (accessed: Jul 20, 2025). (In Chinese).

С началом продвижения инициативы «Пояс и путь» и запуска контейнерных поездов «Китай – Европа» железнодорожные контейнерные перевозки КНР выросли с 2014 г. в 8 раз (с 4,5 до 36,7 млн ДФЭ²), за этот же период морские контейнерные перевозки возросли лишь в 1,9 раза. Наиболее высокие темпы ежегодного прироста железнодорожных перевозок были отмечены в период с 2015 по 2020 г., когда данный показатель варьировал в промежутке 30–40 %. С 2023 г. наступил период стабилизации железнодорожных контейнерных перевозок, годовые показатели прироста составили порядка +5 %.

Позиции железнодорожных контейнерных перевозок значительно усилились в период пандемии COVID-19. Под воздействием карантинных ограничений и в связи с приостановкой функционирования грузового автомобильного, морского и воздушного транспорта, отрасль железнодорожных контейнерных грузоперевозок и экспресс-доставки обеспечила бесперебойный поток грузов [Tang 2022].

Значительный вклад в этот процесс внёс контейнерный поезд «Китай – Европа» (далее экспресс или China-Europe Express). В результате 15-летнего функционирования он стал важным международным логистическим проектом для городов Центрального Китая, позволяя им достичь высокого уровня внешнеэкономической открытости. К конкретным проявлениям этого результата следует отнести следующие факты.

1. Количество маршрутов контейнерных поездов постоянно растёт.

2. Число категорий перевозимых грузов непрерывно расширяется – от IT-продуктов, таких как ноутбуки и принтеры, в первые дни работы экспресса, до более чем 50 000 наименований в 53 товарных группах, включая одежду, обувь, предметы первой необходимости, продукты питания, древесину, мебель, химикаты, машины и оборудование,

² ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент (TEU — Twenty-foot equivalent unit). 20-футовые контейнеры, называемые эквивалентными единицами (TEU), стали отраслевым стандартом для определения объёма груза.

запчасти и узлы к ним. С 2023 г. в китайском экспорте определилась новая «тройка лидеров»: автомобили на новых источниках энергии, литий-ионные аккумуляторы и солнечные батареи – эти товары стали новыми точками роста объемов грузов на контейнерных поездах «Китай – Европа»³.

Таблица № 2. Товары, перевозимые на контейнерных поездах «Китай – Европа».

Table 2. Goods transported on China-Europe Express.

Товары, отправляющиеся из КНР в Европу	Товары, прибывающие из Европы в КНР
IT- продукция	Автомобили и запчасти для них
Автомобили и автозапчасти	Механическое оборудование
Механическое оборудование	Электромеханическое оборудование
Телекоммуникационное оборудование	IT-продукция
Строительная техника	Схемы электронные интегральные
Химическая продукция	Мебель
Электроника	Продукты питания и напитки
Товары народного потребления	Товары для беременных и младенцев
Одежда, обувь	Древесина
Мебель	
Автомобили на новых источниках энергии	
Литий-ионные аккумуляторы	
Солнечные батареи	

Источник/Source: Составлено автором / Compiled by the author.

3. В условиях пандемии COVID-19 железнодорожные контейнерные экспресс-перевозки по маршруту Китай – Европа продемонстрировали свою устойчивость и стабильность. В 2020 г. большинство международных цепочек поставок было прервано из-за опасения передачи коронавируса. China-Europe Express развивался против общего тренда и построил «мост жизни», соединяющий Китай и Европу. За 2020–2021 гг. экспрессом в Европу было перевезено в общей сложности 13,62 млн единиц противоэпидемических средств суммарным весом 105 тыс. тонн⁴.

³ 中欧班列（西安）2024年开行突破1000列 [China-Europe Express (Сиань) в 2024 г. запустит более 1000 поездов]. 中国政府采购网 [Сайт правительства КНР], 01.04.2024. URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202404/content_6942832.htm (дата обращения: 17.08.2025). (На кит.).

⁴ 中欧班列最新“成绩单”出炉：通达欧洲23个国家180个城市 [Опубликованы последние данные о грузовых поездах по маршруту Китай – Европа: они достигли 180 городов в 23 европейских странах]. 人民网 [Жэньминь Жибао], 18.08.2022. URL: <http://finance.people.com.cn/n1/2022/0818/c1004-32505674.html> (дата обращения: 21.08.2025). (На кит.).

Таблица № 3. Состояние движения контейнерных поездов Китай – Европа, 2011–2024 гг.

Table 3. Status of China-Europe Express traffic, 2011–2024.

Год	Суммарное количество поездов	Темп прироста в год, %	Отправляющиеся поезда	Темп прироста в год, %	Прибывающие поезда	Темп прироста в год, %	Соотношение отправленных и прибывающих поездов
2011	17	–	17	–	0	–	
2012	42	147,06	42	147,06	0	–	
2013	80	90,48	80	90,48	0	–	
2014	308	285,00	280	250,00	28	–	10:1
2015	815	164,61	550	96,43	265	846,43	2,075:1
2016	1702	108,83	1130	105,45	572	115,85	1,975:1
2017	3673	115,80	2399	112,30	1274	122,73	1,883:1
2018	6300	71,52	3610	50,48	2690	111,15	1,342:1
2019	8225	30,56	4525	25,35	3700	37,55	1,223:1
2020	12 406	50,83	6982	54,30	5424	46,59	1,287:1
2021	15 183	22,38	8365	19,81	6818	25,70	1,227:1
2022	16 562	9,08	8881	6,16	7 681	12,67	1,116:1
2023	17 523	5,80	9343	5,21	8180	6,48	1,142:1
2024	19 897	13,55	10 546	12,88	8 846	8,14	1,192:1

Составлено по: Wang, Su (2023).

国铁统计数据，请收藏！2023 年各口岸、省市中欧班列开行情况 [Пожалуйста, сохраните эти статистические данные о китайских железных дорогах! Информация о перевозках экспресса «Китай – Европа», осуществляемых различными КПП, провинциями и городами в 2023 г.]. 知乎 [Zhihu.com], 18.02.2024. URL: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/682583891> (дата обращения: 20.08.2025). (На кит.).

2024 年中欧班列开行情况 [Информация о движении контейнерных поездов «Китай – Европа】. 大陆桥视野 [Dlqsyzz.com], 12.02.2025. URL: <http://www.dlqsyzz.com/9851.html> (дата обращения: 20.08.2025). (На кит.).

Compiled from: Wang, Su (2023).

国铁统计数据，请收藏！2023 年各口岸、省市中欧班列开行情况 [Please, save this data on China Railway statistics! Information on China-Europe Express services operated by various ports, provinces, and cities in 2023]. 知乎 [Zhihu.com], Feb 18, 2024. URL: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/682583891> (accessed: Aug 20, 2025). (In Chinese).

2024 年中欧班列开行情况 [China-Europe Express freight train operations in 2024]. 大陆桥视野 [Dlqsyzz.com], Feb 12, 2025. URL: <http://www.dlqsyzz.com/9851.html> (accessed: Aug 20, 2025). (In Chinese).

Из данных, приведённых в табл. 3, понятно, что с 2011 по 2017 г. темп прироста отправляющихся из КНР в Европу поездов превышал 100 %, а в 2014 г. достиг 285 %. При этом вплоть до 2015 г. составы уходили лишь в западном направлении, обратный поток движения не удавалось организовать. Однако со временем контейнеры стали активно отправляться и на восток, в результате с 2015 по 2024 г. соотношение отправляемых и прибывающих поездов сократилось с 2,075:1 до 1,192:1, что говорит о реальной востребованности логистического проекта.

Следует подчеркнуть, что китайское государство многое сделало для продвижения China-Europe Express. Прежде всего, был принят «План строительства и развития скоростного поезда Китай – Европа (2016–2020)» на уровне Комитета по развитию и реформам Госсовета КНР. В документе описывалась базовая схема маршрутов движения поездов, которая состояла из «трёх транзитных магистралей, четырёх основных КПП, пяти направлений и шести основных маршрутов».

Под «тремя транзитными магистралями» подразумеваются западный маршрут поезда «Китай – Европа», следующий через Синьцзян, а также центральный и восточный маршруты, проложенные через Внутреннюю Монголию. «Четыре основных КПП» – это Алашанькоу, Маньчжурия, Эрэн-Хото (Эрлянь) и Хоргос, расположенные на трёх основных маршрутах. Они являются основными «портами» прибытия и отправления поездов. «Пять направлений» – это основные пункты назначения экспресса, включая Европейский союз, Россию и некоторые страны Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Под «шестью основными маршрутами» подразумеваются пути, проложенные из Чэнду, Чунцина, Чжэнчжоу, Уханя, Сианя, Сучжоу, достигших значительных успехов в обеспечении грузооборота контейнерными поездами⁵.

Города-сборочные пункты контейнерных поездов «Китай – Европа»

Контейнерный экспресс «Китай – Европа» – это не только шанс КНР сохранить монополию на рынке контейнеризации, но и возможность развивать внутренние районы. Стране необходимо, чтобы центральные и периферийные территории стали активнее включаться во внешнеэкономическую деятельность. С точки зрения скоординированного регионального экономического развития, восточные прибрежные районы по-прежнему являются основными территориями внешнеэкономической открытости. Феномен быстрого роста на востоке и медленного на западе, сильных прибрежных и слабых внутренних районов принципиально не изменился, что крайне неблагоприятно сказывается на социальной стабильности и национальной безопасности и требует срочной оптимизации. В связи с этим проект международных контейнерных поездов стал одним из звеньев модели развития двойной циркуляции [Luan et al. 2025].

В приведённом выше «Плане» упомянуто шесть городов-сборочных пунктов контейнерных поездов: Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу, Ухань, Сиань, Сучжоу. Согласно уведомлению, выпущенному Комитетом по развитию и реформам Госсовета КНР в апреле 2020 г., ВВП городов, претендующих на строительство сборочных пунктов, должен превышать 600 млрд юаней, а суммарный внешнеторговый оборот провинции, в которой расположены города-сборочные пункты, обязан составлять 300 млрд юаней [Wang, Su 2023].

Первым городом, из которого стартовал экспресс, был Чунцин – крупнейший мегаполис Центрального Китая, который отвечал всем вышеупомянутым требованиям. Одной из важных специализаций города стало производство ИТ-продукции. Запуск

⁵中欧班列建设发展规划（2016—2020 年）[План строительства и развития экспресса Китай – Европа (2016–2020 гг.)]. 中铁集装箱 [Китайская корпорация железнодорожных контейнерных перевозок], 01.12.2017. URL: <https://www.crct.com/uploadfile/2017/1201/20171201813606.pdf> (дата обращения: 11.03.2025). (На кит.).

международного железнодорожного контейнерного маршрута «Юйсиньоу»⁶ был связан с трансформацией и модернизацией промышленности Чунцина. После мирового кризиса 2008 г. многие зарубежные инвесторы стали переносить свои промышленные мощности вглубь КНР, что было связано с существенным ростом себестоимости производства товаров в прибрежных районах страны. Одним из таких центров становится Чунцин. Город привлекал инвесторов меньшей ставкой подоходного налога с предприятий. Другим элементом было строительство государственного жилья, которое сдаётся в аренду по умеренным ценам, привлекая рабочих-мигрантов и молодых специалистов [Захаржевская 2018].

В процессе обширного промышленного сотрудничества с американским Hewlett-Packard (HP), тайваньскими и японскими ИТ-компаниями Чунцин стал одним из крупнейших центров КНР в ИТ-сфере. При этом около 40 % целевых клиентов электронной продукции города были сосредоточены в Европе. В такой ситуации необходимо было сокращать логистические издержки, находя более быстрые маршруты из Чунцина в Европу. Вплоть до начала функционирования маршрута «Юйсиньоу» продукция, произведённая на предприятиях города, транспортировалась в порты провинции Гуандун (2000 км автомобильных перевозок), а затем – морем в Европу (20 тыс. км), что занимало 1,5–2 месяца пути. Поэтому поиск быстрого, безопасного и недорогого логистического канала из внутреннего Китая в Европу стало решением для эффективного соединения предприятий-производителей с целевыми рынками. После комплексного исследования разнообразных маршрутов в Чунцине пришли к выводу, что железные дороги из Китая в Европу, существующие с начала XX в., возможно использовать в качестве основного транспортного канала [Guo 2025].

Примечательно, что изначально инициатива контейнерного поезда «Китай – Европа» была выдвинута в 2009 г. американской компанией HP, которой было необходимо найти новое логистическое решение для доставки своей электронной продукции в Европу, причём быстрее, чем по морю, и дешевле, чем по воздуху. В результате первый поезд «Юйсиньоу» был отправлен по маршруту Чунцин – Дуйсбург (ФРГ) в 2011 г.⁷.

Вплоть до запуска поезда Чунцин – Дуйсбург у руководства предприятий города не было объективных предпосылок использовать этот «медленный и дорогой» железнодорожный канал по следующим причинам:

- по пути следования простого грузового поезда из КНР в ЕС необходимо было пройти шесть таможенных проверок – в Китае, Казахстане, России, Беларуси, Польше и Германии, что значительно задерживало движение поездов и увеличивало транспортные расходы;
- отсутствовал единый график движения грузовых поездов между указанными странами. Железнодорожный грузовой транспорт каждой страны имел индивидуальное рабочее расписание. В среднем, международный грузовой поезд проходил данный маршрут не менее чем за 25–30 дней;

⁶ Железная дорога Чунцин – Синьцзян – Европа (渝新欧铁路) – маршрут, соединяющий несколько стран Европы и Азии. Представляет собой железнодорожную линию от Чунцина до Дуйсбурга (Германия) общей протяжённостью 11 179 км.

⁷ 一个集装箱补贴 5000 美元的幕布落下后 [После того, как опустился занавес, субсидия за один контейнер составила 5000 долларов]. GOFAR LOGISTICS, 19.07.2024. URL: <http://www.gofarlogistics.com/cn/wlxw/89.html> (дата обращения: 28.03.2025). (На кит.).

– не было единой тарифной сетки для перевозки международных грузов по маршруту КНР – Европа. Цены стран на железнодорожные грузовые перевозки по маршруту сильно различались, а их рентабельность была невысока [Guo 2025].

В процессе планирования запуска международного контейнерного маршрута «Юйсиньоу» власти Чунцина активно сотрудничали с Главным таможенным управлением и железными дорогами КНР, чтобы решить вышеперечисленные трудности. Необходимо было разработать фиксированные маршрут, номер поезда, время в пути и цену, чтобы гарантировать эффективную, стабильную и быструю транспортировку товаров, предоставляя более удобное и надёжное логистическое решение для торговли между Азией и Европой. В 2010 г. КНР, РФ и Казахстан подписали «Соглашение о свободной таможенной торговле «Юйсиньоу»». Оно предусматривало, что товары, отправляемые из Чунцина через территорию России и Казахстана, должны пройти только один таможенный досмотр – в Алашанькоу (на границе КНР и РК) или Маньчжурии (на границе КНР и РФ) – перед отправкой в Германию и Нидерланды⁸.

Следующим шагом стало подписание в 2017 г. железнодорожными ведомствами семи стран (России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши) соглашения об углублении сотрудничества в области международного железнодорожного сообщения⁹. В соответствии с ним стороны должны были прилагать усилия к соединению программ развития ж/д инфраструктуры, повышению скорости движения грузовых поездов, унификации обслуживания, формированию общей информационной платформы, созданию механизма реагирования на ЧС, упрощению процедур оформления для трансграничного грузового ж/д сообщения¹⁰.

Вышеуказанные документы способствовали активизации работы по созданию сборочно-приёмных центров контейнерных поездов. На начальном этапе было выбрано несколько городов-сборочных пунктов.

Данные, опубликованные железнодорожными платформами в различных регионах КНР, демонстрируют, что Чунцин и Чэнду всегда были лидерами по количеству контейнерных поездов «Китай – Европа». С 2013 по 2015 г. Чунцин занимал 1-е место по количеству поездов в течение трёх лет подряд, за ним следовали Чэнду, Чжэнчжоу и Ухань. В 2016 г. Чэнду превзошёл Чунцин с 460 поездами, курсирующими в течение года, в то время как Чунцин занял 2-е место с 420 поездами. В 2018 г. конкуренция между Чунцином и Чэнду за первое место стала ещё более напряжённой, и Чэнду занял 1-е место с 10-процентным преимуществом по количеству запущенных поездов¹¹ (табл. 4).

⁸为什么一趟班列会对重庆这么重要? [Почему грузовой поезд так важен для Чунцина?]. 中国一带一路网 [Портал «Пояс и путь»], 29.12.2020. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/159807.html> (дата обращения: 01.08.2025). (На кит.).

⁹Хронология развития перевозок грузовыми поездами по маршруту Китай – Европа. Российская газета, 27.10.2023. URL: <https://rg.ru/2023/10/27/chronologiya-razvitiia-perevozok-gruzovymi-poezdami-po-marshrutu-kitaj-evropa.html> (дата обращения: 12.08.2025).

¹⁰ Железнодорожные ведомства семи стран подписали соглашение об углублении сотрудничества в области международного ж/д сообщения Китай-Европа. Синьхуа, 22.04.2027. URL: https://russian.news.cn/2017-04/22/c_136228361.htm (дата обращения: 11.08.2025).

¹¹中欧班列藏猫腻：为争首发空箱 各地疯狂补贴大战 [Контейнерные поезда Китай – Европа таят в себе скрытые риски: ожесточённая война субсидий между регионами ради обеспечения порожних контейнеров для первого рейса]. 信达立律师事务所 [Пекинская адвокатская фирма «Синь Да Ли»]. URL: <http://www.xindalilaw.com/newsitem/278325549> (дата обращения: 09.08.2025). (На кит.).

Таблица № 4. Города – лидеры по количеству обслуженных экспрессов «Китай – Европа», 2017–2023 гг.

Table 4. Leading cities in terms of number of China-Europe Express handled, 2017–2023.

№	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Чэнду	Чэнду	Сиань	Сиань	Сиань	Сиань	Сиань	Сиань
2	Чунцин	Чунцин	Чэнду	Чэнду	Чэнду	Чэнду	Чэнду	Чэнду
3	Чжэнчжоу	Сиань	Чунцин	Чунцин	Чунцин	Чунцин	Чунцин	Чунцин
4	Ухань	Чжэнчжоу						
5	Чанша	Ухань	Урумчи	Урумчи	Чанша	Чанша	Чанша	Иу

Источник/Source: Составлено автором / Compiled by the author.

В конце 2013 г. Сиань начал пробную эксплуатацию экспресса «Китай – Европа» и в 2019 г. стал лидером среди городов КНР по количеству обработанных контейнерных поездов. С 2013 по 2017 г. количество эксплуатируемых поездов там не превышало 200 в год, а в 2017 г. было всего 194. Однако с 2018 г. количество эксплуатируемых поездов за год неожиданно достигло 1235, увеличившись на 536,6 % в годовом исчислении. По количеству эксплуатируемых поездов в 2018 г. Сиань занял 3 место после Чэнду и Чунцина.

Основной причиной увеличения количества поездов из Сианя в 2018 г. стало внимание провинциальных и муниципальных властей к данному проекту, в основном в виде значительного увеличения субсидий.

О субсидиях и лоббировании контейнерных поездов местными властями на примере Сианя следует поговорить отдельно. Исходя из простой логики, транспортировка грузов должна основываться на принципе близости, то есть товары должны отправляться из города, который находится на самом близком расстоянии от предприятия-изготовителя. Но из-за преференций, которые получил Сиань, даже предприниматели из Синьцзяна, имеющего два железнодорожных КПП на границе с Казахстаном, выбирали отправку грузов контейнерным поездом из Сианя. Так, к примеру, товары из Синьцзяна могли бы пройти весь путь на запад в Центральную Азию всего за несколько дней, но из-за высоких субсидий и низких цен, предоставляемых Сианем, многие владельцы грузов поворачивали поток товаров вспять, перевозя товары из Синьцзяна в Сиань на восток, а затем отправляя их уже оттуда в Центральную Азию. Субсидии, которые не соответствовали рыночным правилам, в конечном итоге привели к пустой тратае ресурсов железных дорог. В результате такой «благоприятной» политики количество контейнерных поездов, прошедших через Сиань в 2023 г., в 26,49 раза превысило показатель 2017 г.¹².

Если в Сиане политика субсидий провинциального и городского правительства направлена на поддержание и увеличение грузопотока контейнерных поездов, то в Ухане ситуация иная. Исходя из данных, представленных в табл. 4, город с 2019 г. не фигурирует среди крупнейших сборочных центров контейнерных поездов.

¹²中欧班列挤“泡沫”[«Сдуваются пузыри» контейнерного поезда «Китай – Европа»]. 新良财经 [Sina.cn], 27.07.2019. URL: <https://finance.sina.cn/2019-07-27/detail-ihytcerm6622784.d.html?from=wap> (дата обращения: 15.08.2025). (На кит.).

Дело в том, что в 2012 г. экспортно ориентированные предприятия Уханя выдвинули требование об открытии нового транспортного маршрута в Европу. После неоднократных согласований с китайскими железными дорогами, таможней и другими ведомствами, Ухань в октябре 2012 г. стал вторым городом в стране, запустившим контейнерные поезда «Китай – Европа». Однако из-за высоких транспортных расходов и сложности заполнения контейнеров местными товарами сразу после запуска маршрут был заморожен. После официального представления инициативы «Пояс и путь» в сентябре 2013 г. на повестку дня был поставлен вопрос о возобновлении движения поездов. Путём многих усилий движение было восстановлено в 2015 г.

Одна из проблем, сдерживающих рост грузооборота контейнерных поездов из Уханя, связана со структурой отправляемых грузов: в основном это промышленная продукция с низкой добавленной стоимостью. Обратные поезда с Запада привозят в Ухань древесину, хлопок, но спрос на эту продукцию в провинции Хубэй невелик. В более успешных городах-сборочных центрах контейнерных поездов основная часть экспортируемых грузов – это продукция с высокой добавленной стоимостью. Стоимость перевезённых грузов по маршруту Чунцин – Европа в 2023 г. составила почти 100 млрд юаней, или 14,08 % от объёма импортно-экспортной торговли города, а стоимость перевезённых грузов из Уханя в Европу – 16,8 млрд юаней, или 4,66 % от суммарного внешнеторгового оборота Уханя (2,77 % в 2020 г., 3,81 % в 2021 г. и 3,97 % в 2022 г.) [Yang, Liu 2024].

Следующей причиной, сдерживающей рост грузооборота контейнерных поездов из Уханя, является макроэкономическая ситуация в городе. Согласно рейтингу ВВП городов КНР за 2024 г., Ухань занял восьмое место с показателем в 2 110,623 млрд юаней, обогнав Чэнду (9 место), Чунцин (10 место) и тем более Сиань (20 место)¹³.

В то же время по объёмам внешней торговли город занимает лишь 22 место в стране, отставая от Чэнду на 10 п.п. и на 7 п.п. от Чунцина. Экспорт Уханя в ВВП города составляет 12,5 %, что ниже среднего показателя по стране на 6 п.п. Для сравнения, у Сианя этот показатель составляет 20,8 п.п., у Чэнду – 19,8 п.п., у Чунцина – 15,7 п.п.¹⁴.

Ещё одним сдерживающим фактором в развитии Уханя как сборочного пункта является плохо продуманная политика в области субсидий. По сравнению с другими городами интенсивность субсидирования поездов здесь находится на относительно низком уровне. Кроме того, субсидии муниципального правительства Уханя являются единственным источником финансовой поддержки отправления поездов, в то время как в других городах для улучшения работы сборочных пунктов экспресса в основном используют комплексные субсидии провинций и городов [Yang, Liu 2024].

Проанализировав основные моменты политики в отношении развития городов-сборочных пунктов, рассмотрим расстановку сил среди них (рис.1). На конец 2024 г. из 22 китайских городов запущено более 100 маршрутов международных контейнерных поездов по маршруту Китай – Европа, при этом на Сиань, Чунцин, Чэнду и Чжэнчжоу пришлось

¹³ 2024年中国百强城市排行榜 [Топ-100 городов Китая в 2024 г.]. 华顿经济研究院 [Warton Economic Institute]. URL: <http://www.warton.com.cn/Uploads/ueditor/file/20240731/66a99dd7ac785.pdf> (дата обращения: 23.07.2025). (На кит.).

¹⁴ 中国外贸实力30强城市 [Топ-30 городов Китая по величине внешнеторгового потенциала]. 天恒集装箱 [TH Container], 26.01.2025. URL: <http://www.szthcontainer.com/nd.jsp?id=538&groupId=-1> (дата обращения: 23.07.2025). (На кит.).

53 % от общего числа отправленных и возвратившихся поездов, а если добавить Иу, то на пять городов-лидеров придётся порядка 57 % поездов.

Города-сборочные пункты можно разделить на три группы, которые в последние годы стабилизировались.

В первую входят Сиань, Чэнду, Чунцин и Чжэнчжоу, из каждого из этих городов отправляются и прибывают не менее 2000 контейнерных поездов в год. Среди них Сиань занимает 1-е место с 3894 поездами, что значительно опережает другие города (рис. 1). В то же время Сиань стал первым китайским городом, где было отправлено и принято порядка 25 тыс. контейнерных поездов, что составляет около 25 % от общего числа за всё время их эксплуатации.

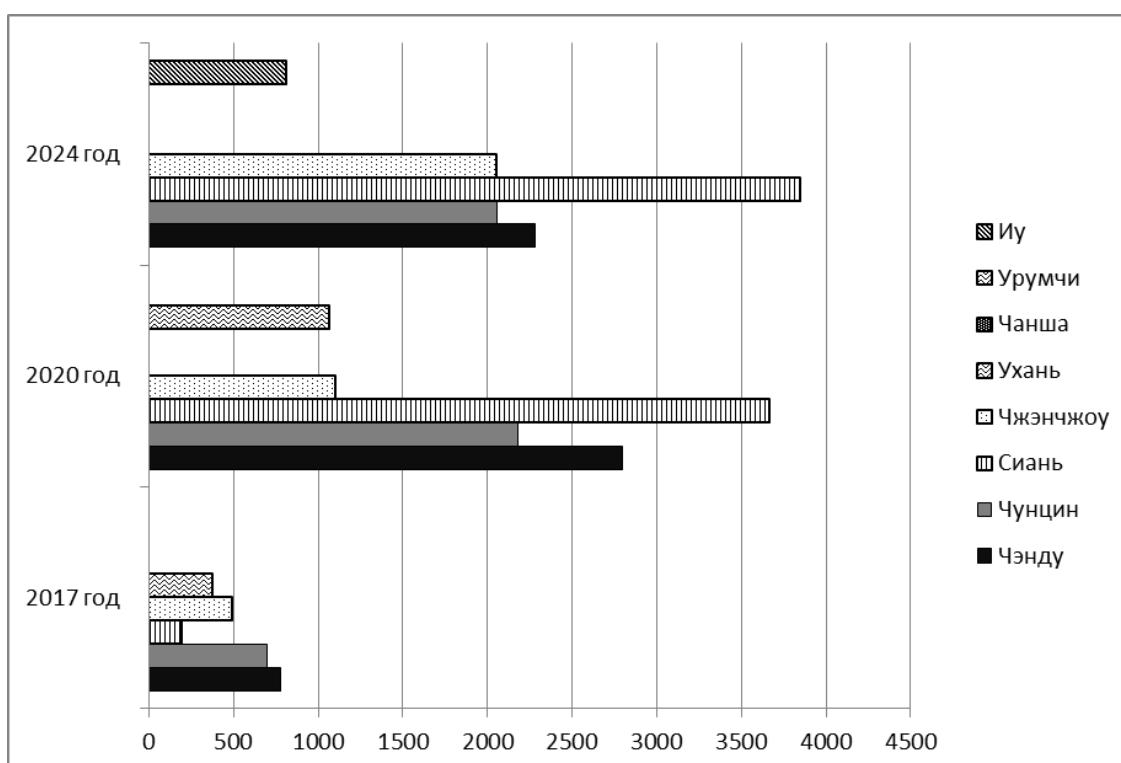


Рис. 1. Количество обработанных поездов в крупнейших железнодорожных пунктах следования контейнерного поезда «Китай – Европа».

Fig. 1. Number of trains processed at the major railway points of the China-Europe Express.

Источник/Source: Составлено автором / Compiled by the author.

Между Чэнду, Чунцином и Чжэнчжоу, которые соответственно занимают 2, 3 и 4 места, разрыв в количестве поездов незначителен. В Чэнду и Чунцине в 2024 г. обработали 2285 и 2059 поездов соответственно. Хотя количество составов, обрабатываемых каждым из двух городов в отдельности, не так велико, как у Сианя, в последние годы в статистике чаще всего объединяют два города (Чэнду+Чунцин), что даёт свой положительный эффект.

Если у трёх первых городов-лидеров количество исходящих поездов больше, чем прибывающих, то у Чжэнчжоу картина иная. Из 2052 контейнерных поездов, прошедших обработку, 1482 прибывающих поезда значительно превосходят Чэнду+Чунцин и уступают только Сианю.

Вторая группа включает Иу, Чанша, Гуанчжоу, Ухань, Шэньян, Цзинань и Шицячжуан с количеством поездов в диапазоне от 500 до 1000. Иу, занимающий 5-е место в стране, не является провинциальной столицей или городом с ВВП в триллион долларов. Его называют «мировым супермаркетом». В Международном торговом центре Иу насчитывается около 75 тыс. оптовых и розничных магазинов, продающих товары более чем из 200 стран и регионов мира. Показатели объёма движения контейнерных поездов, исходящих из Иу и прибывающих в него, подчёркивают высокую приспособляемость местных отраслей и торговых предприятий города в поддержании функций города-сборочного пункта.

Гуанчжоу, расположенный в районе дельты реки Чжуцзян, также имеет особые преимущества. В последние годы он ещё больше расширил свою международную торговую и транспортную сеть, демонстрируя тенденцию «трёх стрел»: железнодорожного, водного (морского) и воздушного транспорта.

Третья группа включает Хэфэй, Циндао, Сучжоу, Цзиньхуа, Сюйчжоу, Линьи, Далянь, Баоцзи, Харбин, Шэнъчжэнь и Нанкин, с числом курсирующих поездов от 100 до 500¹⁵.

Заключение

При всех успехах развития проекта контейнерных проездов «Китай – Европа» имеют место некоторые проблемы.

Прежде всего стоит отметить недобросовестную конкуренцию местных правительств в целях лоббирования своих интересов в ущерб городам-соперникам. Ярким тому примером является Сиань, где провинциальное и городское правительства активно субсидируют контейнерные поезда. В результате этого другие города, не обладающие подобным ресурсом, проигрывают в неравной борьбе. Суммарные субсидии для поездов China-Europe Express в разных местах составляют от 10 % до 40 % общей стоимости грузоперевозок. Местные органы власти борются за увеличение грузовых субсидий, что приводит к беспорядочной конкуренции между поездами из разных городов.

Ещё одной сложностью для городов-сборочных пунктов контейнерных грузов является недостаточное количество местных грузов, т.е. товаров, производимых в данной провинции. Так, для того чтобы поддерживать высокий объём перевозок и высокую скорость загрузки контейнеров, города продолжают расширять сферу сбора грузов, причём радиус превышает 1500 км. Среди таковых первенствуют Сиань и Чжэнчжоу: 75 % грузов, отправляемых оттуда, имеют внепровинциальное происхождение [Wang, Su 2023].

В то же время проблемой становится и близкое расположение городов-сборочных пунктов. Китайские учёные подсчитали, что экспресс «Китай – Европа» оказывает положительное радиационное воздействие на региональную экономику в радиусе 250 км. Чэнду и Чунцин находятся всего в 300 км друг от друга, а Чжэнчжоу и Сиань – менее чем в 500 км. Они имеют перекрывающиеся диапазоны влияния, схожие источники грузов, а некоторые маршруты дублируются, что приводит к жёсткой конкуренции [Wei, Gu 2021].

¹⁵ 2024 年中欧班列运营报告：西安开行量仍高居榜首 成渝携手发挥“1+1>2”效应 [Отчёт о работе контейнерного поезда «Китай – Европа» в 2024 г.: Сиань остаётся лидером по объёму перевозок; Чэнду и Чунцин объединяют усилия для создания эффекта «1+1>2»]. 证券时报网 [STCN], 22.01.2025. URL: <https://stcn.com/article/detail/1504733.html> (дата обращения: 16.08.2025). (На кит.).

Далеко не все провинции и автономные районы Китая осознали важность и значимость международного контейнерного поезда для развития собственных регионов. Исходя из имеющейся статистики, порядка 60 % железнодорожных контейнерных грузов приходится на 5 городов страны, хотя маршруты запущены из 100 городов.

Несмотря на существующие проблемы, проект международного контейнерного поезда «Китай – Европа» стал реальным «мостом» между Востоком и Западом Евразии. Он, хотя и точечно, смог активизировать внешнеэкономические связи центральных районов КНР. Учитывая международные geopolитические риски, экспресс облегчает выход китайских товаров на рынки как стран ЕС, так и стран, расположенных вдоль маршрутов движения контейнерных поездов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Александрова М.В. Как контейнер глобализировал мировую торговлю, а Китай монополизировал производство контейнеров // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2025. № 1. С. 110–136. DOI: 10.24412/2071-6435-2025-1-110-136

Захаржевская А.Ю. Роль г. Чунцина в развитии инициативы «Один пояс, один путь» // Гуманитарный акцент. 2018. № 4. С. 9–13.

REFERENCES

Aleksandrova M.V. (2025). Kak konteyner globaliziroval mirovuyu torgovlyu, a Kitay monopoliziroval proizvodstvo konteynerov [How the container globalized world trade and China monopolized container production]. *ETAP: Ekonomicheskaya Teoriya, Analiz, Praktika* [ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice], 1: 110–136. (In Russian).

Zakharzhevskaya A.Yu. (2018). Rol' g. Chuntsina v razvitiii initsiativy «Odin poyas, odin put'» [The role of Chongqing in the development of the Belt and Road Initiative]. *Gumanitarnyy aktsent* [Humanitarian Accent], 4: 9–13. (In Russian).

* * *

Guo Kaifeng (2025). ZhongOu banlie (YuXinOu) chuangxin fazhan de zhuyao jingyan zuofa ji dui Yunnan de qishi [The main experiences and practices of the innovative development of the China-Europe Express (Chongqing-Xinjiang-Europe) and its implications for Yunnan]. *Chuangzao* [Creation], 1: 70–74. (In Chinese). [郭凯峰. 中欧班列（渝新欧）创新发展的主要经验做法及对云南的启示. 创造. 2025 年. 第 1 期. 70–74 页].

Luan Shuyue, Xu Yang, Zhang Qiongbo (2025). Cong Xian jijie zhongxin kan ZhongOu banlie de fazhan [The development of China-Europe Express on the example of the Xi'an assembly center]. *Zhongguo waizi* [Foreign Investment in China], 6: 11–13. (In Chinese). [栾书月, 徐洋, 张琼波. 从西安集结中心看中欧班列的发展. 中国外资. 2025 年. 第 6 期. 11–13 页].

Tang Hongxue (2022). 2022 nian woguo jizhuangxiang hangye fazhan ji yong gang yuce [The development of China's container industry and steel consumption forecast in 2022]. *Yejin guagli* [China Steel Focus], 6: 18–21. (In Chinese). [汤宏雪. 2022 年我国集装箱行业发展及用钢预测. 冶金管理. 2022 年. 第 6 期. 18–21 页].

Wang Xia, Su Shijie (2023). ZhongOu banlie zhuli gao shuipin duiwai kaifang de chengxiao, wenti ji duice [The achievements, problems and countermeasures of China-Europe Express in promoting high-level opening up]. *Tongji yu guanli* [Statistics and Management], 8: 119–128. (In Chinese). [王霞, 苏世杰. 中欧班列物流高附加值对外开发的成效、问题及对策. 统计与管理, 8: 119–128. (In Chinese)].

苏诗洁. 中欧班列助力高水平对外开放的成效、问题及对策. 统计与管理. 2023 年第 8 期. 119–128 页].

Wei Dongming, Gu Naihua (2021). Guoji yunshu tongdao yu quyu jingji gao zhiliang fazhan – laizi ZhongOu banlie kaitong de zhengju [International transport corridors and high-quality regional economic development: the evidence from the opening of the China-Europe Express]. *Guoji maoyi wenti* [Journal of International Trade], 12: 34–48. (In Chinese). [韦东明, 顾乃华. 国际运输通道与区域经济高质量发展—来自中欧班列开通的证据. 国际贸易问题. 2021 年. 第 12 期. 34–48 页].

Yang Lijun, Liu Jin (2024). ZhongOu banlie (Changjiang hao) gao zhiliang yunxing fazhan yanjiu [The research on the high-quality operation development of the China-Europe Express (Yangtze River)]. *Wuliu jishu* [Logistics Technology], 5: 151–160. (In Chinese). [杨立君, 刘锦. 中欧班列 (长江号) 高质量运行发展研究. 物流技术. 2024 年. 第 5 期. 151–160 页].

Поступила в редакцию:

31.08.2025

Received:

Aug 31, 2025

Принята к публикации:

04.11.2025

Accepted:

Nov 4, 2025