

Логистика без ощутимых границ

Китай и Россия сейчас активно строят и модернизируют логистическую инфраструктуру для лучшей связанности своих территорий. Речь идет об участках железных дорог, портах и терминалах, погранпереходах и складах. Двусторонняя работа направлена на улучшение транспортной доступности и повышение эффективности логистических цепочек, а также укрепление экономических связей.

Инфраструктурные развилки

КНР сейчас инвестирует в такие сферы отечественной экономики, как транспорт, высокие технологии, металлургия и прочие. Одними из самых привлекательных объектов становятся приграничные территории. В то же время перспективные инвестиционные проекты реализуются и в центральных, и в западных регионах нашей страны.

По словам первого заместителя министра транспорта РФ Валентина Иванова, приоритеты в части развития логистической инфраструктуры России определяются майским указом

По плану Росгранстроя, в первую очередь должны быть реконструированы такие МАПП в ДФО, как Кани-Курган, Марково, Пограничный, Краскино, Турий Рог, Полтавка, Староцурухайтуйский, Забайкальск

президента «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». Одна из целевых задач – найти маршруты, на которых увеличивается грузопоток в направлении дружественных стран, и обеспечить соответствующее развитие инфраструктуры для пропуска транспорта.

Например, в рамках ключевого инфраструктурного проекта «Европа – Западный Китай» уже строятся современные автомагистрали и реконструируются важные участки дороги. В частности, благодаря трассе М-12 «Восток» путь от Москвы до Казани теперь занимает 6,5 часа, хотя еще недавно на эту дорогу уходило 12 часов. В 2024 году дорогу должны проложить до Екатеринбург-

га, а в 2025-м – до Тюмени. Помимо сокращения транзитного времени, эта крупная трасса концентрирует на себе ветки региональных дорог опорной сети и облегчает доступ к международным торговым потокам.

В России на границу с Китаем приходится 28 пунктов пропуска для различных видов транспорта, из которых функционируют всего 19. По данным Федеральной таможенной службы, активнее всего используются Кани-Курган – Хэйхэ, Пограничный – Суйфэнхэ, Забайкальск – Маньчжурия, Камышовая – Хуньчунь и Краскино – Хуньчунь.

«Стоит сказать, что со стороны Китая серьезных препятствий не наблюдается. В целом инфраструктура китайских пограничных переходов развита пока несколько лучше. Но российское правительство продолжает прикладывать усилия для повышения пропускной способности пунктов пропуска на китайской границе. Все проблемы решаются поэтапно, для полного их устранения требуется время», – отмечает руководитель отдела автомобильных перевозок из ЮВА STALOGISTIC Владислав Савастюк.

Россию и Китай объединяет 4,3 тыс. км общей границы, и логистическая инфраструктура на этом стыке пока все же несовершенна. «У нас сейчас порядка 60% пунктов пропуска

находится в нормативном состоянии. Цель к 2030 году – 85%, чтобы мы вышли, во-первых, на нормативное содержание по состоянию помещений, зданий. Во-вторых, по оснащению оборудованием, техническими средствами», – подчеркивал В. Иванов на Международном таможенном форуме-2024.

Между тем треть пунктов пропуска, подлежащих модернизации, находятся в Дальневосточном федеральном округе. Практически все они будут реконструированы. Например, объем пропускной способности автомобильных пунктов пропуска на границе с Китаем к 2030 году должен увеличиться в 3,3 раза к текущему периоду, или в 7 раз относительно 2021 года.

Устранение автомобильных преград

В настоящее время определены приоритетные пункты пропуска, на которых будет проведена модернизация. По плану Росгранстроя, в первую очередь должны быть реконструированы такие МАПП в ДФО, как Кани-Курган, Марково, Пограничный, Краскино, Турий Рог, Полтавка, Староцурухайтуйский, Забайкальск.

По словам директора по логистике транспортной компании Delko Евгения Козырева, 65% всего сухопутного товарооборота с Китаем приходится на пункт пропуска Забайкальск – Маньчжурия. Сейчас его модернизируют. Завершение запланировано на 2027 год. По прогнозам, пропускная способность МАПП будет увеличена в 5–10 раз.

«Проект предусматривает увеличение полос движения с 17 до 28, что увеличит пропускную способность до 2400 машин в сутки – это почти в 6 раз больше. Планируется также круглосуточный режим работы, который поддержала китайская сторона. Такой проект значительно облегчит грузоперевозки и поспособствует развитию транспортных потоков на восточном направлении», – рассказывает руководитель отдела международных перевозок в компании

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Талгат Ластаев,

вице-министр транспорта Республики Казахстан

– В следующем году планируется завершение работ по модернизации станции Достык, в результате которой пропускная способность погранпункта увеличится до 35 млн тонн грузов в год. Открытие третьего железнодорожного пункта на китайской границе позволит еще на 20 млн тонн увеличить возможности казахстанской транспортной системы.

«Логистические системы» Марина Богатырева.

«На стороне Китая также реализуются проекты по модернизации пограничных переходов. Например, в 2023 году было объявлено о планах по расширению пункта пропуска в Маньчжурии, что позволит увеличить пропускную способность и сократить время ожидания для грузов», – комментирует управляющий ГК «ЕсоМах» Максим Фатеев.

Активно модернизируется пункт пропуска Староцурухайгуй, где по окончании работ в 2026 году ожидается увеличение пропускной способности в 25 раз. Также определено место строительства нового погранперехода на острове Большой Уссурийский.

«Все это важные шаги для нормализации работы пунктов пропуска в условиях кратного увеличения российско-китайского товарооборота. И хотя пока строительство не успевает за темпами его роста, то, что работы ведутся и в инфраструктуру вкладываются инвестиции, показывает всем участникам рынка заинтересованность наших государств в расширении экономических свя-

зей, – отмечает Е. Козырев. – Однако, по нашему мнению, правильным решением было продлить круглосуточный режим работы погранперехода Забайкальск до мая 2025 года. Это снижает колоссальную нагрузку на данный пункт пропуска».

Активно развивается МАПП Пограничный. Введение новой площадки для досмотра в 2024 году увеличило его пропускную способность до 300 грузовых автомобилей в месяц, что вдвое превышает показатели прошлого года. Дополнительным шагом к улучшению ситуации стало внедрение электронной очереди. Это позволило нормализовать процесс ожидания. Завершится реконструкция, вероятно, в начале 2025 года. Рост пропускной способности влечет необходимость модернизации подъездных путей, на что в текущем году было запрошено 26 млрд рублей.

Завершение модернизации погранпереходов должно снизить время ожидания и увеличить пропускную способность. Кроме того, этому же способствует перевод некоторых пунктов на круглосуточный режим работы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ

Железнодорожный пункт пропуска Забайкальск не менее важен, чем одноименный МАПП. Пункт пропуска уже модернизирован, и сегодня он может пропускать до 26 пар грузовых поездов в сутки, а внедрение современных технологий позволяет в автоматическом режиме проверять содержимое контейнеров без вскрытия.

Транспортная группа FESCO в этом году подписала меморандум о стратегическом сотрудничестве с китайской платформенной компанией Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., Ltd для реализации инвестиционного проекта «Терминал Забайкальск». Транспортно-логистический центр намерены построить неподалеку от железнодорожного пункта пропуска Забайкальск – Маньчжурия. Стороны также рассмотрят возможность создания совместного предприятия для реализации этого проекта и развития логистической и терминальной инфраструктуры в других локациях.

В рамках модернизации железнодорожной сети продолжается ре-



Уважаемые коллеги и партнеры!

Поздравляем вас с наступающими праздниками и желаем вам и вашим семьям здоровья, счастья и благополучия!

Пусть все трудности уходящего года останутся позади, а год грядущий принесет только успехи, радости и новые возможности для развития лучших традиций нашей отрасли.

С Новым годом и Рождеством!

 **НефтеТранс
Сервис**

лизация проектов «Приморье-1» и «Приморье-2». Это позволит расширить связи Китая с океаном через порты Дальнего Востока.

«Еще один стратегически важный проект развития железнодорожной инфраструктуры – коридор Китай – Монголия – Россия, который включает в себя создание двух коридоров. Первый – Северо-Сибирская магистраль с двумя ветками: от Нижневартовска до Белого Яра в Томской области и от Ташгола в Кемеровской области до Урумчи в Китае. Второй коридор будет проходить через республику Тыва на юг через границу

прошло 36 млн тонн грузов, а в перспективе объем перевозок может увеличиться до 150 млн тонн и более. В развитии Северного морского пути заинтересованы как Россия, так и Китай. На его развитие наша страна планирует направить 55,28 млрд руб. в 2025 году, 63,69 млрд руб. в 2026 году и 56,48 млрд руб. в 2027 году. Перевозить грузы по Северному морскому пути будет гораздо дешевле, чем по железной дороге, а атомные ледоколы обеспечат эксплуатацию маршрута в течение всего года», – подчеркивает Б. Богоутдинов.

Одним из стратегически значимых направлений является совместное развитие Северного морского пути (СМП), который Китай рассматривает как часть своей инициативы «Один пояс, один путь»

России в Монголию. Там магистраль также разделяется на две ветки. Первая пройдет в расположенный в КНР город Эрлянь, а вторая – через Монголию, до китайского города Урумчи», – говорит управляющий партнер «Консалтинговой компании «2Б Диалог» Борис Богоутдинов.

«Основной вызов в части железных дорог – пропускная способность сети РЖД. Несмотря на предпринимаемые усилия, транспортировка грузов вглубь России сталкивается с трудностями. РЖД испытывают дефицит кадров, включая локомотивные бригады и работников железнодорожных станций. Дополнительно нарастает напряжение между железнодорожными операторами и монополией, что отражено в их недавнем обращении к советнику президента РФ Игорю Левитину», – отмечает директор филиала ИЛС в Шанхае Андрей Есин.

Взаимодействие на море

Одним из стратегически значимых направлений является совместное развитие Северного морского пути (СМП), который Китай рассматривает как часть своей инициативы «Один пояс, один путь». В частности, были озвучены предложения по привлечению Китая к строительству торгового флота ледового класса, страхованию судов и грузов, перемещающихся по СМП, а также к обустройству и инвестициям в акватории Севморпути.

«Это самый короткий судоходный путь между европейской частью России и Дальним Востоком, который проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. Там располагаются более 50 портов. В 2023 году по СПМ

Реализация этой инициативы уже сейчас позволяет сократить транзитное время между Россией и Китаем на 14 дней.

Также транспортная сеть «Один пояс, один путь», поскольку она будет проходить по сухопутной части через территорию России, позволит увеличить объемы поставок товаров из Китая в Европу. Участвуя в этом проекте, Россия получит значительные инвестиции, новые рабочие места и рентные платежи.

Развитие будущего

«Кроме масштабных проектов строительства и реконструкции, внедряются и более локальные меры. Например, новый контейнерный терминал в Татарстане, названный в честь Дэн Сяопина, планирует отправлять на экспорт в Китай каучук, зерно и масло, тогда как Китай, в свою очередь, отправляет в Россию товары народного потребления и многое другое, – добавляет М. Богатырева. – А на острове Большой Уссурийский на китайской стороне началось строительство современного погранпункта. Планируется создание специальных коридоров для упрощенного таможенного контроля и быстрой обработки грузов. Такие меры позволят существенно сократить очереди на границе и облегчить транспортные процедуры для всех участников торгового процесса».

К 2030 году через него планируют пропускать 1,3 млн тонн грузов и 1,45 млн пассажиров.

По словам М. Фатеева, строительство нового контейнерного терминала также ведется во Владивостоке. Это позволит увеличить объем контейнер-

ных перевозок до 1 млн TEU в год. Ожидается, что терминал будет введен в эксплуатацию в 2025 году.

«Планируется строительство нового железнодорожного погранперехода через Приаргунск в Забайкалье (Приаргунск – Хайлар), что обеспечит выход к Транссибу для приграничных провинций Китая», – рассказывает основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников. Реализовать проект намерены до конца 2027 года.

На стыке российской, китайской и северокорейской границ находится китайский город Хуньчунь, имеющий исключительно удобные транспортно-логистические условия. На границе России и КНР расположен МАПП Краскино – Хуньчунь. Порт Хуньчунь имеет прямой доступ к Владивостоку, а в непосредственной близости от города есть 10 крупных транспортных хабов России и Северной Кореи. Напротив Хуньчуна находится станция Махалино, в 42 км – российский Посьет, в 71 км – Зарубино.

«Хуньчунь может являться новой точкой роста приграничного сотрудничества России, Китая и Северной Кореи. С учетом роста сотрудничества между этими странами этот город имеет очень много перспектив. России важно не упустить инициативу и воспользоваться этим шансом», – считает старший преподаватель Финансового университета при правительстве РФ Светлана Батанова.

Участие Китая в различных проектах по реконструкции, модернизации, строительству важно с точки зрения ускорения этих процессов и повышения эффективности международной логистики. Кроме того, подобные проекты открывают дополнительные экономические возможности для приграничных регионов, создавая рабочие места и развивая местные транспортные узлы. Преимущества очевидны: при полной модернизации транспортный коридор через Россию станет одной из ключевых артерий в торговле между Европой и Азией.

«Россия и Китай не просто соседствуют на карте, но и активно строят инфраструктурные мосты для взаимовыгодного сотрудничества. Эти проекты – не просто улучшение логистики, а путь к эффективному и быстрому международному торговому сотрудничеству, которое выгодно обеим странам», – резюмирует М. Богатырева.

Анна Маничева