



DOI: 10.22363/2312-8313-2026-13-2-190-197

EDN: BXABIY

Научная статья / Research article

Политика развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в Прикаспийском регионе России с применением опыта Китая

Э.Ф. Садыкова

Кубанский государственный университет, Краснодар, Российская Федерация

✉ esmi_sadykova@mail.ru

Аннотация. План достижения стратегических целей России в условиях гибридных вызовов со стороны Запада — это конкретные действия по наращиванию мощностей во всех сферах деятельности, динамичное развитие и обновление технологических возможностей. В государственные интересы Российской Федерации входит суверенное право на импорт и экспорт товаров. Для успешной реализации этого права необходимо качественное развитие а, грузового и пассажирского сообщения, внедрение самых современных мировых моделей и практик, увеличение численности и наращивание мощности в транспортной инфраструктуре. Анализ информации и опрос экспертов по проблемам транспортной инфраструктуры Прикаспийского региона показали, что в этом регионе слабо развит инновационный подход в железнодорожной транспортной политике. Скоростные железные дороги — тот минимум, который должен быть обеспечен в России, необходимо создавать инфраструктурные проекты в этой сфере. Транспортная инфраструктура является одним из ключевых ресурсов регионального развития. Прикаспийский регион России, в состав которого входят Астраханская область, Калмыкия и Республика Дагестан, обладает уникальным стратегическим положением в сети международных транспортных и торговых коридоров, соединяющих Европу и Азию. Этот регион формирует транзитный узел, который сможет стимулировать экономический рост, расширит внешнеэкономические связи и повысит транспортную и логистическую привлекательность страны. Рассмотрено современное состояние железнодорожного сообщения в Прикаспийском регионе, проанализированы инфраструктурный потенциал, степень развития и перспективы модернизации. Приведена оценка проблем и возможностей существующей транспортной системы региона. Рассмотрены пути внедрения новых технологий для повышения эффективности перевозок и улучшения качества обслуживания как грузовых, так и пассажирских потоков. Уделено внимание вопросам государственного регулирования, обеспечения безопасности и международного взаимодействия. В качестве примера проанализирован опыт Китая как одной из лидирующих стран в сфере транспортных коммуникаций и инфраструктурных проектов. Рассмотрена возможность адаптации успешных инфраструктурных транспортных проектов и инноваций в России. Политика РФ в области транспорта Прикаспийского региона должна быть нацелена на приобретение лидирующих позиций и инновационного подхода.

Ключевые слова: логистические коридоры, технологическая независимость, геополитические вызовы, конкурентные преимущества, международное сотрудничество, стратегические приоритеты

© Садыкова Э.Ф., 2026



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Заявление о конфликте интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

История статьи:

Поступила в редакцию 12.01.2026; принята к публикации 16.02.2026.

Для цитирования:

Садыкова Э.Ф. Политика развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в Прикаспийском регионе России с применением опыта Китая // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Государственное и муниципальное управление. 2026. Т. 13. № 2. С. 190–197. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2026-13-2-190-197> EDN: BXABIY

Railway transport infrastructure development policy in the Pre-Caspian Region of Russia: applying China's experience

Esmira F. Sadykova 

Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation

✉ esmi_sadykova@mail.ru

Abstract. Russia's roadmap for achieving strategic objectives amid hybrid competition with the West represents a comprehensive framework of targeted measures to strengthen capacities across all domains, coupled with the dynamic advancement and renewal of technological capabilities. The state interests of the Russian Federation include the sovereign right to import and export goods. To successfully implement this right, it is necessary to develop a high-quality transport infrastructure as well as cargo and passenger transportation. To achieve this goal it is essential to implement the most modern global models and practices, increase the number of people, and the capacity of the transport infrastructure. Russia cannot afford to lag behind in this area. After analyzing the information and interviewing experts on the transport infrastructure of the Pre-Caspian Region, we can say that the region has a weak innovative approach to railway transport policy. High-speed railways are the minimum that the Russian Federation should strive for and create infrastructure projects in this area. Transport infrastructure is one of the key resources for regional development. The Pre-Caspian Region of Russia, which includes the Astrakhan Region, Kalmykia, and the Republic of Dagestan, has a unique strategic position in the network of international transport and trade corridors connecting Europe and Asia. The Pre-Caspian Region is forming a transit hub that will stimulate economic growth, expand foreign economic relations, and increase the country's transport and logistics attractiveness. The study examines the current state of railway transportation in the Pre-Caspian Region, analyzes the infrastructure potential, development level, and prospects for modernization. It assesses the challenges and opportunities of the existing transportation system in the region. The study explores the implementation of new technologies to enhance transportation efficiency and improve the quality of services for both cargo and passenger traffic. It also focuses on issues related to government regulation, security, and international cooperation. As an example, the experience of China as one of the leading countries in the field of transport communications and infrastructure projects is analyzed. The possibility of adapting successful infrastructure transport projects and innovations in Russia is considered. The transport policy of the Russian Federation in the Pre-Caspian Region should be aimed at gaining a leading position and an innovative approach. Unlike other studies, this research does not simply consider infrastructure in Russia as a whole, but focuses on the Pre-Caspian Region and uses China's experience in high-speed rail as a model for adaptation.

Keywords: logistic corridors, technological independence, geopolitical challenges, competitive advantages, international cooperation, strategic priorities

Conflicts of interest. The author declares no conflicts of interest.

Article history:

The article was submitted on 12.01.2026. The article was accepted on 16.02.2026.

For citation:

Sadykova EF. Railway transport infrastructure development policy in the Pre-Caspian Region of Russia: applying China's experience. *RUDN Journal of Public Administration*. 2026;13(2):190–197. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2026-13-2-190-197> EDN: BXABIY

Введение

Россия, сталкиваясь с санкционным давлением со стороны стран Запада, ставит приоритетной задачей обеспечить суверенитет во всех сферах деятельности включая транспортную систему. **Цель исследования** — анализ развития скоростного железнодорожного сообщения в Прикаспийском регионе, которое будет способствовать экономическому росту, безопасности, позитивно влияя на развитие социальной политики и международные отношения.

Специальные методы исследования включают: опрос экспертов (госслужащих, работников транспорта, ученых); анализ нормативных документов; сравнительный анализ.

Обзор литературы

Российские и зарубежные авторы рассматривают политику развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в Прикаспийском регионе России с применением опыта Китая в правовом, экономическом, экологическом и политическом аспектах. Г.Е. Артемикова и Е.Г. Хитарова отмечают влияние санкций против России в 2022 г. на логистические процессы [1]. Г.Г. Головунин и Н.Н. Булатова рассмотрели международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере с акцентом на роль железнодорожного транспорта [2]. С. Хан, Ж. Тлеубаева, И. Лаухин, Г. Каламбаева описали разработку интеллектуальной системы управления грузовым потоком для выбора оптимального маршрута транспортного средства, перевозящего груз [3]. С.А. Караганов считает, что из текущего обострения со странами Запада Россия может выйти победителем [4]. Л.Ю. Медовкина, О.А. Проданова исследовали Каспийско-Черноморский регион как зону столкновения геополитических интересов государств, транснациональных компаний, национальных, политических и религиозных движений [5]. М.О. Тураева отмечает, что Прикаспийские государства заинтересованы в устойчивом транспортном партнерстве [6]. Е.Е. Сергиенко говорит о стремительном технологическом развитии железнодорожного транспорта КНР [7]. С. Чжан изучает связность объектов в восточных регионах Китая и России в рамках инициативы «Один

пояс, один путь», описывает прогресс в строительстве транспортной инфраструктуры за последние пять лет. [8]. Л. Чу оценивает интеграцию инициативы «Один пояс, один путь» (Китай) и Большого евразийского партнерства (Россия) [9]. С.С. Жильцова и Б.М. Тулинова рассматривают геополитическое переформатирование Каспийского региона [10].

Приведенный в рамках исследования обзор литературы охватывает разнообразные факторы, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры и исследования различных способов реализации совершенствования процесса доставки грузов с применением современных практик Китая.

Результаты исследования

Транспортная инфраструктура России является одним из ключевых ресурсов регионального развития. С учетом современной тенденции глобализации и значительного роста объемов грузоперевозок железнодорожный транспорт приобретает все большую важность как ключевой элемент национальной и международной экономической инфраструктуры. Прикаспийский регион Российской Федерации требует масштабной модернизации существующих транспортных систем, внедрения современных технологий. Необходимы инвестиции в обновление инфраструктуры, расширение пропускной способности, оптимизация маршрутов и повышение эффективности обслуживания. При этом доходная часть встает на второй план, первостепенен вопрос государственного суверенитета. В стратегию развития железнодорожного транспорта России до 2030 г. входит снижение совокупных транспортных издержек, в т.ч. за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта. Только при условии комплексного и планомерного развития транспортной системы Прикаспийский регион сможет максимально раскрыть свои возможности в сфере транзитных перевозок, что станет важным драйвером экономики региона и страны в целом.

Положительный опыт Китая, который кардинально улучшил свою инфраструктуру и логистические возможности, является примером эффективных стратегий и результатов, к которому Россия может проявить интерес. Переориентация Пекина и поворот Москвы на Восток, а Турции — от Запада заложили основу для политико-экономического формирования Евразии как главного субъекта будущей карты мира [4; 9]. Тем самым, обмен опытом и внедрение китайских инноваций в области железнодорожного транспорта, вполне отвечает интересам России. Сотрудничество России с Китаем на железнодорожном транспорте так же связано с Транссибирской магистралью и БАМом [2; 8]. Китайская железнодорожная сеть на протяжении долгого времени впечатляет многие страны, благодаря своему передовому технологическому развитию и высокой эффективности [3]. К 2030 г. в Китае планируют довести протяженность современной железнодорожной сети мирового класса до 180 тысяч километров, в т.ч. около 60 тысяч километров высокоскоростных дорог. В России так же представлены скоростные поезда: например, «Сапсан»,

развивающий скорость до 250 км/ч, курсирует по маршрутам Москва — Санкт-Петербург, Москва — Нижний Новгород; «Ласточка», движущаяся со скоростью до 160 км/ч, используется на маршрутах Москва — Иваново, Санкт-Петербург — Великий Новгород и др.; «Невский экспресс», способный разгоняться до 200 км/ч, курсирует по маршруту Москва — Санкт-Петербург. По информации на январь 2025 г., средняя скорость движения поездов в России по итогам 2024 г. составила 35,7 км/ч, что сравнимо с уровнем 1992 г. Исходя из обзора работы грузового железнодорожного транспорта Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) за 12 месяцев 2024 г., средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД составила 35,7 км/ч, что на 5,1 % ниже аналогичного показателя 2023 г. (37,6 км/ч) (табл.).

**Средняя скорость доставки одной отправки
железнодорожным транспортом в России с 2020 по 2024 г., км/сут.**

Год	2020	2021	2022	2023	2024
Средняя скорость, км/сут.	401,5	375,0	401,3	397,9	381,0

Источник: разработана Э.Ф. Садыковой на основе данных^{1, 2}.

На практике наблюдается обратная зависимость между скоростью доставки и временем оборота вагона: чем ниже скорость, тем больше времени занимает оборот. Увеличение длительности оборота ведет к росту себестоимости перевозки, что в конечном итоге закладывается в цену товара.

Пример расчета: если на маршруте X время оборота составляет 10 суток, то стоимость предоставления вагона рассчитывается следующим образом: $10 \text{ сут.} \times 2\,000 \text{ р. / (ваг. сут.)} = 20\,000 \text{ р.}$ Скорость замедлилась, на этом же маршруте срок доставки стал 12 суток, тогда за предоставление вагона необходимо заплатить $12 \text{ сут.} \times 2\,000 \text{ р.} = 24\,000 \text{ р.}$ ^{3, 4}

¹ По итогам 2020 года средняя скорость доставки отправки на сети РЖД составила 16,7 км/ч // РЖД-Партнер.ру: информационное агентство. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/po-itogam-2020-goda-srednyaya-skorost-dostavki-otpravki-na-seti-rzhd-sostavila-16-7-km-ch> (дата обращения: 13.12.2025).

² Средняя скорость доставки груза по РЖД. Неважная участь важнейшего железнодорожного показателя // ГУДОК: информационно-аналитическое издание. URL: <https://vgudok.com/lenta/srednyaya-skorost-dostavki-gruza-po-rzhd-nevazhnaya-uchast-vazhneyshego-zheleznodorozhnogo> (дата обращения: 13.12.2025).

³ По итогам 2020 года средняя скорость доставки отправки на сети РЖД составила 16,7 км/ч // РЖД-Партнер.ру: информационное агентство. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/po-itogam-2020-goda-srednyaya-skorost-dostavki-otpravki-na-seti-rzhd-sostavila-16-7-km-ch> (дата обращения: 13.12.2025).

⁴ Средняя скорость доставки груза по РЖД. Неважная участь важнейшего железнодорожного показателя // ГУДОК: информационно-аналитическое издание. URL: <https://vgudok.com/lenta/srednyaya-skorost-dostavki-gruza-po-rzhd-nevazhnaya-uchast-vazhneyshego-zheleznodorozhnogo> (дата обращения: 13.12.2025).

На скорость доставки влияют разные факторы, например: 1) общий вес транспортируемой партии; 2) погодные условия, происшествия; 3) ЧП. Россия, учитывая особенности своей транспортной системы и ресурсов, могла бы применить полезные идеи и адаптировать некоторые элементы китайского подхода, чтобы обеспечить более эффективное развитие своей транспортной сети в Прикаспийском регионе и за его пределами.

Рассмотрим некоторые достижения в области технологий Китая:

1) в марте 2024 г. в Китае завершились испытания первого городского поезда со встроенной системой питания на водородной энергии. Поезд, разработанный компанией Changchun Railway Vehicles, достиг рабочей скорости при полной нагрузке 160 км/ч, возможная дальность поездки — 1 тыс. км и потреблял всего 5 кВт/ч энергии на 1 км;

2) в июле 2024 г. дочернее предприятие корпорации CRRC (Changchun Railway Vehicles Co., Ltd.) представило новый тип вагонной тележки для высокоскоростных поездов, движущихся со скоростью 400 км/ч;

3) 19 декабря 2024 г. 27-я линия метрополитена в Чэнду (провинция Сычуань, Китай) открылась для обслуживания. Она стала второй полностью автоматизированной (беспилотной) линией городского метрополитена [7];

4) 29 декабря 2024 г. в Пекине прошла презентация прототипа высокоскоростного электропоезда CR450 способного развивать скорость до 450 км/ч и предназначенного для эксплуатации на скорости в 400 км/ч [3].

Использование опыта и технологий Китая при формировании собственных стратегий развития инфраструктуры может стать важным фактором повышения конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Несмотря на позитивные перспективы, железнодорожный транспорт в Прикаспийском регионе сталкивается с рядом значительных трудностей:

- 1) ограничения инфраструктуры;
- 2) разноречивость в стандартах и технологических особенностях — нехватка инфраструктуры для обслуживания контейнерных, генеральных и сухих грузов, а также отсутствие унифицированных систем управления грузопотоками;
- 3) проблемы, связанные с традиционным (не всегда актуальным) подходом к организации транспортного процесса;
- 4) низкий уровень цифровизации транзитных документов и процедур;
- 5) дефицит парка специализированных вагонов и морской или железнодорожной паромной техники;
- 6) длительное прохождение таможенных процедур, недостаточная координация работы по управлению грузами;
- 7) отсутствие реализации проектов скоростных железнодорожных сообщений на протяжении многих лет.

В жесткой конкуренции со странами Каспийского бассейна в области развития транспорта Россия не должна проиграть. Уже сейчас Азербайджан, Туркмения, Казахстан и Иран увеличивают темпы совершенствования транспортной инфраструктуры в своих прикаспийских территориях [1]. «Страны

региона активно наращивают сотрудничество в энергетической сфере, которая остается основой развития для новых прикаспийских государств» [10]. Для лидерства на Каспии необходимо внедрять современные технологии и не стесняться перенимать этот положительный опыт у Китая. Проблемы безопасности транспорта также выходят на первый план международных отношений [5; 6], особенно в связи с диверсией на «Северных потоках» 26 сентября 2022 г. Вопросы безопасности инфраструктуры транспорта на Каспии должны постоянно подниматься на межправительственном уровне. В целях обеспечения безопасности на протяжении пути следования поездов целесообразно привлечь беспилотную авиацию, создав дополнительные рабочие места для операторов беспилотников.

Заключение

Россия должна занимать лидирующее положение в плане развития международного транспортного коридора (МТК) Север — Юг в связи с тем, что конкуренция транспортных проектов среди стран Каспийского бассейна нарастает. В Прикаспийском регионе при реализации долгосрочной политики необходимо закладывать комплексный подход в модернизацию транспортной инфраструктуры, цифровизацию процессов, внедрение современных технологий и создание условий для удобного взаимодействия участников рынка. Следует учитывать как нужды местной экономики, так и международные вызовы. Применение опыта Китая в области скоростных инфраструктурных проектов может стать ключом к созданию эффективной и конкурентоспособной транспортной системы, способствующей экономическому росту региона. Важно, чтобы Россия активнее использовала существующие возможности для привлечения инвестиций, модернизации инфраструктуры и улучшения международного сотрудничества. Только при таком подходе регион сможет преодолеть инфраструктурные ограничения, увеличить пропускную способность и обеспечить надежные и быстрые транспортные коридоры, отвечающие вызовам XXI в.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Артеменков Г.Е., Хитарова Е.Г.* Влияние изменений логистических транспортных путей на внешнеэкономическую деятельность России // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2023. № 2 (96). С. 24–26. <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2023-2-24-26> EDN: UROUNU
2. *Головунин Г.Г., Булатова Н.Н.* Международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере // *Science and Technology Innovations : сб. статей VI Междунар. науч.-практ. конф., Петрозаводск, 18 октября 2021 г. Петрозаводск : Международный центр научного партнерства «Новая Наука», 2021. С. 93–98. <https://doi.org/10.46916/20102021-2-978-5-00174-348-4> EDN: KLWBSZ*
3. *Khan S., Tleubaeva Zh., Laukhin I., Kalambayeva G.* Development and research of an intelligent cargo flow control system // *Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева*. 2025. Т. 136. № 1. С. 147–154. <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2025-136-1-147-154> EDN: PNNGPL

4. Караганов С.А. О третьей холодной войне // Россия в глобальной политике. 2021. Т. 19. № 4 (110). <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2021-19-4-21-34> EDN: BWMVWO
5. Медовкина Л.Ю., Проданова О.А. Каспийско-черноморский регион как зона столкновения геополитических интересов государств в контексте современных международных отношений // Журнал исторических, политологических и международных исследований. 2015. № 1 (55). С. 96–103. EDN: VTFTJB
6. Тураева М.О. Транспортные коммуникации Каспийского региона в новых условиях // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 4 (144). С. 63–72. <https://doi.org/10.22394/2070-8378-2023-25-4-63-72> EDN: MVQZDQ
7. Сергиенко Е.Е. Железнодорожный транспорт КНР как пример технологичного развития транспортного комплекса // Этап: экономическая теория, анализ, практика. 2025. № 3. С. 101–106. <https://doi.org/10.24412/2071-6435-2025-3-101-106> EDN: OFIQHT
8. Zhang X. Facilities connectivity in eastern regions of China and Russia and the “Belt and Road” initiative // R-Economy. 2019. Т. 5. № 3. С. 144–150. <https://doi.org/10.15826/recon.2019.5.3.015> EDN: HUGTFQ
9. Чу Л. Интеграция инициативы «Один пояс, один путь» и Большого евразийского партнерства: предпосылки, мотивы и приоритеты реализации // Социально-политические науки. 2021. Т. 11. № 1. С. 95–100. <https://doi.org/10.33693/2223-0092-2021-11-1-95-100> EDN: XJEBXR
10. Жильцов С.С., Тулинов Б.М. Геополитическая трансформация каспийского региона: итоги и направления развития // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67. № 2. С. 130–138. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2023-67-2-130-138> EDN: URRZKL

Информация об авторе:

Садыкова Эсмירה Фирудиновна — аспирант кафедры государственной политики и публичного управления, Кубанский государственный университет, Российская Федерация, 350040, Краснодар, ул. Ставропольская, д. 149 (ORCID: 0009-0002-3477-4189) (Researcher ID: PMF-8804-2026) (SPIN-код: 5897-0514) (e-mail: esmi_sadykova@mail.ru).