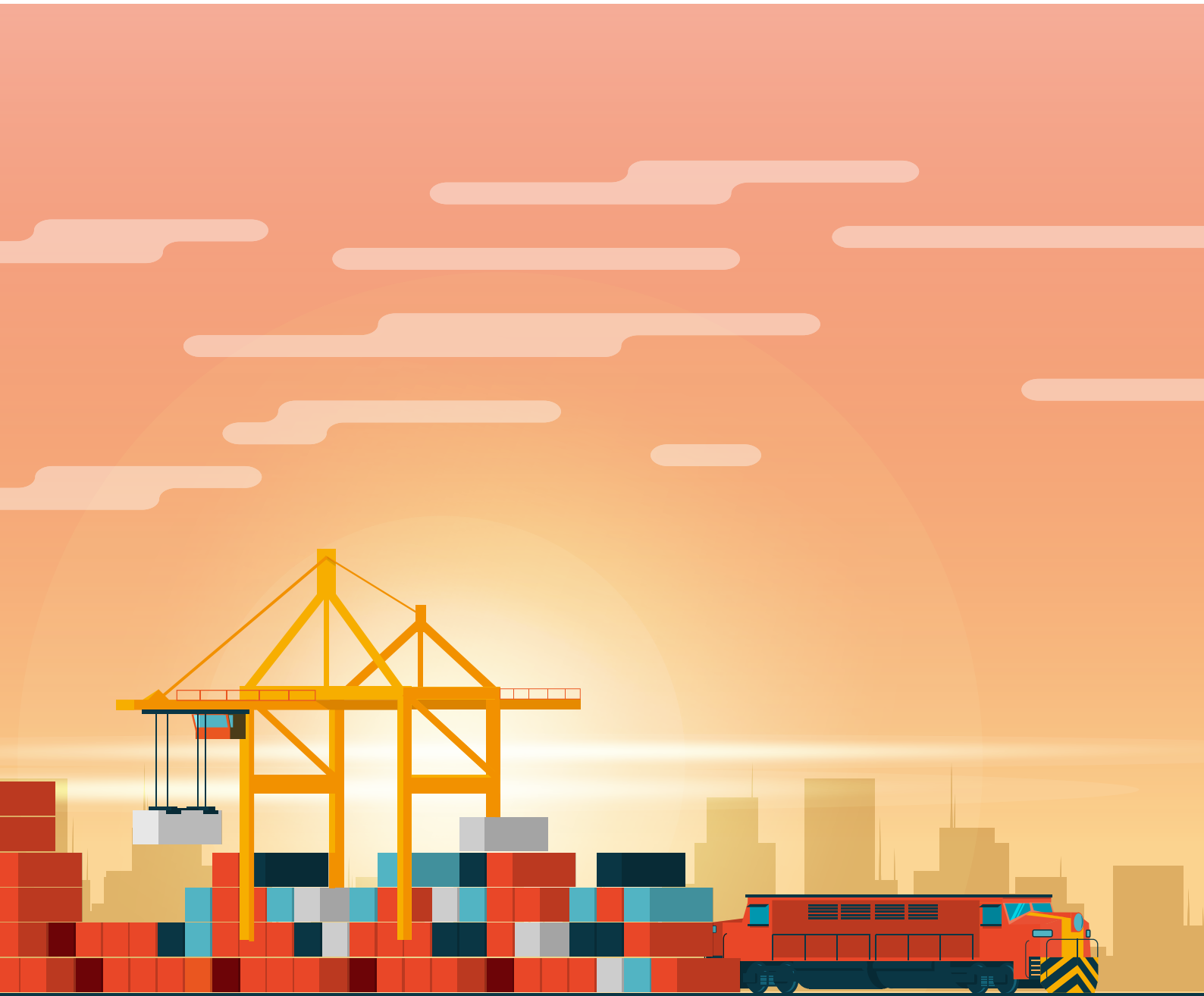


东移：2023年中国对俄货运流量 及运输系统挑战



目录

—— 引言.....	2
—— 俄中双边贸易.....	3
—— 从中国到俄罗斯的货物流量.....	6
—— 边境基础设施.....	9
—— 海上运输.....	11
—— 集装箱市场失衡.....	15
—— 前景.....	17

导言

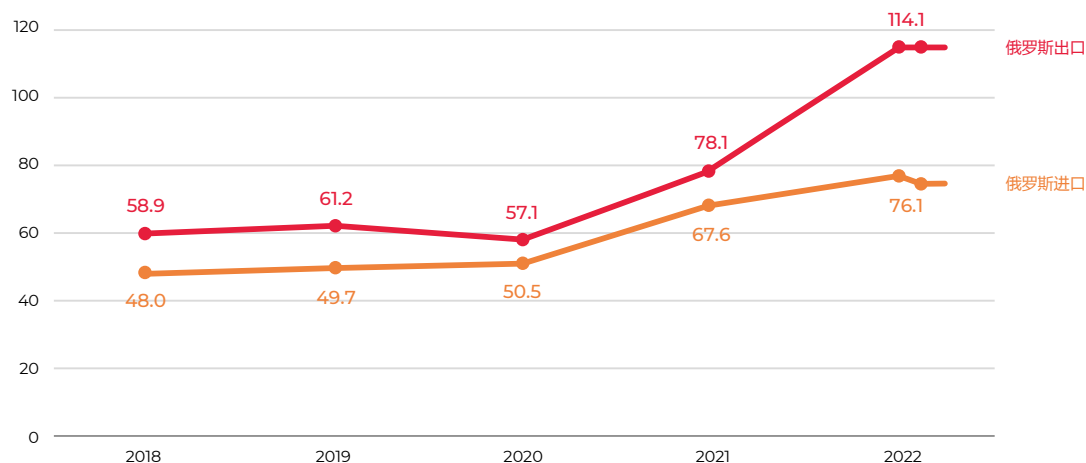
长期以来，欧盟一直处于俄罗斯的主要外贸优先级别，也是俄罗斯市场最大的商品供应商。2022年在许多方面都具有转折点，导致俄罗斯外贸汇率发生急剧变化。中国占据了俄罗斯的第一供应商的地位，其供应量在近代历史上首次超过了27个欧洲国家对俄罗斯的出口总额。俄罗斯同中国经贸关系的迅速发展意味着俄罗斯外交政策进入了一个新的阶段。货物转向东流既带来了新的机遇，也带来了新的挑战，特别是在物流和运输基础设施方面的挑战。

2022年，俄中贸易额创下1903亿美元的历史纪录，同比增长29.3%。根据俄罗斯联邦总统普京的预测，**营业额**在可预见的未来将达到2000亿美元。目前，俄中关系可谓战略互动和长期伙伴关系。10月，在“一带一路”国际论坛上，两国领导人宣布**一体化**“一带一路”倡议和欧亚经济联盟交通项目。协调和统一开发新航线的力量促进国家间贸易的进一步增长。本概览分析了当前从中国到俄罗斯的货物流动的指标、前景和挑战。

俄中双边贸易

过去五年,俄中双边贸易的主要趋势关系到2020年大流行期间贸易量下降、2021年有计划的复苏和2022年快速增长。2021年,中俄贸易额1450亿美元,比2020年增长35.8%。截至2022年底,中国已成为俄罗斯的主要贸易伙伴,贸易额增至1902.7亿美元,比2021年增长29.5%。与此同时,2022年中国对俄罗斯商品出口增长12.8%,达761亿美元,进口增长43.4%,达1141亿美元。是中国主要贸易伙伴中增幅最大的。

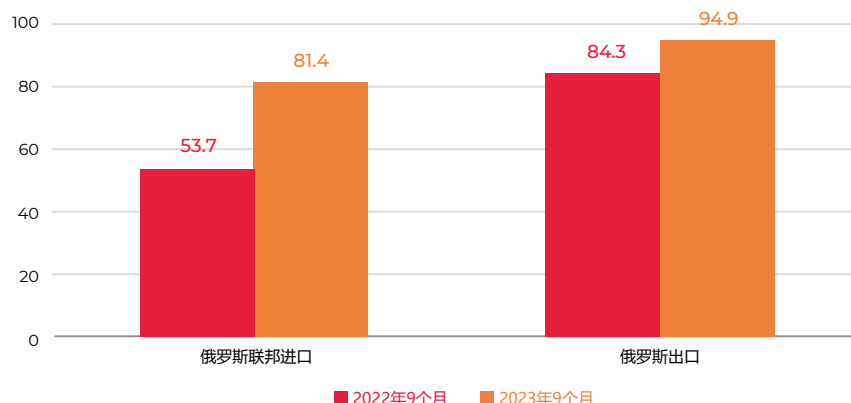
2018-2022年中俄双边贸易动态,十亿美元美国



资料来源:中国海关。

2023年,根据中国海关总署9个月的数据,增长趋势仍在继续——俄罗斯与中国之间**营业额**增长29.5%,或400亿美元,达到1764亿美元。俄罗斯作为中国贸易伙伴的地位也得到了加强,尽管其在中国贸易中的份额仍然很小——约4%。

2022-2023年中俄双边贸易动态,十亿美元美国



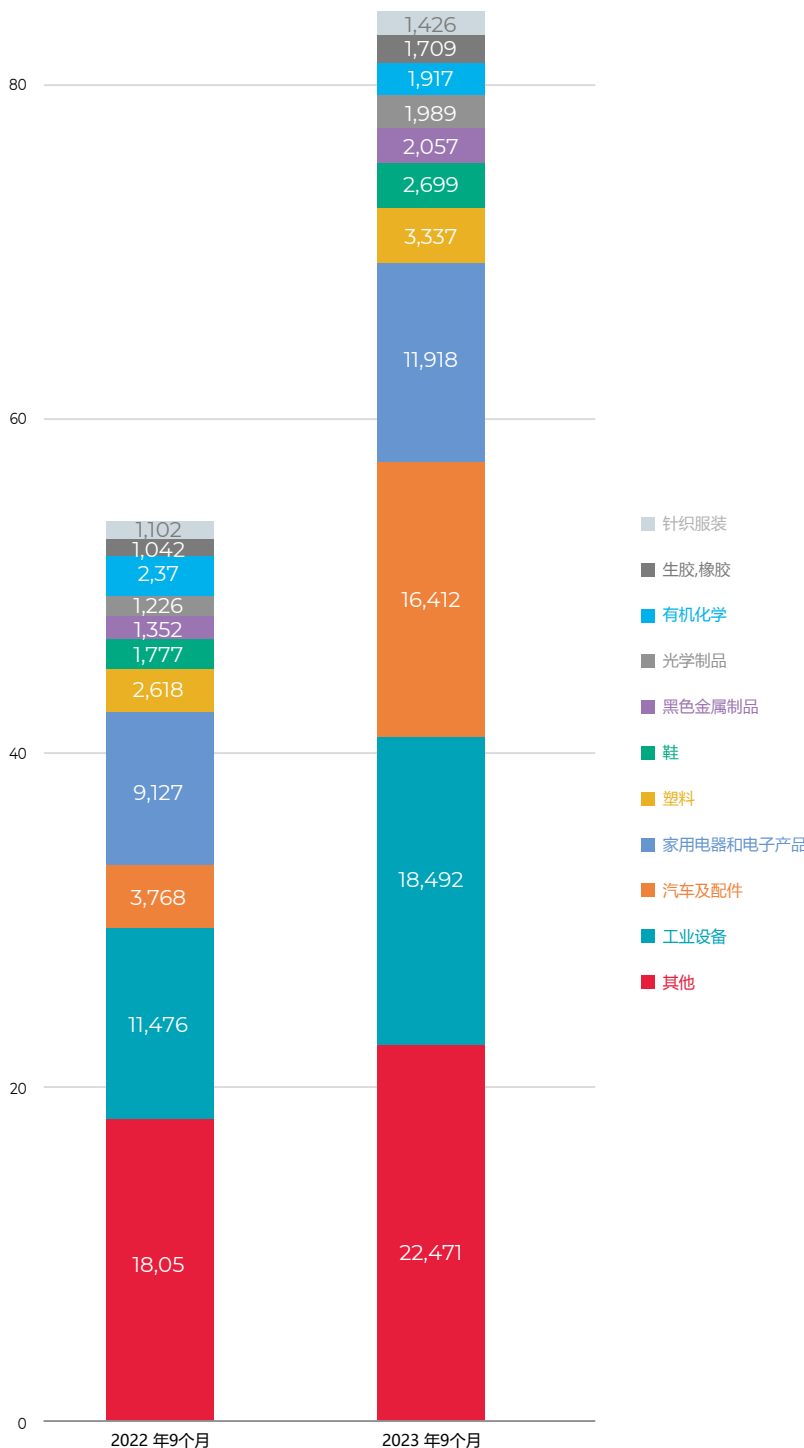
资料来源:中国海关。

据中国海关称,2023年前9个月,中国对俄罗斯出口较2022年同期增长56.9%,达到814亿美元。但是,俄罗斯商品对华出口的增长并不强劲,增长12.7%,为949亿美元。在这种趋势下,中俄两国领导人设定的到2024年实现2000亿美元贸易额的目标很有可能提前实现。

中国从俄罗斯进口价值的基础是供应石油、石油产品和天然气,占83%,约为790亿美元。虽然这些商品的出口额比去年高出12%,但其份额保持不变。

同时,中国对俄供应结构保持高度多元化和附加值——总量的60%左右来自各类设备、汽车及其零部件,以及家用电器和电子产品。2023年,所有这些类别都有显著增长:设备出口增长61%,汽车出口增长4.5倍,机械和电子产品出口增长31%。此外,在中国主要进口商品中,橡胶的供应量大幅增长——增长64%,光学制品——增长62%,五金制品——增长52%。

2022-2023年中国向俄罗斯出口结构,十亿美元



资料来源：根据中国海关数据计算。

从中国到俄罗斯的货物流量

2023年9个月中国对俄罗斯出口的实物增长略低于价值增长：以吨计算为46%，以美元计为56.9%。这是因为中国的供应结构以高附加值商品为主，系统地取代了俄罗斯市场上欧洲制造的商品。

表1.

2023年上半年运输货物量的主要路线

№	产品类别	2022年9个月	2023年9个月	绝对增量	相对增量
	共计	11,697,055	17,074,547	5,377,492	46%
1	汽车技术	741,297	2,532,748	1,791,451	242%
2	通用设备	1 113,032	1 558,595	445,563	40%
3	特种行业设备	526,808	902,145	375,337	71%
4	塑料	1 049,058	1 378,476	329,418	31%
5	金属制品	781,390	1 042,040	260,650	33%
6	化学品和材料	1 256,141	1 504,965	248,823	20%
7	黑色金属	402,223	616,463	214,240	53%
8	化工成品	643,498	856,737	213,239	33%
9	各种制成品	422,919	586,978	164,059	39%
10	有色金属	755,274	914,973	159,699	21%
11	能源、动力和电气设备	271,252	410,466	139,213	51%
12	家用电器	297,170	435,333	138,163	46%
13	纺织材料及制品	398,440	512,288	113,848	29%
14	纸和纸板	328,375	429,623	101,248	31%
15	机床	81,349	178,482	97,133	119%
	其他	2,628,828	3,214,235	585,407	22%

资料来源：作者计算。

实物流量增长的商品结构在很大程度上重复了价值结构——汽车技术和各种类型的设备也处于领先地位。此外，塑料、金属及其制品、化学材料及制品、家用电器、纺织材料及制品、纸和纸板、各种制成品的实物出口也有显著增长。2023年前9个月，进口了17 074 547吨货物，其中大部分是集装箱货物。因此，在1050个协调制度商品项目中，至少820个物品可以用集装箱运输。在研究期间，这些项目的供应量为15,984,902 吨，占总货运量的93%。运输这些数量的货物至少需要1 332 708 TEU¹。

西方制裁、物流问题、西方公司离开俄罗斯、零部件采购困难等因素的结合，为中国汽车制造商在俄罗斯市场创造了新的有利条件。

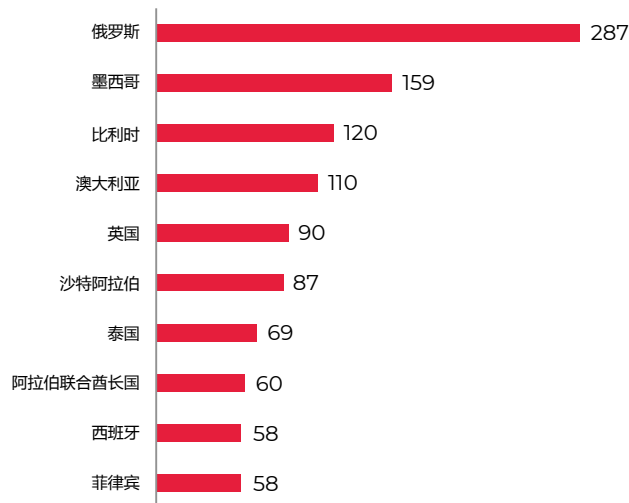
2023年上半年，汽车占中国出口的主要地位。2023年前9个月，中国汽车品牌在俄罗斯的销量份额增长了27个百分点——从13%增长到40%。

商品范围包括卡车和汽车、拖拉机、推土机、挖掘机、装载机和越野车。**中国汽车产业**发展势头强劲，近年来一批汽车厂商纷纷掌握了优质柴油卡车的生产。

自2022年第三季度以来，中国汽车进口开始增长尤为迅速，当时俄罗斯市场在制裁和限制下，重新定位于中国汽车行业的产品。6个月汽车出口28.7万辆，较2022年全年-15.2万辆，增长了77%。俄罗斯联邦海关总署表示，2023年仅9个月，中国乘用车进口量就达到40万辆，较2022年同期增长5倍。按价值计算，9个月内，从中国向俄罗斯交付了价值164亿美元的汽车和零部件（同比增长4.5倍）。

¹ 为了估计TEU的数量，使用了根据ERAI货物运输统计数据计算的各种商品的比重（单个项目的重量与体积之比）：<https://index1520.com/statistics/>

年上半年按国家分列的中国汽车出口,千辆



资料来源: China Association of Automobile Manufacturers

运输车辆的方式多种多样,包括使用专门的车队(卡车)和平均装载3-4辆汽车的集装箱。2023年,中国运营商开始积极将汽车出口运输集装箱化。由于新冠疫情期间海上运输能力短缺,对通过俄罗斯领土的铁路走廊的运输需求增加,因此开始使用集装箱。今天,由于缺乏专门的汽车运输船队,这项技术也广泛应用于海上运输。

从中国进口的汽车通常要经过远东地区。然而,在东部多边形铁路基础设施短缺的情况下,近几个月来,通过俄罗斯西北部港口的集装箱进口急剧复苏。2023年4月,通过波罗的海码头恢复集装箱汽车交付。随着货物流量的迅速增加,发展运输和海关基础设施的问题变得更加紧迫。

边境基础设施

东移”带动了与中国的铁路货运增长。根据俄罗斯铁路股份公司的数据,2022年中俄之间的交通运输货物超过1.2亿吨,2023年9个月运输货物超过1.28亿吨,比2022年同期增长52%。

俄罗斯国家边界沿线有377个过境点。其中,与中国接壤的边境占6.4%,即24个不同运输方式的检查站。

在19个汽车出入检查口(包括混合站点)中,只有9个在此期间运营。还有3个铁路检查站和两个河流检查站,自2023年初以来,它们的总吞吐量达到每天600辆卡车和120节车皮。为增加通过能力,中方逐步取消了转运/重新挂车模式。目前,可以通过七个过境点进入:波格拉尼奇尼-绥芬河,波尔塔夫卡-东宁,克拉斯基诺-琿春,图里罗格-密山,阿穆尔泽特-哈尤道,波克罗夫卡-饶河,后贝加尔斯克-满洲里。取消转运/重新挂车制度使得俄罗斯司机进入中国,进入接收方的仓库,在那里装载进口到俄罗斯的货物。

后贝加尔斯克-满洲里过境点是中俄铁路货物运输量最大的过境点。吞吐量约为每年1600万吨。铁路过境点的吞吐量为每天52列火车(32列沿1 520毫米轨道,20列沿1 435毫米轨道)。木材、矿石、煤炭、矿物肥料通过过境点。截止2023年终端产能达到55.5万TEU/年。后贝加尔斯克-满洲里汽车检查站日双向产能可达360辆。

后贝加尔斯克—满洲里口岸是中俄铁路货运量最大的口岸。铁路过境点的总吞吐量为每年1000万吨货物。运输能力为每天32列货运列车。铁路过境点包括格罗迭科沃国际货运站。由此出发，通往符拉迪沃斯托克、纳霍德卡和东方。2023年7个月，有1.6万吨集装箱货物、6.55万吨建筑材料通过检查站。根据俄罗斯铁路公司的投资计划，铁路过境点的现代化改造将使格罗迭科沃-绥芬河段的运输能力增加到每年1770万吨。格罗迭科沃汽车检查站的最大吞吐量为每天70辆卡车。

卡尼库库尔干-黑河汽车检查站随着布拉戈维申斯克-黑河大桥的开通而启动。运输能力-日190列车。阿穆尔州政府表示，截止2023年底，将建成卡尼库库尔干固定检查站，这将增加货运量，且吞吐量将增加到每天630辆卡车。

鉴于俄中两国经济关系的加强，开发跨境航线已成为一项紧迫任务，目前正在制定在俄中边境建立新铁路检查站的运输项目：贾林达-漠河和普里阿尔贡斯克-海拉尔。这些项目的实施将使从中国到俄罗斯欧洲部分的货物路线缩短2000多公里。

除直接航线外，从中国到俄罗斯的进口还涉及第三国——蒙古和哈萨克斯坦。穿过蒙古领土的主要路线有二连-扎门-乌德-苏赫-巴托尔-瑙什基。使用阿腾科里-霍尔果斯和多斯特克-阿拉山口铁路过境点的路线通过哈萨克斯坦。因地理位置原因，过境哈萨克斯坦的时间比过境蒙古的时间短。此外，在从中国出口时，托运人选择路线的基本因素仍然是距离该国省份最近的中国铁路过境点的距离。

海上运输

中国地理位置优越，主要通过海上运输向世界几乎所有国家出口产品。从中国到俄罗斯的海上运输是通过远东或圣彼得堡进行的。

在远东地区，中国产品最常运往符拉迪沃斯托克海港和东方港（纳霍德卡）。在波罗的海方向-到圣彼得堡海港。

然而，大型集装箱运营商（Maersk、MSC、CMA CGM、Yang Ming、Ocean Network Express）拒绝接收俄罗斯货物并进入俄罗斯港口，这在很大程度上影响了波罗的海盆地的集装箱周转，特别是在圣彼得堡的转运。

9月，来自中国和印度的FESCO运输集团的集装箱船通过苏伊士运河在中国和俄罗斯西北地区之间的海运集装箱线路上完成了首航，实现无需在欧洲港口转运。集装箱船在中国五个港口装载：日照、连云港、上海、宁波和盐田，以及印度蒙德拉港。从盐田港到圣彼得堡的过境时间为35天，从蒙德拉-23天。

北海航线（NSR）的开发是一个具有重要战略意义的项目。到2024年，摩尔曼斯克地区拉夫纳港的建设将完成，成为北海航线的支撑点。此外正在铺设到港口的铁路，将加快货物的交付。沿北海航线的集装箱运输将为增加来自中国的货运量提供额外的可能。

2023年7月，中国航运公司Newnew Shipping Line通过NSR从圣彼得堡发出了第一艘集装箱船。到2023年底，该公司计划在加里宁格勒-圣彼得堡-青岛-天津-上海航线上交付4艘集装箱船，并在2024年再交付8-10艘新船。运输路线对进出口货物的需求取决于运输速度。因此，通过NSR的路线需要28天，而通过苏伊士运河的路线需要45-50天。

向远东港口运送货物的时间最长为15天，在俄罗斯联邦西部地区-达45-50天。中国的货物运往纳霍德卡、符拉迪沃斯托克、加里宁格勒、乌斯季卢加、新罗西斯克等港口。

中-俄航线图



资料来源：ERAI

集装箱运费

2023年前9个月,俄罗斯港口集装箱吞吐量为367万TEU,比去年同期增长12.9%,即47.3万DFE。

在运输费率下降的背景下,集装箱周转量增长。自2023年初以来,从中国到俄罗斯的集装箱运输成本下降了30-35%。2022年底至2023年初,从中国港口到莫斯科的运费为每FEU 8-9千美元,2021年为每FEU1.2-1.3万美元。2023年5月,费率降至每FEU 6-6.5千美元。2023年10月,通过远东的铁路和海上运输成本降至每FEU4千美元。

2023年10月,通过多斯特克和阿腾科里边境口岸(哈萨克斯坦)的中俄集装箱列车中的通用FEU的运价与作为一列集装箱列车的一部分的任何数量的FEU的价格一致。列车中FEU越少,税率就越高。因此,在41-49个FEU的情况下,每个FEU的费率为3千美元,在55及以上FEU的情况下,每个FEU的费率为2840美元。

在扎门乌德-莫斯科路线上,从中国经蒙古过境的进口货物,在集装箱列车上使用55及以上FEU情况下,每个FEU的费率为2600美元。需要注意的是,通过蒙古运输的平均过境时间约为10天,而通过哈萨克斯坦的服务则为6-7天。这种运输时间上的差异当然反映在服务成本上。

表2.

2023年10月,从中国经哈萨克斯坦和蒙古到俄罗斯的定期集装箱列车运输费率,美元/FEU

路线	集装箱列车中的FEU		
	41 – 49	50 – 54	55 and more
阿腾科里-莫斯科	3,000	2,910	2,840
多斯特克-莫斯科	3,000	2,910	2,840
扎门乌德-莫斯科	–	–	2,600 – 2,700

资料来源:UTLC; Logbox; Teustat

费率下降的趋势是由于市场供应增加,特别是海运供应增加。此外,集装箱本身的成本显著下降,因此企业开始积极购买它们。

集装箱市场失衡

根据中国海关统计,几乎所有类型的集装箱都有显著增加,特别是20英尺和特殊设计的货物集装箱。2023年1月至9月期间,进口了20 241个20英尺货物集装箱,比2021年增加了4 812个。特殊设计货物集装箱的进口也呈现高增长,进口34 285个,明显高于2022年同期的11个。2023年9个月交付的集装箱总数几乎翻了一番,达到86 760个。

表3.

按商品分项列的中国对俄罗斯集装箱出口动态,件

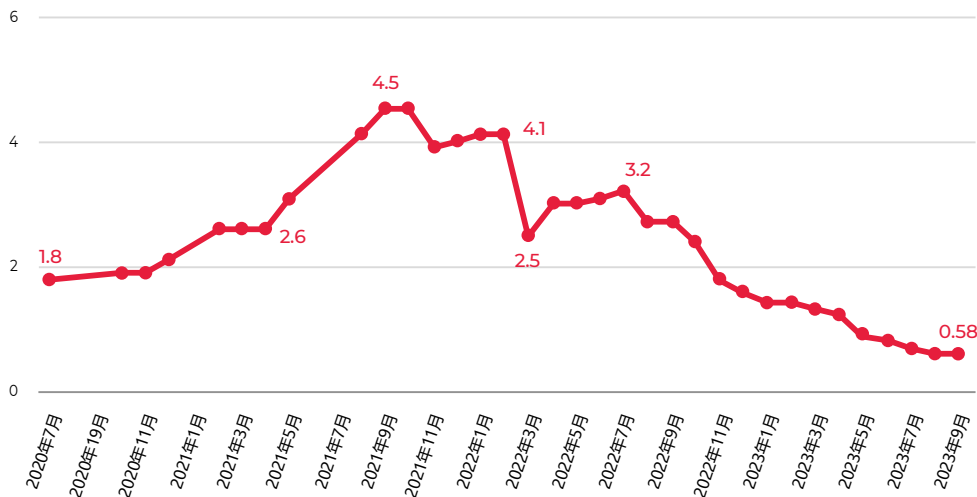
HS8代号	商品名称	8个月2022	8个月2023
	共计	45,448	86,760
86090011	20英尺保温货柜	92	33
86090012	20英尺罐式集装箱	133	1,870
86090019	其他货柜,20英尺	15,429	20,241
86090021	40英尺保温货柜	1,453	975
86090022	40英尺罐式集装箱	20	17
86090029	其他货柜,40英尺	28,310	29,339
86090090	未列入其他类别的特殊设计货物集装箱	11	34,285

资料来源:根据中国海关数据计算。

“东移”带动了从中国进口的通过集装箱运输的汽车、汽车零部件、消费品、机械等大量商品的增长。然而,迎面而来的货流趋势却相反:俄罗斯正在增加对中国的主要非集装箱货物供应——石油、天然气、煤炭、金属、木材。供需严重失衡对集装箱物流业务产生不利影响。不同的逆向货运量结构导致商品集装箱市场**失衡**。截至目前,约有15万个中国集装箱堆积在俄罗斯境内,导致集装箱二级市场崩溃。俄罗斯一侧集装箱的堆积导致其市场价值大幅下降——如今俄罗斯一个集装箱的价格几乎比世界平均水平低两倍。

在中国**二手FEU** (高柜)的平均价格-1 400美元,在美国-1 850美元,在欧洲-1 800美元。2022年2月,在俄罗斯,一个类似的集装箱售价约为4,000美元,截至9月底,供应商的报价起价为580美元。

莫斯科FEU最低成本动态,千美元。美元



资料来源: [Container xChange](#)

进出口集装箱货物流通失衡导致俄罗斯欧洲部分,包括莫斯科运输枢纽(MTU)的码头大量空置集装箱堆积。集装箱堆积问题导致场地拥挤,设备闲置形成的经济损失,需要降低空置集装箱返还率。

在远东的港口和铁路过境点也有集装箱堆积问题。通过能力不足影响了过境时间。目前,从中国到远东港口的集装箱从船舶到铁路的转运时间平均为两周。对于远东港口码头和远东铁路来说,由于配件平台短缺,使用敞车加速远东港口的集装箱发送已成为一项强制措施。

一个潜在的解决办法可能是采取商业措施,提高空箱储存率,以鼓励船东搬走空箱。此外,流量平衡很可能促使俄罗斯西北部出现新的集装箱线路,这些线路可以利用部分运力将空集装箱从俄罗斯运回中国。

前景

全球贸易监管危机以及近年来爆发的贸易战和西方国家对中国和俄罗斯的制裁时代，导致国家之间的双边贸易增长更加迅速。

俄中两国都在有意识、有计划地实现伙伴关系多元化，两国经济互补性明显。俄罗斯可以相对在没有严重损失地情况下，弥补中国的西方商品损失，并获得相对可靠的战略必要商品的供应商。

俄中经贸关系发展迅速。从中期来看，俄罗斯与中国的贸易额只会增加。因此，在2023年的9个月中，这个数字已经超过了1760亿美元。结合当前速度，可以预测，到年底，两国之间的贸易额可能至少达到2200-2300亿美元。

从长远来看，由于中国对俄罗斯能源的需求以及欧盟国家供应中断导致俄罗斯进口对中国消费品的需求，俄中贸易将持续增长。

事实上，中国可以取代从欧洲进口机械产品的很大一部分份额。未来几年，汽车、高科技产品、医疗设备、化工产品的进口可能会大幅增加。此外，从中国进口的轻工业产品（服装、鞋类、织物）可能会大幅增加，这些产品以前在俄罗斯市场占有很大份额。

随着从中国进口的激增，俄罗斯中部出现了空集装箱堆积的问题，运营商被迫为其租金提供免费率，以便将集装箱运回东部。这种情况几乎每年都会在俄罗斯集装箱堆积期间发生，因此，可以相信这种情况在短期内会持续下去。

仍然需要改善双边贸易的基础设施，主要是运输基础设施。在当前失衡的情况下，当集装箱货物主要流向从中国到俄罗斯的一方时，运输基础设施难以应对不断增长的商品流动。需要解决与集装箱码头的容量和能力、集装箱设备可用性有关的制约因素。