

ПОВОРОТ НА ВОСТОК: ГРУЗОПОТОК КИТАЯ В РОССИЮ В 2023 ГОДУ И ВЫЗОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ



Оглавление

Введение.....	2
Взаимная торговля России и Китая.....	3
Грузопоток из Китая в Россию.....	6
Приграничная инфраструктура	9
Морской транспорт.....	11
Ставки на перевозку контейнеров.....	13
Дисбаланс контейнерного рынка.....	14
Перспективы.....	16

ВВЕДЕНИЕ

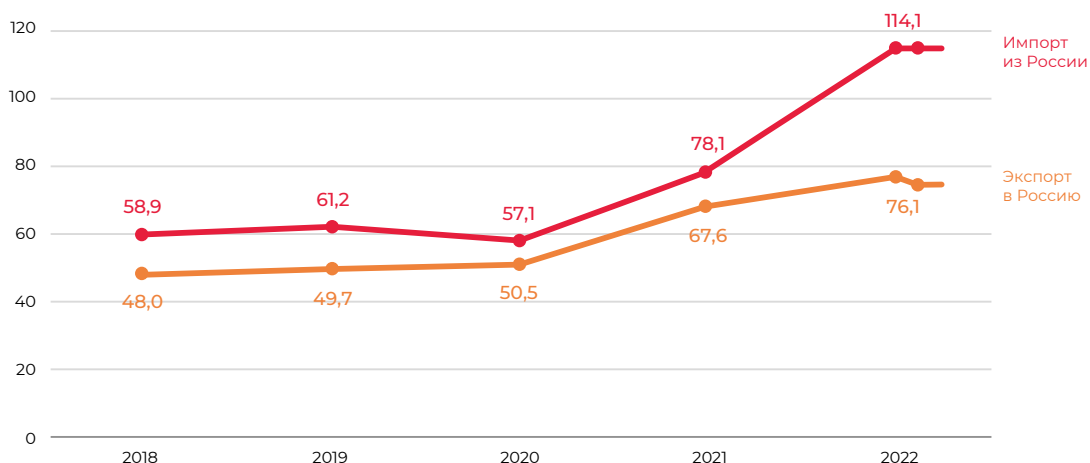
Долгое время ключевым внешнеторговым приоритетом России и крупнейшим поставщиком товаров на российский рынок выступал Европейский союз. Переломный во многих аспектах 2022 год привел к резкой смене внешнеторгового курса России. Место первого поставщика России занял Китай, объем поставок которого впервые в новейшей истории превысил совокупный экспорт в Россию 27 европейских стран. Стремительное развитие торговых и экономических отношений России с Китаем означает начало нового этапа во внешней политике России. Поворот на Восток несет в себе как новые возможности, так и новые вызовы, в частности для логистики и транспортной инфраструктуры.

В 2022 году объем российско-китайской торговли установил исторический рекорд в 190,3 млрд долларов, увеличившись на 29,3% в годовом выражении. По прогнозам президента РФ В. В. Путина, торговый оборот достигнет 200 млрд долларов в обозримом будущем. На данный момент российско-китайские отношения можно охарактеризовать как отношения стратегического взаимодействия и долгосрочного партнерства. В октябре в рамках международного форума «Один пояс, один путь» лидеры двух стран заявили об интеграции инициативы «Один пояс, один путь» и транспортных проектов Евразийского экономического союза. Координация и объединение усилий по развитию новых маршрутов влечет за собой дальнейший рост торговли между странами. В данном обзоре представлен анализ текущих показателей, перспектив и вызовов для грузопотока товаров из Китая в Россию.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ И КИТАЯ

Основные тенденции взаимной торговли России и Китая в последние пять лет связаны со снижением объемов торговли в период пандемии 2020 года, планомерным восстановлением в 2021 году и стремительным ростом в 2022 году. В 2021 году товарооборот Китая и России составлял 145 млрд долларов, что на 35,8% больше, чем в 2020 году. К концу 2022 года Китай стал ведущим торговым партнером России, товарооборот вырос до 190,27 млрд долларов, увеличившись на 29,5% по сравнению с 2021 годом. При этом китайский экспорт товаров в Россию в 2022 году вырос на 12,8%, до 76,1 млрд долларов, а импорт — на 43,4%, до 114,1 млрд долларов. Это был самый значительный рост среди основных торговых партнеров Китая.

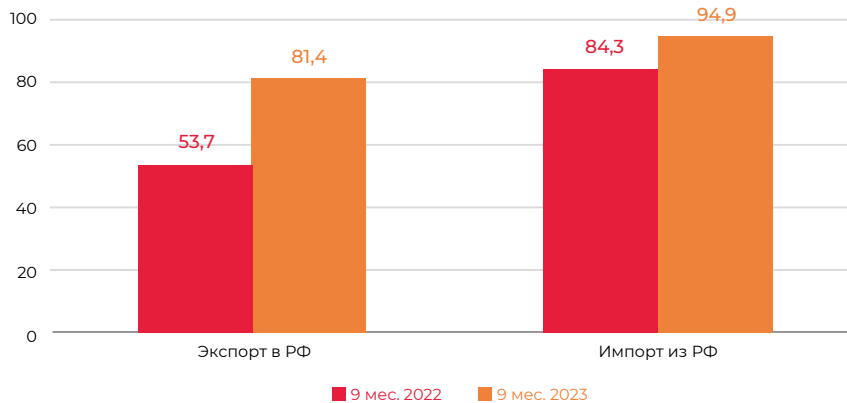
ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КИТАЯ И РОССИИ В 2018–2022 ГГ., МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: Таможенная служба КНР

В 2023 году, по данным Главного управления таможенной службы КНР за девять месяцев, тенденция роста продолжилась — **торговый оборот** между Россией и Китаем вырос на 29,5%, или на 40 млрд долларов, достигнув 176,4 млрд долларов. Положение России как торгового партнера Китая также укрепилось, хотя ее доля в товарообороте Китая пока невелика — порядка 4%.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КИТАЯ И РОССИИ В 2022–2023 ГГ., МЛРД ДОЛЛ. США



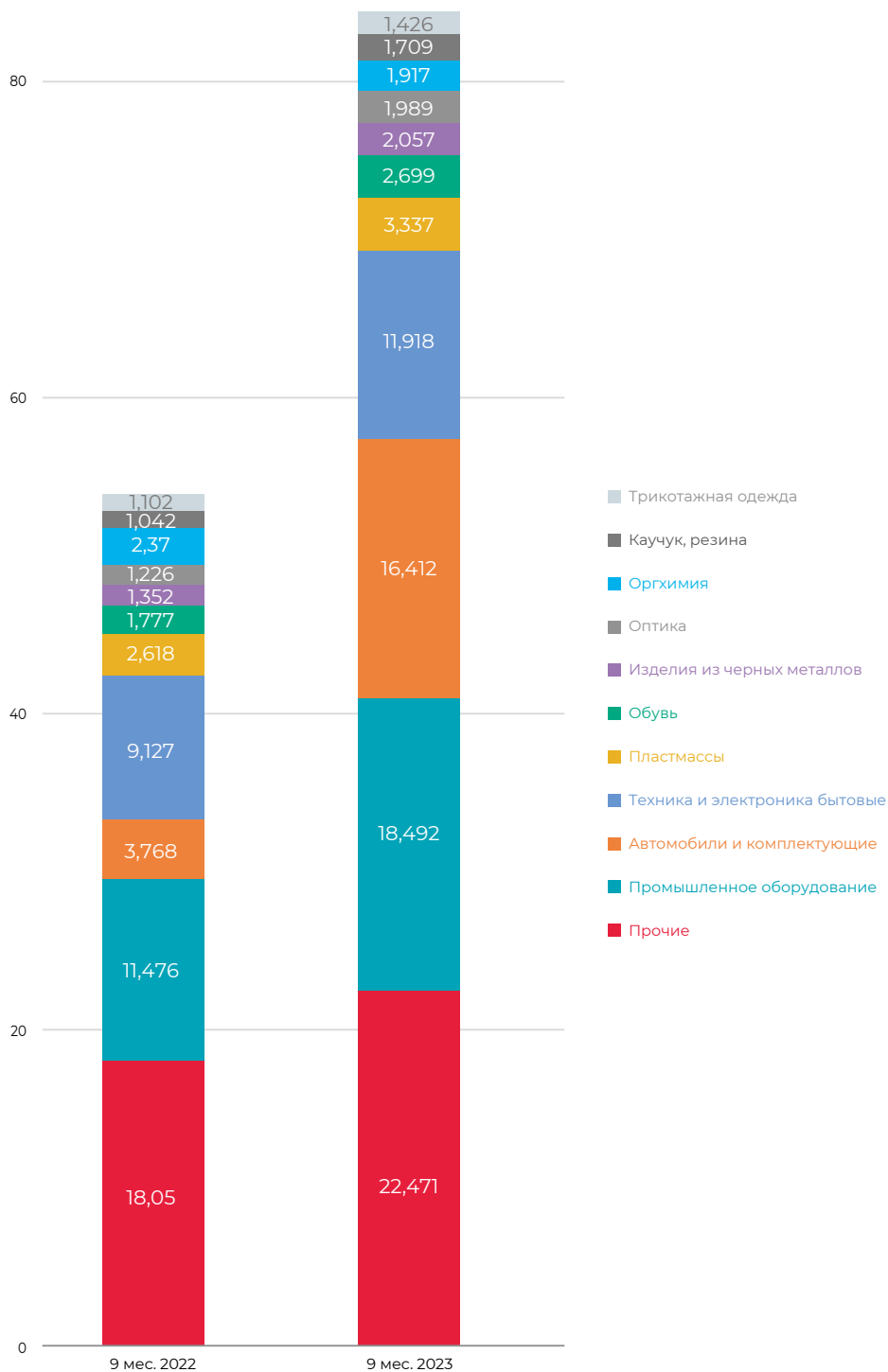
Источник: Таможенная служба КНР

По данным ведомства, за девять месяцев 2023 года экспорт Китая в Россию увеличился на 56,9% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года, достигнув 81,4 млрд долларов. Вместе с тем импорт российских товаров в Китай рос менее интенсивно, увеличившись на 12,7% до уровня 94,9 млрд долларов. При такой тенденции цель по достижению 200 млрд долларов торгового оборота к 2024 году, поставленная лидерами Китая и России, с высокой долей вероятности будет выполнена досрочно.

Основа стоимостного импорта Китая из России — поставки нефти, нефтепродуктов и газа, занимающие долю 83%, что составляет порядка 79 млрд долларов. И хотя стоимостный экспорт данных видов сырья превысил прошлогодний уровень на 12%, доля его осталась неизменной.

Вместе с тем структура поставок Китая в Россию сохраняет высокую степень диверсификации и добавленной стоимости — порядка 60% всего объема приходится на различные виды оборудования, автомобили и их комплектующие, а также бытовую технику и электронику. По всем этим категориям в 2023 году наблюдается существенный прирост: экспорт оборудования вырос на 61%, автомобилей — в 4,5 раза, техники и электроники — на 31%. Также среди основных импортных китайских товаров значительно выросли поставки каучука — на 64%, оптики — на 62%, метизов — на 52%.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА КИТАЯ В РОССИЮ В 2022–2023 ГГ., МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: расчеты на основе данных Таможенной службы КНР

ГРУЗОПОТОК ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ

Показатель прироста экспорта Китая в Россию за девять месяцев 2023 года в физическом выражении несколько ниже, чем в стоимостном: в тоннах он составил 46%, тогда как в долларах — 56,9%. Это связано с тем, что в структуре поставок Китая доминируют товары с высокой добавленной стоимостью, планомерно замещающие на российском рынке товары европейского производства.

Таблица 1.

ДИНАМИКА ФИЗИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ ПО АБСОЛЮТНОМУ ПРИРОСТУ В 2022–2023 ГГ., ТОНН

№	Категории продукции	9 месяцев 2022	9 месяцев 2023	Абсолютный прирост	Относительный прирост
	Всего	11 697 055	17 074 547	5 377 492	46%
1	Автотехника	741 297	2 532 748	1 791 451	242%
2	Универсальное оборудование	1 113 032	1 558 595	445 563	40%
3	Специальное отраслевое оборудование	526 808	902 145	375 337	71%
4	Пластмассы	1 049 058	1 378 476	329 418	31%
5	Металлоизделия	781 390	1 042 040	260 650	33%
6	Химические вещества и материалы	1 256 141	1 504 965	248 823	20%
7	Черные металлы	402 223	616 463	214 240	53%
8	Готовые химические продукты	643 498	856 737	213 239	33%
9	Разные промышленные товары	422 919	586 978	164 059	39%
10	Цветные металлы	755 274	914 973	159 699	21%
11	Энергетическое, силовое и электрическое оборудование	271 252	410 466	139 213	51%
12	Бытовая техника	297 170	435 333	138 163	46%
13	Текстильные материалы и изделия	398 440	512 288	113 848	29%
14	Бумага и картон	328 375	429 623	101 248	31%
15	Станки	81 349	178 482	97 133	119%
	Прочие	2 628 828	3 214 235	585 407	22%

Источник: расчеты на основе данных Таможенной службы КНР

Товарная структура прироста физического грузопотока во многом повторяет стоимостную структуру — также лидируют автотехника и различные виды оборудования. Помимо этого, существенно вырос физический экспорт пластмасс, металлов и продукции из них, химических материалов и продукции, бытовой техники, текстильных материалов и изделий, бумаги и картона, разных промтоваров. Всего за девять месяцев 2023 года было ввезено 17 074 547 тонн товаров, большинство из которых — контейнеропригодные грузы. Так, из 1050 товарных позиций Гармонизированной системы как минимум 820 позиций могут быть транспортированы в контейнерах. Объем поставок по данным позициям в исследуемый период времени составил 15 984 902 тонн, или 93% всего грузопотока. Для перевозки такого объема грузов требуется не менее 1 332 708 ДФЭ¹.

Сочетание западных санкций, логистических проблем, ухода западных компаний из России, трудностей с приобретением запчастей обеспечило создание новых благоприятных условий для китайских автопроизводителей на российском рынке.

За первое полугодие 2023 года в экспорте Китая лидируют автомобили. За девять месяцев 2023 года доля продаж китайских автомобильных марок в России выросла на 27 п. п. — с 13% до 40%.

В товарную номенклатуру входят грузовые и легковые автомобили, тракторы, бульдозеры, экскаваторы, погрузчики и внедорожники. Китайская автомобильная промышленность интенсивно развивается, и в последние годы ряд автопроизводителей освоили производство качественных грузовиков на дизельном топливе.

Особенно быстро импорт китайских автомобилей начал расти с третьего квартала 2022 года, когда российский рынок переориентировался на продукцию китайского автопрома в условиях санкций и ограничений. Экспорт автомобилей за шесть месяцев составил 287 тыс. штук, что на 77% больше показателя за весь 2022 год — 152 тыс. штук. Федеральная таможенная служба России заявила, что всего за девять месяцев 2023 года импорт китайских легковых автомобилей достиг показателя 400 тыс. штук, что в пять раз выше по сравнению с показателем аналогичного периода в 2022 году. В стоимостном выражении из Китая в Россию за девять месяцев поставлено автомобилей и комплектующих на 16,4 млрд долларов (рост год к году в 4,5 раза).

¹ Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе статистики грузоперевозок ERAI: <https://index1520.com/statistics/>

ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ КИТАЯ ПО СТРАНАМ, I ПОЛУГОДИЕ 2023 Г., ТЫС. ШТ.



Источник: China Association of Automobile Manufacturers

Транспортировка автомобилей может осуществляться разными способами, в том числе с использованием специализированного флота (автомобилевозы) и с помощью контейнеров, в которые в среднем затаривается 3-4 автомобиля. В 2023 году китайские операторы начали активно контейнеризировать экспортные перевозки автомобилей. Контейнеры стали использоваться с связи с ростом спроса на перевозки по железнодорожному коридору через территорию России в период дефицита мощностей морского транспорта в коронакризис. Сегодня эта технология также широко применяется на морском транспорте, что обусловлено дефицитом специализированного флота судов-автомобилевозов.

Импорт автомобилей из Китая обычно идет через Дальний Восток. Однако в условиях дефицита железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона в последние месяцы наблюдается резкое восстановление контейнерного импорта через порты Северо-Запада России. В апреле 2023 года возобновились поставки автомобилей в контейнерах через балтийские терминалы. В связи со стремительным расширением грузопотоков вопросы развития транспортной и таможенной инфраструктуры обретают новую актуальность.

ПРИГРАНИЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

«Поворот на Восток» привел к росту железнодорожных грузовых перевозок в сообщении с Китаем. Согласно данным ОАО «РЖД», за 2022 год в сообщении между Китаем и Россией перевезли более 120 млн тонн грузов, а за девять месяцев 2023 года — более 128 млн тонн, что на 52% больше показателя аналогичного периода 2022 года.

На всем протяжении государственной границы России имеется 377 погранпереходов. Из них на границу с Китаем приходится 6,4%, или 24 пункта пропуска для различных видов транспорта.

Из 19 автомобильных (в том числе смешанных) пунктов на данный период времени функционируют только девять. Также имеются три железнодорожных и два речных пункта пропуска, их совокупная пропускная способность с начала 2023 года составляла до 600 грузовых автомобилей и 120 вагонов в сутки. Для увеличения пропускной способности китайская сторона постепенно отменяла режим перегрузки/перечепки. Сейчас въезд возможен через семь переходов: Пограничный — Суйфэньхэ, Полтавка — Дуннин, Краскино — Хуньчунь, Турий Рог — Мишань, Амурзет — Хаюдао, Покровка — Жаохэ, Забайкальск — Маньчжурия. Отмена режима перегрузки/перечепки позволила въезжать российским водителям в Китай на склад принимающей стороны, где происходит погрузка товаров для импорта в Россию.

Пограничный переход Забайкальск — Маньчжурия — крупнейший по объему железнодорожных перевозок грузов между Китаем и Россией. Пропускная способность — около 16 млн тонн в год. Пропускная способность железнодорожного погранперехода составляет 52 состава в сутки (32 по колее 1 520 мм и 20 по колее 1 435 мм). Через погранпереход идут лесоматериалы, руды, каменный уголь, минеральные удобрения. Мощность терминала к 2023 году достигла 555 тыс. ДФЭ в год. Мощность автомобильного пункта пропуска Забайкальск — Маньчжурия составляет до 360 автомобилей ежедневно в обе стороны.

Пункт пропуска Пограничный — Суйфэньхэ является автомобильным и железнодорожным. Общая пропускная способность железнодорожного перехода составляет 10 млн тонн грузов в год. Пропускная способность составляет 32 грузовых состава в сутки. Железнодорожный погранпереход включает в себя грузовую межгосударственную станцию Гродеково. От нее идут пути до Владивостока, Находки и Восточного. За семь месяцев 2023 года через пункт пропуска проехало 16 тыс. тонн контейнерных грузов и 65,5 тыс. тонн стройматериалов. Согласно инвестпрограмме ОАО РЖД, модернизация железнодорожного погранперехода позволит увеличить провозную способность участка Гродеково — Суйфэньхэ до 17,7 млн тонн в год. Максимальная пропускная способность автомобильного пункта пропуска Пограничный составляет 70 грузовых автомобилей в сутки.

Автомобильный пункт пропуска Кани-Курган — Хэйхэ был запущен с открытием моста Благовещенск — Хэйхэ. Пропускная способность — 190 единиц транспорта в сутки. Правительство Амурской области [заявило](#), что к концу 2023 года будет построен постоянный пункт пропуска Кани-Курган, который позволит увеличить грузопоток, и пропускная способность увеличится до 630 единиц грузового транспорта в сутки.

Учитывая укрепление экономических связей России и Китая, одной из актуальных задач становится развитие трансграничных маршрутов, и в настоящий момент прорабатываются транспортные проекты создания новых железнодорожных пунктов пропуска на границе России с Китаем: Джалинда — Мохэ и Приаргунск — Хайлар. Реализация этих проектов позволит сократить путь грузов из Китая в европейскую часть России более чем на 2000 км.

Помимо прямых маршрутов, импорт из Китая в Россию осуществляется с задействованием третьих стран — Монголии и Казахстана. Через территорию Монголии основным является маршрут Эрлянь — Замын-Ууд — Сухэ-Батор — Наушки. Через Казахстан проходят маршруты с задействованием железнодорожных погранпереходов Алтынколь — Хоргос и Достык — Алашанькоу. В связи с географическим расположением транзит через Казахстан занимает меньше времени, чем через Монголию. Кроме того, при экспорте из Китая основополагающим для грузоотправителя фактором выбора маршрута остается расстояние до ближайшего железнодорожного приграничного пункта в Китае, к которому тяготеет та или иная провинция страны.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Занимая выгодное географическое положение, Китай экспортирует свою продукцию практически во все страны мира преимущественно морским транспортом. Доставка морем из Китая в Россию осуществляется через Дальний Восток либо через Санкт-Петербург.

На Дальнем Востоке чаще всего китайская продукция идет в морской порт Владивосток и порт Восточный (Находка). В Балтийском направлении — в морской порт Санкт-Петербург.

Однако отказ крупных контейнерных операторов (Maersk, MSC, CMA CGM, Yang Ming, Ocean Network Express) работать с российскими грузами и заходить в порты РФ в значительной степени повлиял на контейнерооборот Балтийского бассейна, особенно на перевалку в Санкт-Петербурге.

В сентябре завершил первый рейс контейнеровоз транспортной группы FESCO из Китая и Индии по морской контейнерной линии между Китаем и Северо-западным регионом России через Суэцкий канал без траншипмента в портах Европы. Погрузка контейнеровоза производилась в пяти портах Китая: Ричжао, Ляньюньган, Шанхай, Нинбо и Яньтянь, а также в индийском порту Мундра. Транзитное время из порта Яньтянь в Санкт-Петербург составило 35 суток, из Мундры — 23 дня.

Развитие Северного морского пути (СМП) является стратегически важным проектом. К 2024 году завершится строительство порта Лавна в Мурманском регионе, который станет опорной точкой СМП. К порту также прокладывается железная дорога, которая позволит ускорить доставку грузов. Контейнерные перевозки по СМП дадут дополнительную возможность увеличить объем перевозок из Китая.

В июле 2023 года китайская судоходная компания Newnew Shipping Line отправила первое контейнерное судно из Санкт-Петербурга через СМП. До конца 2023 года компания планирует поставить на линию еще четыре контейнеровоза, а в 2024 году — еще 8-10 новых судов по маршруту Калининград — Санкт-Петербург — Циндао — Тяньцзинь — Шанхай. Востребованность маршрута для перевозки экспортных и импортных грузов обуславливается скоростью перевозки. Так, маршрут через СМП занимает 28 дней, в то время как через Суэцкий канал — 45-50 дней.

Срок доставки грузов в порты Дальнего Востока составляет до 15 дней, в западные регионы РФ — до 45-50 дней. Грузы из КНР доставляются в порты Находка, Владивосток, Калининград, Усть-Луга, Новороссийск.

КАРТА МАРШРУТОВ КИТАЙ — РОССИЯ



Источник: ERAI

СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ

За девять месяцев 2023 года контейнерооборот портов России составил 3,67 млн ДФЭ, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 12,9%, или 473 тыс. ДФЭ.

Рост контейнерооборота происходит на фоне снижения ставок на их транспортировку. С начала 2023 года стоимость контейнерных перевозок из Китая в Россию упала на 30-35%. В конце 2022 — начале 2023 года ставки на перевозку из китайских портов до Москвы составляли 8-9 тыс. долл. за СФЭ, в 2021 году — 12-13 тыс. долл. за СФЭ. В мае 2023 года ставка снизилась до 6-6,5 тыс. долл. за СФЭ. В октябре 2023 года стоимость перевозки железнодорожным и морским транспортом через Дальний Восток упала до 4 тыс. долл. за СФЭ.

В октябре 2023 года ставка перевозки универсального СФЭ в составе контейнерных поездов сообщением Китай — Россия через погранпереходы Достык и Алтынколь (Казахстан) на любое количество СФЭ в составе одного контейнерного поезда была одинаковой. Чем меньше в составе поезда СФЭ, тем выше ставка. Так, при количестве 41-49 СФЭ ставка составляет 3 тыс. долл. за СФЭ, при 55 и более СФЭ — 2,84 тыс. долл. за СФЭ.

Импорт из Китая транзитом через Монголию по маршруту Замын-Ууд — Москва осуществляется при 55 и более СФЭ в составе контейнерного поезда, ставка составляет 2,6 тыс. долл. за СФЭ. Важно отметить, что среднее транзитное время при перевозке через Монголию составляет порядка 10 суток при показателе в 6-7 суток для сервисов через Казахстан. Эта разница во времени перевозки, безусловно, отражается в стоимости услуг.

Таблица 2.

СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ В СОСТАВЕ РЕГУЛЯРНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ ПО МАРШРУТАМ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН И МОНГОЛИЮ, ОКТЯБРЬ 2023 Г., ДОЛЛ./СФЭ

Маршрут	СФЭ в составе контейнерного поезда		
	41– 49	50 – 54	55 и более
Алтынколь — Москва	3 000	2 910	2 840
Достык — Москва	3 000	2 910	2 840
Замын-Ууд — Москва	–	–	2 600 – 2700

Источник: [ОТЛК](#); [Logbox](#); Teustat

Тенденция снижения ставок объясняется ростом предложения на рынке, особенно в морском фрахте. Кроме того, стоимость самих контейнеров значительно снизилась, в связи с чем компании стали активно их скупать.

ДИСБАЛАНС КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА

Согласно таможенной статистике Китая, наблюдается значительное повышение поставок контейнеров — практически по всем видам, но в особенности по 20-футовым и грузовым контейнерам специальной конструкции. В период с января по сентябрь 2023 года была импортирована 20 241 единица 20-футовых грузовых контейнеров — на 4 812 единиц больше, чем в 2021 году. Также высокий рост показал импорт грузовых контейнеров специальной конструкции: было импортировано 34 285 единиц, что существенно превышает показатель в 11 единиц за аналогичный период 2022 года. Общее количество поставленных контейнеров за девять месяцев 2023 года увеличилось почти в два раза и составило 86 760 штук.

Таблица 3.

ДИНАМИКА ЭКСПОРТА КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ ПО ТОВАРНЫМ ПОДСУБПОЗИЦИЯМ, ШТУК

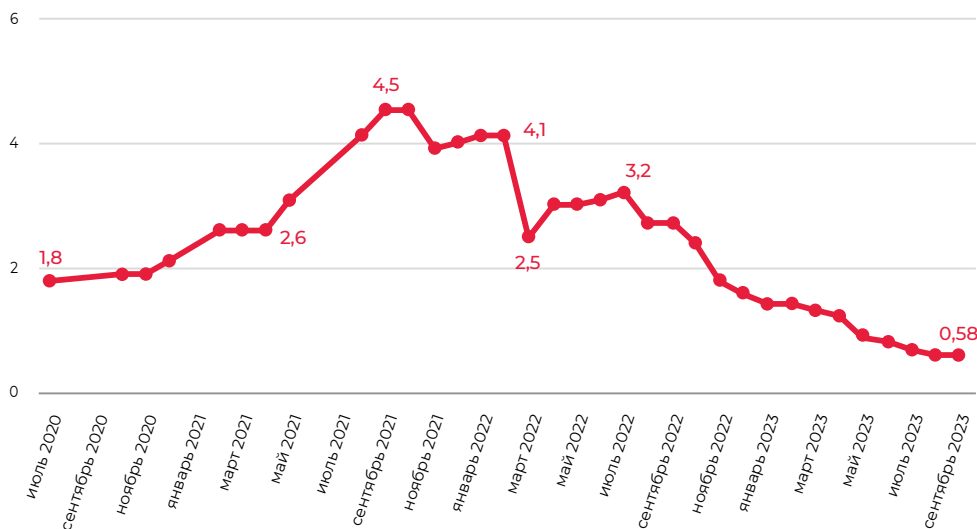
Маршрут	Наименование товара	8 мес. 2022	8 мес. 2023
	Всего	45 448	86 760
86090011	Термоизолированные грузовые контейнеры, 20 футов	92	33
86090012	Грузовые танк-контейнеры, 20 футов	133	1 870
86090019	Прочие грузовые контейнеры, 20 футов	15 429	20 241
86090021	Термоизолированные грузовые контейнеры, 40 футов	1 453	975
86090022	Грузовые танк-контейнеры, 40 футов	20	17
86090029	Прочие грузовые контейнеры, 40 футов	28 310	29 339
86090090	Грузовые контейнеры специальной конструкции, не включенные в другие категории	11	34 285

Источник: расчеты на основе данных [Таможенной службы КНР](#).

«Поворот на Восток» привел к росту импорта огромного количества товаров из Китая, таких как автомобили, автозапчасти, потребительские товары, техника, транспортируемых в контейнерах. Однако тенденции встречного грузопотока обратные: Россия наращивает поставки в Китай преимущественно неконтейнеропригодных грузов — нефть, газ, уголь, металл, дерево. Высокий дисбаланс спроса и предложения оказывает пагубное влияние на бизнес контейнерной логистики. Разная структура встречных грузопотоков ведет к [дисбалансу](#) рынка товарных контейнеров. К настоящему времени на территории России скопилось около 150 тыс. китайских контейнеров, что приводит к обвалу вторичного рынка контейнеров. Скопление контейнеров на стороне России привело к существенному снижению их рыночной стоимости — сегодня цена контейнера в России почти в два раза ниже, чем в среднем по миру.

Средняя цена на поддержанный СФЭ (High cube) в Китае — 1 400 долл., в США — 1 850 долл., в Европе — 1 800 долл. В России же в феврале 2022 года аналогичный контейнер стоил около 4 000 долларов, а по состоянию на конец сентября предложения поставщиков начинаются с 580 долларов.

ДИНАМИКА МИНИМАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ СФЭ В МОСКВЕ, ТЫС. ДОЛЛ. США



Источник: [Container xChange](#)

Несбалансированность экспортно-импортных контейнерных грузопотоков привела к скоплению значительного числа порожних контейнеров в европейской части России, в том числе на терминалах Московского транспортного узла (МТУ). Проблема с накоплением контейнеров привела к затариванию площадок, экономическому ущербу в виде простоя оборудования, необходимости снижать ставки на возврат порожних контейнеров.

Скопление контейнеров также наблюдается в портах и на железнодорожных погранпереходах на Дальнем Востоке. Дефицит пропускных мощностей сказывается на времени прохождения границы. Сегодня срок перегрузки контейнеров из Китая с судов на железную дорогу в портах Дальнего Востока в среднем составляет две недели. Для портовых терминалов на Дальнем Востоке и Дальневосточной железной дороги вынужденной мерой стало использование полувагонов для ускорения отправки контейнеров из портов Дальнего Востока в связи с дефицитом фитинговых платформ.

Возможным решением может стать применение коммерческих мер в виде повышения ставки на хранение порожних контейнеров для стимулирования владельцев вывозить порожние контейнеры. Кроме того, сбалансированность потока, вероятно, способствует появлению новых контейнерных линий на Северо-Западе России, которые могут использовать часть своей емкости для вывоза порожних контейнеров из России обратно в Китай.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Кризис глобального торгового регулирования и развернувшаяся в последние годы эпоха торговых войн и санкций со стороны западных стран в отношении Китая и России привели к еще более стремительному росту двусторонней торговли между государствами.

И Россия, и Китай сознательно и планомерно диверсифицируют свои партнерские отношения, при этом очевидна взаимодополняемость этих двух экономик. Россия может относительно без больших потерь компенсировать потерю западных товаров в Китае и получить сравнительно надежного поставщика стратегически необходимых товарных позиций.

Российско-китайские торгово-экономические отношения развиваются стремительно. В среднесрочной перспективе торговый оборот России с Китаем будет только увеличиваться. Так, за девять месяцев 2023 года этот показатель уже превысил 176 млрд долларов. Учитывая темп, можно прогнозировать, что к концу года товарооборот между странами может достичь не менее 220-230 млрд долларов.

В долгосрочной перспективе рост российско-китайского товарооборота будет сохраняться за счет спроса со стороны Китая на российские энергоносители и спроса российского импорта на китайские потребительские товары из-за прекращения поставок из стран ЕС.

Фактически Китай может заместить заметную долю импорта машинотехнической продукции из Европы. Вероятно, в ближайшие годы можно будет увидеть существенное увеличение импорта автомобилей, высокотехнологичной продукции, медицинского оборудования, продукции химической промышленности. Кроме того, вероятно, стоит ожидать значительный прирост импорта товаров легкой промышленности из Китая (одежда, обувь, ткани), которые и ранее занимали значительную долю российского рынка.

В связи с ростом импорта из Китая появилась проблема скопления порожних контейнеров в Центральной России, и операторы вынуждены предоставлять отрицательные ставки на их аренду, чтобы вернуть контейнеры на Восток. Такое происходит практически каждый год в период скопления контейнеров в России, поэтому можно полагать, что такая ситуация сохранится в краткосрочной перспективе.

Остается необходимость совершенствования инфраструктуры взаимной торговли, в первую очередь транспортной. В условиях сложившегося дисбаланса, когда контейнеропригодные товары преимущественно идут в одну сторону, из Китая в Россию, транспортной инфраструктуре сложно справиться с растущими товаропотоками. Существует необходимость решить ограничения, связанные с вместимостью и мощностью контейнерных терминалов, наличием контейнерного оборудования.