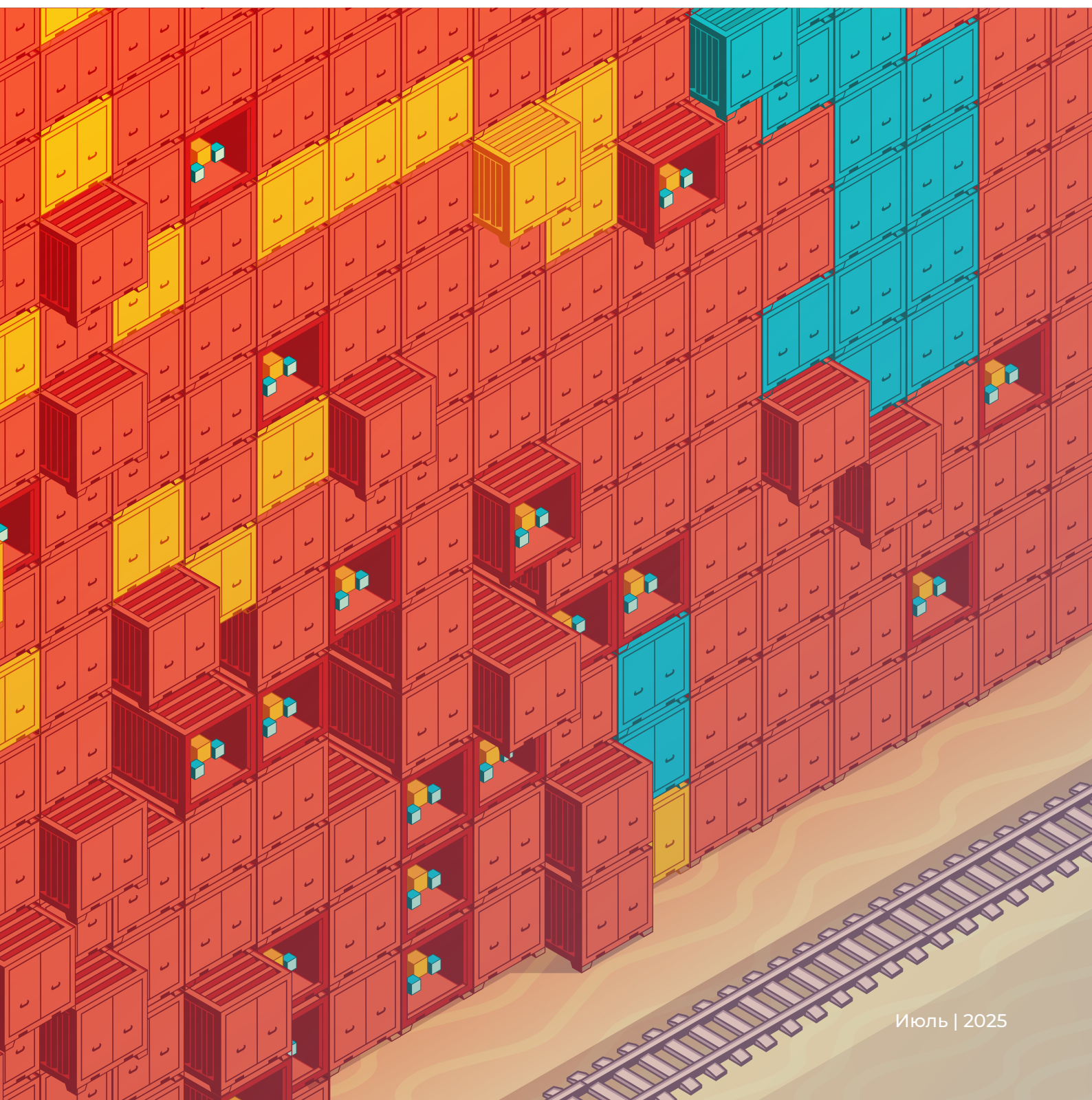


ТЕНДЕНЦИИ ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ



— **Оглавление**

— **Взаимная торговля России и Китая.....2**

 Тенденции взаимной торговли.....2

 Сокращение ключевых импортных поставок
 из Китая в Россию.....4

 Расширение и стабилизация экспорта
 контейнеропригодных грузов.....5

— **Логистический аспект торговли России и Китая.....7**

 Железнодорожные перевозки.....8

 Морские перевозки.....12

 Автомобильные и воздушные перевозки.....15

— **Заключение.....18**

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ И КИТАЯ

Тенденции взаимной торговли

1. Исчерпание фактора переориентации торговли России вследствие санкций

Решающим фактором в трансформации российско-китайской торговли стали санкции, введённые странами Запада после начала СВО в 2022 году. Россия начала стремительно переориентироваться на восточное направление, и особенно на Китай. За два года, с начала 2022 года по начало 2024 года, товарооборот увеличился на 64%. Ускоренный рост стал следствием укрепления торгово-экономических связей. Китай утвердился в роли главного поставщика промышленной и потребительской продукции в Россию. Вместе с тем Россия сумела переориентировать поставки своей традиционной экспортной номенклатуры из Европы на рынок Китая.

Итоги 2024 года продемонстрировали постепенное замедление роста торговли. Экспорт составил 129,1 млрд долл. (+0,47% по сравнению с предыдущим годом), а импорт вырос до 115,5 млрд долл. (+ 3,96%). Со стороны России фактором замедления роста стало завершение периода адаптации экономики к новым реалиям и, как следствие, переориентации компаний на восточные рынки, включая китайский. Со стороны Китая это частично объясняется внутренними факторами, включая снижение производственной активности и признаки перегретости рынка, что влияет на спрос на российские экспортные позиции.

Начало 2025 года демонстрирует признаки стабилизации взаимной торговли на существующих уровнях. За первые четыре месяца 2025 года товарооборот сократился на 7,5% (до 71,12 млрд долл.): экспорт России — на 9% (до 40,31 млрд долл.), импорт — на 5,3% (до 30,81 млрд долл.). Что касается экспорта в Китай, лидерами снижения стали нефть, нефтепродукты и газ (-29%), удобрения (-16%), пищевые масла (-20%) и лес (-6%). Вместе с тем значительно вырос экспорт меди (+91%), руд (+59%) и алюминия (+50%). Импорт из Китая упал в сегменте автомобилей и запчастей (-60%), но увеличился по промышленному оборудованию (+9%), оптике (+14%), чёрным металлам (+26%) и оргхимии (+15%). Доставка из китайских онлайн-магазинов выросла на 80%.

Учитывая преимущественно сырьевой характер российского экспорта в Китай, ключевыми факторами его динамики являются состояние китайской экономики и конъюнктура мировых рынков. Основные причины сокращения экспорта в Китай связаны с падением стоимостных объёмов сырьевого экспорта (нефть, уголь, газ) из-за снижения мировых цен на энергоресурсы. Кроме того, стабильные темпы прироста ВВП Китая в 5,4% в четвёртом квартале 2024 года и в первом квартале 2025 года отражают макротренд перехода китайской экономики к более умеренному росту. Это связано с постепенным изменением экономической модели — от экспортоориентированной к ориентированной на внутреннее потребление.

2. Стабилизация торговли на текущих уровнях вследствие насыщения рынка и внутренних тенденций экономического развития

После периода замещения сдерживающими факторами китайского импорта в Россию становятся общее состояние экономики России и потребительские настроения. По итогам 2025 года уровень взаимной торговли, вероятно, сохранится практически без изменений с отдельными флуктуациями по товарным группам.

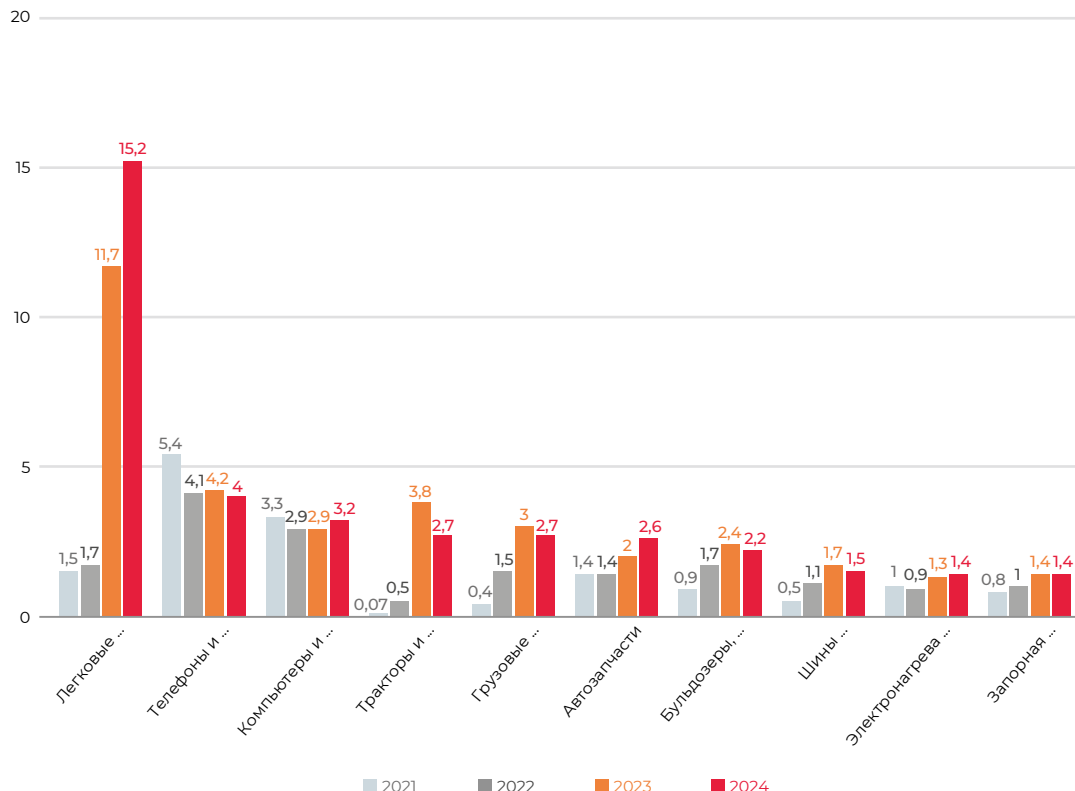
Импорт в Россию отражает общее удовлетворение повышенного спроса, возникшего вследствие ухода западных компаний и их продукции. Характерным примером является импорт автомобилей. По состоянию на март 2025 года рынок России оказался перенасыщен китайскими автомобилями. Порядка 500 тыс. авто оставались нераспроданными. Дополнительным сдерживающим фактором является повышение утилизационного сбора с 1 января 2025 года и ужесточение ввоза автомобилей по параллельному импорту. Аналогичная динамика складывается и в других потребительских товарах, на которые приходится основная доля китайской продукции, импортируемой Россией. Аналитики также прогнозируют сохранение устойчивого спроса на потребительские товары из онлайн-магазинов, где основу рынка составляют китайские поставщики.

Высокая ключевая ставка в России оказывает давление на спрос на китайские товары, ограничивая возможности кредитования. При этом ожидающееся постепенное снижение ставки — по некоторым прогнозам, до 17% к концу года — может оказать незначительную поддержку спросу на продукцию КНР. Важным сдерживающим фактором будет общее состояние экономики России. В первом квартале 2025 года ВВП России впервые с 2022 года сократился на 0,6%. Экономика страны перешла в режим охлаждения.

Экспорт из России в Китай будет зависеть от мировых цен на сырьевые товары. Вероятен незначительный рост стоимостных объёмов экспорта угля в связи с прогнозами по росту мировых котировок во второй половине 2025 года, который, однако, не превысит уровень прошлого года. Ситуацию продолжают осложнять ограничения пропускной способности Восточного полигона. При этом негативное влияние на стоимостные объёмы экспорта может оказать укрепление курса рубля.

Вместе с тем растёт объём поставок российских металлов в Китай на фоне ограниченного доступа к Лондонской и Чикагской товарным биржам и действующей квоты ЕС на ввоз алюминия. По итогам января — мая 2025 года экспортные поставки в КНР выросли в 1,5–2,5 раза.

ДИНАМИКА СТОИМОСТНЫХ ОБЪЁМОВ ИМПОРТА ИЗ КНР В РФ ПО 10 ОСНОВНЫМ ТОВАРНЫМ ПОЗИЦИЯМ ЗА 2021–2024 ГГ., МЛРД ДОЛЛ.



Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Сокращение ключевых импортных поставок из Китая в Россию

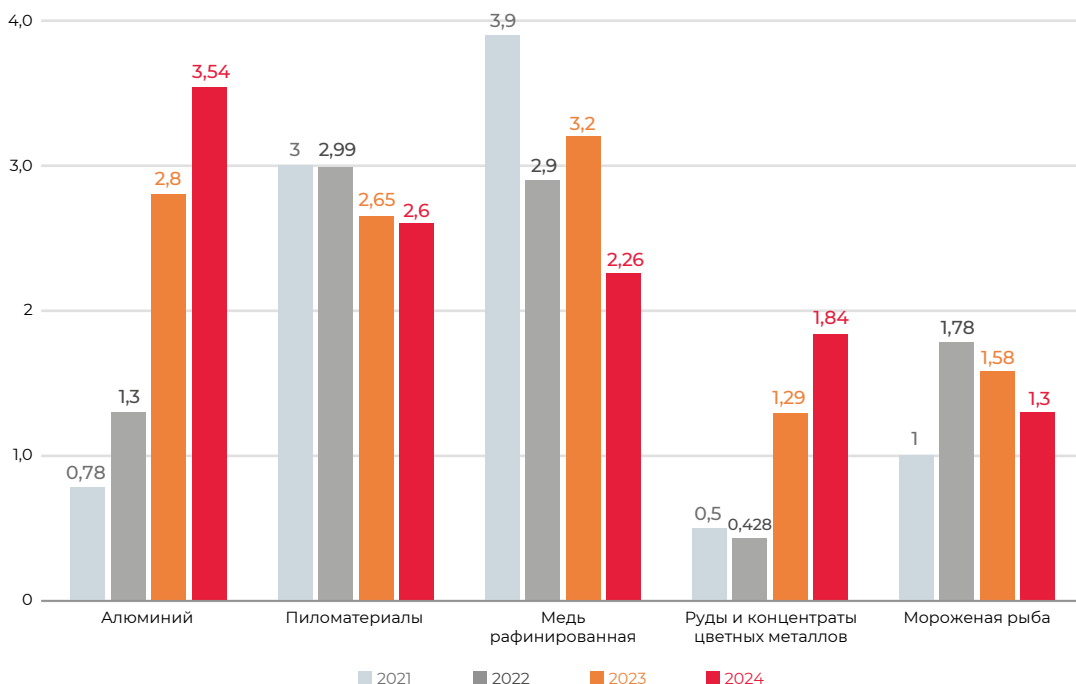
В 2025 году основное влияние на ситуацию на контейнерном рынке оказывает сокращение импорта легковых автомобилей. За период 2021–2024 годов он вырос почти в десять раз — с 1,5 до 15,2 млрд долларов. Однако за первые пять месяцев 2025 года наблюдается сокращение: импорт автомобилей и комплектующих упал с 8,8 млрд до 4,2 млрд долл. (-52% к 2024 году).

Вместе с тем сегмент промышленного оборудования показывает значительный рост за последние годы. Так, поставки тракторов и тягачей увеличились с 70 млн долл. в 2021 году до 2,7 млрд долл. в 2024-м, а грузовых автомобилей — с 0,4 до 2,7 млрд долл. в тот же период. В 2025 году поставки промышленного оборудования **выросли на 9%** до 10,7 млрд долл., сохраняя тенденцию к росту.

Другие товарные группы демонстрируют разнонаправленную динамику. Импорт телефонов и коммуникационного оборудования снижается: с 5,4 млрд долларов в 2021 году до 4 млрд в 2024-м; в январе — мае 2025-го общий сегмент электроники показал спад ещё на 4%. Эксперты связывают падение объёмов импорта в сегменте с высокой ключевой ставкой и сложностями с проведением платежей в китайские банки.

За период с 2021 по 2024 год импорт шин вырос с 0,5 до 1,5 млрд долларов, однако в январе — феврале 2025 года зафиксировано **снижение** на 8,5%; это свидетельствует о перенасыщении рынка после периода интенсивного роста.

ДИНАМИКА СТОИМОСТНЫХ ОБЪЁМОВ ЭКСПОРТА ИЗ РФ В КНР ПО 5 КЛЮЧЕВЫМ ТОВАРНЫМ ПОЗИЦИЯМ ЗА 2021–2024 ГГ. (БЕЗ УЧЁТА ЭНЕРГОРЕСУРСОВ), МЛРД ДОЛЛ.



Источник: составлено авторами на основе данных ITC

Расширение и стабилизация экспорта контейнеропригодных грузов

Что касается контейнеропригодных грузов, то по итогам 2024 года фиксируются разнонаправленные тенденции.

Экспорт алюминия и его сплавов продемонстрировал рост с 1,33 млрд долл. в 2022 году до 3,54 млрд долл. в 2024-м: это связано с усилением роли Шанхайской биржи в торговле российским металлом.

В то же время поставки пиломатериалов и рафинированной меди сократились, а экспорт руд и концентратов драгоценных металлов, наоборот, значительно вырос (+43,75% г/г, до 1,84 млрд долл.).

В последние годы наблюдается заметное уменьшение стоимостных объёмов поставок мороженой рыбы из России после пикового 2022 года с показателем 1,78 млрд долл. (886,1 тыс. тонн). В 2024 году снижение произошло как по стоимости (1,3 млрд долл., -21,5% к 2023 году), так и по физическому объёму (1 млн тонн, -16% к 2023 г.). Причиной этого выступают регуляторные факторы со стороны КНР и конкуренция на мировом рынке, прежде всего с поставщиками из Северной Америки.

В 2025 году возможно сохранение роста экспорта меди и различных руд — это обусловлено, в том числе, потребностью КНР в диверсификации поставок на фоне торговой войны с США. Статистические данные демонстрируют, что стоимость российского экспорта руды и концентратов драгоценных металлов росла быстрее натуральных объёмов в связи с ростом мировых цен на золото и другие драгоценные металлы и интересом Китая к стратегически важным ресурсам, востребованным в высокотехнологичных отраслях — от микроэлектроники до производства аккумуляторов и компонентов для зелёной энергетики. Китай наращивает импорт сырья в ответ на растущие потребности своей экономики с учётом ужесточения экологических норм.

Экспорт российского алюминия в Китай также может вырасти благодаря санкционным ограничениям ЕС и устойчивому росту спроса в КНР. Основные драйверы — развитие зелёной энергетики, рост производства электромобилей и высокая загрузка мощностей Китая по выплавке алюминия (около 95%). В долгосрочной перспективе ожидается ежегодное увеличение спроса на алюминий в КНР на 2-3%.

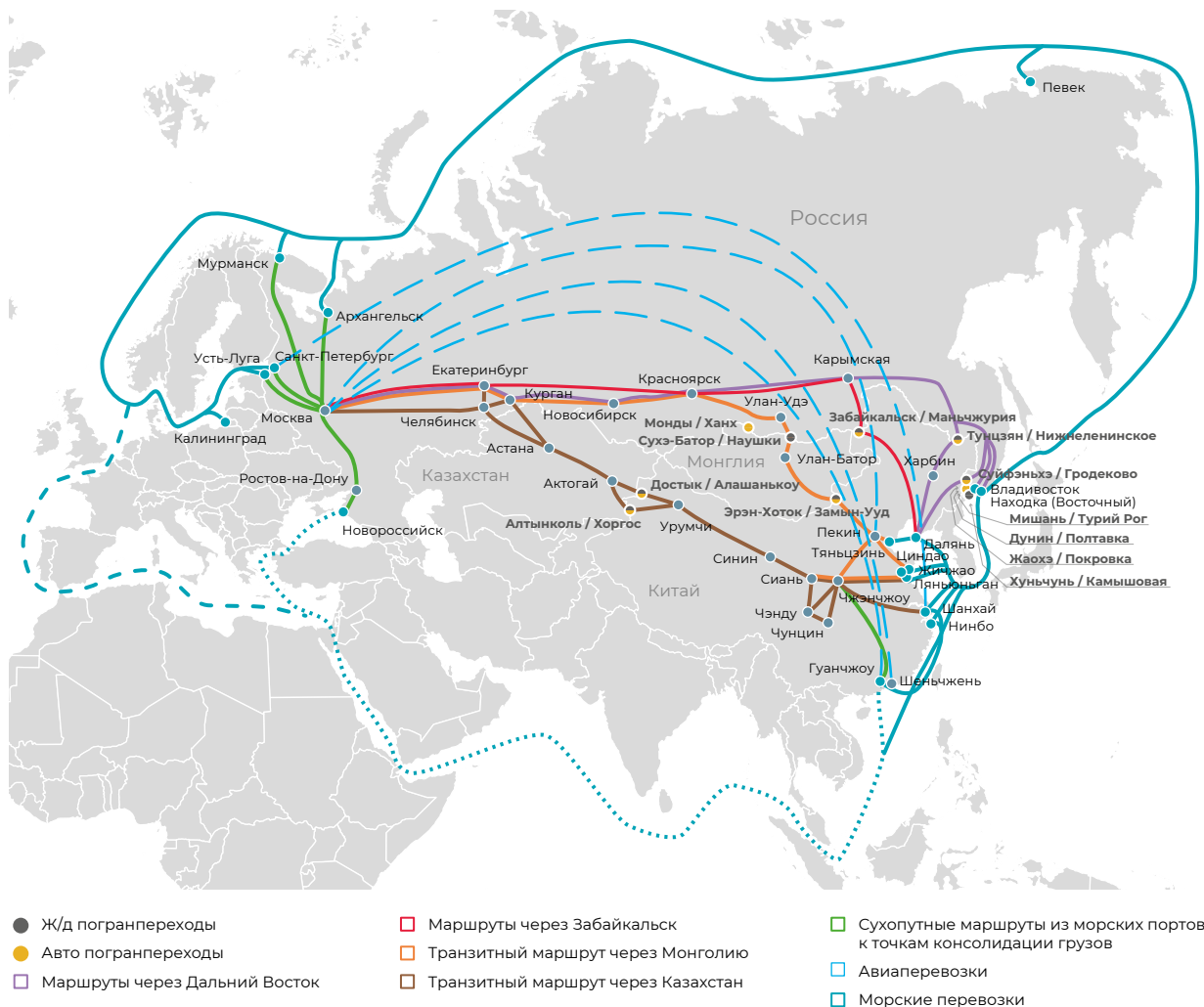
Ожидается оживление спроса на пиломатериалы на фоне его снижения в 2024 году: в начале 2025 года крупнейшие производители уже отметили рост деловой активности на китайском рынке. Основными драйверами роста станут меры поддержки строительного сектора КНР.

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ТОРГОВЛИ РОССИИ И КИТАЯ

Доставка грузов из Китая в Россию отличается разнообразием в выборе маршрутов. На сегодняшний день перевозки осуществляются морским, железнодорожным, автомобильным и авиационным транспортом. Каждый из этих видов имеет свои особенности, сроки и стоимость. Согласно данным компании «ТеДо», общий грузооборот Китай — Россия — Китай в 2024 году превысил 290 млн тонн: из России в Китай объём торговли составил 265 млн тонн, в обратном направлении — 26 млн тонн. В то же время контейнерооборот составил 3 млн ДФЭ. В направлении Китай — Россия перевезено 1,8 млн ДФЭ, из которых 41% грузов доставлено морем, 36% — железной дорогой через погранпереходы и 22% — автомобильным транспортом. Объёмы экспорта из России в Китай составили 1,2 млн ДФЭ: 24% грузов — морем, 56% — железной дорогой и 18% — автомобильным транспортом. По оценке некоторых компаний, в начале 2025 года наблюдается снижение объёмов контейнерных перевозок из Китая в Россию на 8-9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Подобное снижение отмечается при перевозках как через порты, так и через сухопутные погранпереходы.

Также начало года ознаменовалось существенным снижением ставок. Стоимость доставки через порты Дальнего Востока варьируется в пределах порядка 3800–4400 долл. за СФЭ (при предоставлении контейнера перевозчиком, СОС), а при использовании контейнеров отправителя (SOC) составляет примерно 3600 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года). На фоне ослабления спроса и удешевления аренды контейнеров отмечено сокращение ставок на железнодорожные перевозки: в июне они уменьшились на 300 долл., составив в среднем 3750 долл. за СФЭ (СОС), в то время как в пиковые периоды 2021 — 2022 годов они достигали 13000–15000 долл. за СФЭ. Эти изменения отражают текущие экономические тенденции и адаптацию логистической инфраструктуры к внешнеэкономическим факторам.

ОБЗОРНАЯ КАРТА НАПРАВЛЕНИЙ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — РОССИЯ



Источник: составлено авторами

Железнодорожные перевозки

Железнодорожный транспорт выступает стабильным, надёжным и быстрым способом поставки грузов в сообщении Китай — Россия — Китай. Ж/д маршруты между Китаем и Россией в 2024 году продемонстрировали устойчивый рост, несмотря на внешнеэкономические вызовы. По данным **Российских железных дорог**, общий объём грузоперевозок с Китаем в 2024 году достиг отметки **175 млн тонн**, увеличившись на 9% по сравнению с предыдущим годом. Начало 2025 года также было ознаменовано **ростом** показателей железнодорожных перевозок на 9,3% в январе — феврале по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года — до более 30 млн тонн.

Железнодорожные маршруты через Дальний Восток России играют стратегически важную роль в сообщении между Китаем и Россией. Именно в этом регионе, где географическая близость к КНР сочетается с разветвлённой инфраструктурой, осуществляется значительная часть внешнеторговых грузопотоков. Согласно **данным ДВЖД**, объём грузоперевозок с Китаем в 2024 году составил 19,2 млн тонн грузов, основу составил экспорт — 18,2 млн тонн.

Одна из ключевых точек — пограничный переход Суйфэньхэ — родеково, расположенный в Приморском крае. Этот переход стабильно входит в число наиболее загруженных: в 2024 году через него на экспорт отправлено 8,3 млн тонн грузов (+0,8%), включая уголь, металлическую руду, зерновые и удобрения. Ещё один действующий переход — Камышовая — Хуньчунь — также используется преимущественно для вывоза угля и минеральных ресурсов. В 2024 году отправки через этот погранпереход превысили показатели 2023 года на 28,9% и составили 3,7 млн тонн. Важным этапом в развитии железнодорожной логистики стало открытие в ноябре 2022 года железнодорожного моста Нижнеленинское — Тунцзян, первого моста такого рода через Амур. Этот проект позволил напрямую соединить Еврейскую автономную область с провинцией Хэйлунцзян и значительно разгрузить существующие маршруты. В 2024 году через новый переход фиксируется увеличение поставок за границу в 1,7 раза — до 5,4 млн тонн грузов, в основном энергоносители (в первую очередь уголь) и железная руда, экспортируемые в Китай. В импортном сообщении наблюдается рост в семь раз — до 64,9 тыс. тонн.

Средняя стоимость железнодорожной перевозки через погранпереходы Дальнего Востока составляет 3 750 долл. за СФЭ, однако в начале июня ставка превышала 4 000 долл. за СФЭ. Подобное снижение объясняется слабым спросом и снижением ставок на предоставление контейнеров.

Развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке также связано с масштабными проектами. Продолжаются работы по модернизации Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали (Транссиб). Эти ключевые железнодорожные артерии обеспечивают транзитную связность между восточными портами и промышленными регионами России, а также играют стратегическую роль в расширении экспортно-импортного потенциала в направлении Китая.

Железнодорожный погранпереход Забайкальск — Маньчжурия — крупнейший пункт пропуска между Россией и Китаем. Через него проходит более 50% трансграничного грузопотока двух стран. За 11 месяцев 2024 года через погранпереход Забайкальск — Маньчжурия на экспорт было отправлено 18,6 млн тонн грузов (+6,5%), в том числе 6,7 млн тонн угля (+25,9%) и 4,5 млн тонн железной руды (+18,7%). По итогам 2024 года Забайкальская железная дорога продемонстрировала рост в объёмах перевозок на 3,5%. Средняя ставка маршрута из Шанхая в Москву через погранпереход Забайкальск — Маньчжурия, по оценкам экспертов ERAI, составляет 3600–4250 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года). Данный маршрут является самым коротким и быстрым: ориентировочный средний срок доставки занимает 15–20 дней.

В целях развития коридора ожидается строительство железнодорожного контейнерного терминала компанией «РЖД Бизнес Актив — Забайкальск» на границе с Китаем при участии Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ). Новый терминал сможет обрабатывать до 250 тыс. ДФЭ в год и будет способствовать наращиванию грузопотоков на транспортном коридоре «Запад — Восток».

По данным China Railway Express, за 11 месяцев 2024 года через погранпереходы Дальнего Востока, а именно Суйфэньхэ — Гродеково и Нижнеленинское — Тунцзян, перевезено более 98,2 тыс. ДФЭ, из которых 74,8 тыс. ДФЭ — в восточном направлении. Тунцзян продемонстрировал рост на 552,8% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года и достиг показателя 16,2 тыс. ДФЭ в экспортно-импортном сообщении, в то время как перевозки в запад-

ном направлении через Суйфэньхэ увеличились на 107,6% — до 11,3 тыс. ДФЭ. В свою очередь, объем перевозок через погранпереход Забайкальск — Маньчжурия сократился на 13,8% — до 429,7 тыс. ДФЭ за аналогичный период.

Начало 2025 года ознаменовано ростом показателей железнодорожных перевозок через четыре дальневосточных погранперехода. За первые пять месяцев текущего года перевозки в экспортно-импортном сообщении через погранпереходы с Китаем увеличились на 0,9% и составили 16,9 млн тонн грузов, из которых 15,9 млн тонн — в экспортном направлении. Лидером по грузообороту традиционно стал погранпереход Забайкальск — Маньчжурия, через который на экспорт было отправлено 8,6 млн тонн (+1,2%). Рост также продемонстрировали погранпереходы Гродеково — Суйфэньхэ (3,7 млн тонн; +9,7%) и Нижнеленинское — Тунцзян (2,5 млн тонн; +14,3%). Показатели грузооборота через Камышовую — Хуньчунь сократились по сравнению с прошлогодними на 35,2% и составили 980 тыс. тонн грузов. В свою очередь, контейнерооборот портов Дальнего Востока снижается. За январь — март 2025 года Суйфэньхэ — Гродеково обработал 10,3 тыс. ДФЭ (-58,7%), а Нижнеленинское — Тунцзян — 2,4 тыс. ДФЭ (-55,0%). Погранпереход Забайкальск — Маньчжурия демонстрирует более стабильные показатели перевозок, хотя и намечается тенденция к снижению: за первые три месяца 2025 года обработано 107,9 тыс. ДФЭ (-11,6%), однако в восточном направлении — 70,2 тыс. ДФЭ (+5,6%).

Наиболее загруженным транзитным направлением по объемам перевозок является путь через казахстанские погранпереходы Достык и Алтынколь. Согласно данным КТЖ, в 2024 году через Достык — Алашанькоу перевезено более 18 млн тонн грузов, а через Алтынколь — Хоргос — 13 млн тонн. Также, по данным China Railway Express, контейнерооборот погранпереходов в Казахстане за 11 месяцев 2024 года показал динамику роста: через Достык — Алашанькоу перевезено 693,8 тыс. ДФЭ (+38,6%), а через Алтынколь — Хоргос — 324,3 тыс. ДФЭ (+1,9%). В планах только наращивать объёмы: Китай и Казахстан договорились об увеличении количества поездов, следующих через погранпереход Алтынколь — Хоргос, с 8 до 15 поездов в сутки, а также через Достык — Алашанькоу — с 14 до 28 поездов в сутки. Риски перенасыщения участка поездами были своевременно учтены и нивелированы благодаря строящемуся участку Достык — Мойынты.

Следует учитывать, что приведённые показатели отражают общий объём перевозок через казахстанские погранпереходы, включая не только транзит в Россию, но и поставки в страны Центральной Азии и Европу.

За январь — март 2025 года объёмы контейнерных перевозок через Казахстан демонстрируют спад по сравнению с аналогичным периодом 2024 года: через Достык — Алашанькоу перевезено 146,1 тыс. ДФЭ (-13,8%), в западном направлении — 80 тыс. ДФЭ (-19,3%); через Алтынколь — Хоргос — 83,1 тыс. ДФЭ (+12,8%), в западном направлении — 42,3 тыс. ДФЭ (-30,9%).

В то же время показатели железнодорожных перевозок грузов на начало 2025 года характеризуются ростом: в январе — апреле 2025 года объём грузоперевозок увеличился на 13% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достиг 11,4 млн тонн. Через пограничный пункт Достык перевезено 6,2 млн тонн (+5%), а через Алтынколь — 5,2 млн тонн (+24%).

Разнонаправленное движение показателей контейнерных и общих объёмов железнодорожных грузоперевозок через казахстанские погранпереходы в первом квартале 2025 года может указывать на структурный сдвиг в составе перевозимых грузов. Несмотря на снижение контейнерного трафика, особенно в западном направлении, общий рост тоннажа (+13%) свидетельствует

о возрастании доли навалочных, наливных и тяжёлых грузов, таких как уголь, металлы, химическая продукция. Это может быть связано с изменением товарной номенклатуры экспорта/импорта, а также с переходом части контейнерных отправок на альтернативные маршруты.

Транзитный путь через Казахстан является популярным железнодорожным маршрутом в сообщении Китай — Россия из центральных и северо-западных провинций Китая. По оценке экспертов ERAI, стоимость перевозки одного 40-футового контейнера из Сианя в Москву через погранпереход Достык составляет 3150–3400 долл. за СФЭ, а через погранпереход Алтынколь — 3200 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года). В среднем перевозка из Китая в Россию через Казахстан железнодорожным транспортом занимает 18–25 дней, а по данным одного из крупных логистических операторов — 20–35 дней.

Маршрут железнодорожных перевозок из Китая в Россию через Монголию — один из ключевых сухопутных коридоров, соединяющих Азию и Европу. Основными точками отправления грузов являются северные и центральные провинции Китая. Он проходит по Трансмонгольской железной дороге, а основными погранпереходами являются Эрэн-Хото (КНР) — Замын-Ууд (Монголия) и Сухэ-Батор (Монголия) — Наушки (Россия). В 2024 году через ЖДПП Наушки проследовало более 8,5 млн тонн грузов. Благодаря завершению первого этапа реконструкции путевой инфраструктуры на пограничной станции Наушки в Бурятии удалось увеличить пропускную способность участка до 15 млн тонн в год.

По оценкам экспертов ERAI, на маршруте Чунцин — Москва через Монголию в среднем устанавливается ставка в 3350 долл. за СФЭ, а Чэнду — Москва — 3250 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года). В среднем грузы из Китая в Россию через Монголию также доставляются за 20–35 дней. Например, в октябре 2024 года был запущен маршрут Чэнду — Москва через Монголию с транзитным временем 28 дней. Транзитное время может варьироваться в зависимости от степени задержек на пограничных пунктах. С целью обслуживания растущего товарооборота между Россией и Китаем в районе ЖДПП Наушки будет построен новый таможенно-логистический терминал.

Таблица 1.
СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ (МОСКВА)

Маршрут	Погранпереходы	Срок доставки	Средняя стоимость
Дальний Восток	Суйфэньхэ — Гродеково / Тунцзян — Нижнеленинское / Хуньчунь — Камышовая	16–21 день	3750–4050 долл. за СФЭ
Забайкальский край	Забайкальск — Маньчжурия	15–20 дней	3600–4250 долл. за СФЭ
Через Казахстан	Достык — Алашанькоу / Алтынколь — Хоргос	18–25 дней	3150–3400 долл. за СФЭ
Через Монголию	Эрэн-Хото — Замын-Ууд / Сухэ-Батор — Наушки	20–30 дней	3250–3350 долл. за СФЭ

Источник: составлено авторами на основе данных из открытых источников

— Морские перевозки

Морской транспорт остаётся одним из наиболее востребованных способов доставки грузов из Китая в Россию. Однако в абсолютном большинстве случаев после доставки в порт груз следует далее другими видами транспорта. Именно поэтому морские перевозки из Китая в Россию чаще рассматриваются как часть более широкой мультимодальной логистики.

Морскими воротами России в торговле с Китаем являются порты Дальнего Востока (Владивосток, Восточный, Находка). В среднем время в пути из Шанхая во Владивосток составляет 6–8 дней. Стоимость перевозок, согласно оценкам экспертов ERAI, колеблется от 800 до 2000 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года) и зависит от расстояния, наличия у клиента собственных контейнеров (SOC или COC) и прочих факторов. После прибытия в порт грузы могут быть отправлены по железной дороге в центральные регионы России, включая Москву, что добавляет ещё 12–14 дней к общему времени доставки. По оценкам экспертов ERAI, стоимость мультимодальной перевозки через порты Дальнего Востока до Москвы находится в диапазоне 3800–4400 долл. за СФЭ (COC), а без предоставления контейнера — около 3600 долл. за СФЭ (SOC). Ставки на перевозки в железнодорожном сообщении, т.е. в составе ускоренных контейнерных поездов, составляют приблизительно 3750 долл. за СФЭ (COC; актуально на начало июля 2025 года).

Стоимость перевозок, согласно оценкам экспертов ERAI, колеблется от 800 до 2000 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года) и зависит от расстояния, наличия у клиента собственных контейнеров (SOC или COC) и прочих факторов. После прибытия в порт грузы могут быть отправлены по железной дороге в центральные регионы России, включая Москву, что добавляет ещё 12–14 дней к общему времени доставки. По оценкам экспертов ERAI, стоимость мультимодальной перевозки через порты Дальнего Востока до Москвы находится в диапазоне 3800–4400 долл. за СФЭ (COC), а без предоставления контейнера — около 3600 долл. за СФЭ (SOC). Ставки на перевозки прямым поездом составляют приблизительно 3750 долл. за СФЭ (COC; актуально на начало июля 2025 года).

По итогам 2024 года грузооборот портов Дальневосточного бассейна снизился до 236,5 млн тонн (-2,3%). Наиболее заметно сокращение показателей порта Ванино — 29,3 млн тонн (-16,2%). В то же время порт Владивосток продемонстрировал заметный прирост грузооборота на 11,7% (37,4 млн тонн). Показатели контейнерооборота в 2024 году характеризовались ростом на 5% и составили 2,7 млн ДФЭ (+119 тыс. ДФЭ). Объёмы обработки контейнеров с грузами, прибывающими из-за рубежа, в портах Дальневосточного бассейна заметно увеличились — на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 1,24 млн ДФЭ, что эквивалентно приросту на 209 тыс. ДФЭ. Экспорт сократился относительно 2023 года на 6%, или на 46 тыс. ДФЭ, и составил 690 тыс. ДФЭ. Оборот порта Владивосток по итогам 2024 года увеличился на 8%, или на 126 тыс. ДФЭ, год к году — до 1,7 млн ДФЭ. Порядка 63% контейнерооборота бассейна приходится на порт Владивосток.

Порты Дальневосточного бассейна, в особенности Владивостокский морской торговый порт (ВМТП), играют важную роль в логистике Китай — Россия. В 2024 году порт обновил собственный рекорд годового контейнерооборота, обработав 879 тыс. ДФЭ. Помимо Китая грузы отправляются в Южную Корею, Японию, Вьетнам, Индию и другие страны Юго-Восточной Азии. По данным ВМТП, из всего объёма международного товарооборота ВМТП на порты Китая приходится порядка 70% контейнерооборота.

В апреле 2025 года контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна сократился на 13% по сравнению с предыдущим месяцем, что стало наиболее заметным снижением за год. По [утверждению](#) агентства InfraNews, такое падение обусловлено переориентацией части грузопотоков на порты Балтийского бассейна. Как отмечается в публикации, оборот импорта контейнеров с января по апрель сократился со 100 тыс. ДФЭ в месяц до 70 тыс. ДФЭ в месяц.

Альтернативным морским маршрутом является путь через Суэцкий канал в порты Балтийского моря (Санкт-Петербург, Усть-Луга, Калининград). Время доставки грузов из Нинбо, Шанхая, Ляньюньган и Циндао в среднем занимает [от 38 дней](#). [Стоимость перевозки](#) начинается от 4500 долл. за СФЭ (СОС; актуально на начало июля 2025 года). Данный маршрут популярен среди поставщиков в европейскую часть России. В то же время грузы из Санкт-Петербурга возможно отправить в любую точку страны благодаря развитой инфраструктуре. Например, перевозка автотранспортом из Санкт-Петербурга в Москву [оценивается в 1015–1585 долл. за СФЭ](#) и занимает один-два дня, а железной дорогой — 480 долл. за СФЭ. Аналогичный маршрут из китайских портов до Калининграда обойдётся грузовладельцу в 5000–7250 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года), а время в пути составит [50 дней](#).

В 2024 году грузооборот портов Балтийского бассейна [составил 273 млн тонн](#) грузов (+0,6%), а наибольший прирост пришёлся на Большой порт Санкт-Петербург — 52 млн тонн (+6,9%). По итогам 2024 года существенно вырос контейнерооборот (+34%), [превысив 1,6 млн ДФЭ](#), что больше, чем годом ранее, на 419 тыс. ДФЭ. Экспорт вырос на 42% до более 693 тыс. ДФЭ, импорт — на 20% до 594 тыс. ДФЭ. Лидером среди портов по объёмам перевалки контейнеров стал Большой порт Санкт-Петербург — 1,37 млн ДФЭ (+37%).

В апреле 2025 года контейнерооборот портов Балтийского бассейна увеличился относительно показателя апреля 2024 года [на 10,1%](#). Как было отмечено ранее, причиной подобного роста является переориентация грузов с портов Дальнего Востока, и в данном контексте показателен рост объёмов импорта на 24,8% за анализируемый период.

Существует также маршрут через Чёрное море в порт Новороссийск, используемый для доставки грузов в южные регионы России. Сроки доставки из Китая до Новороссийска составляют [около 30–35 дней](#). По данным иных операторов, грузы из портов Нинбо, Шанхай и Жичжао достигают Новороссийска за [46 дней](#). Маршрут Шанхай — Новороссийск обойдётся клиентам в среднем от 4 900 долл. за СФЭ. Преимуществом данного маршрута является наличие удобного порта для грузов с конечной выгрузкой в южной части страны. Как правило, далее грузы распределяются автомобильным или железнодорожным транспортом. Стоимость автомобильной перевозки до Москвы составляет 1650–2030 долл. за СФЭ, в то время как железнодорожный маршрут — примерно 1000 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года).

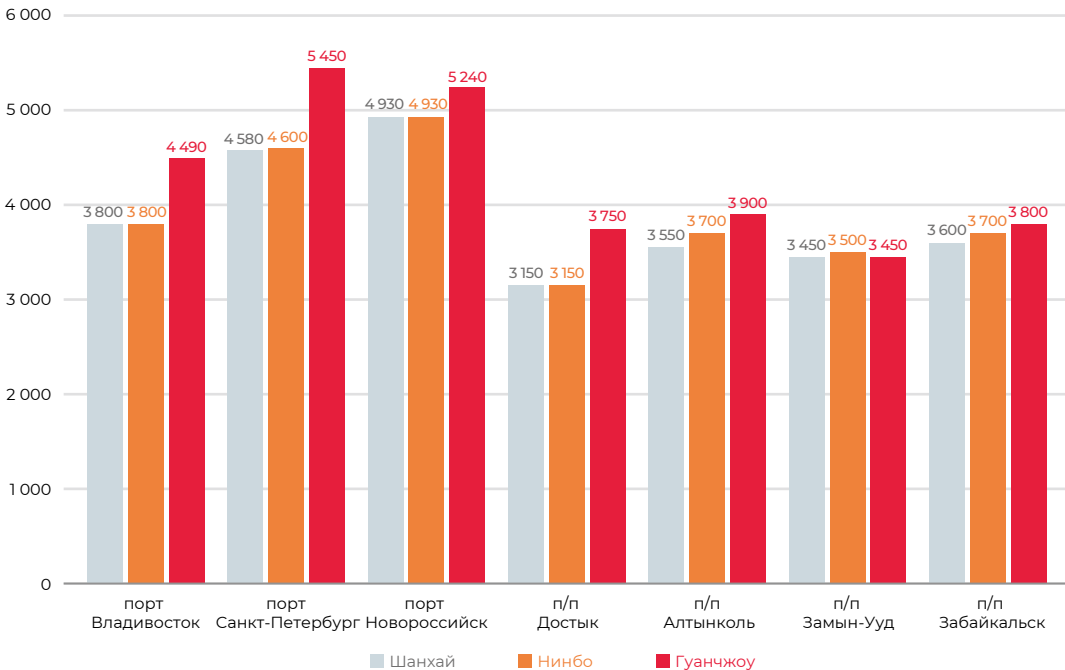
В 2024 году грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна превысил показатели остальных бассейнов России и [составил 275,7 млн тонн](#) (-5,4%). Лидирующее положение принадлежит порту Новороссийск, чей грузооборот увеличился на 2,1% и достиг 164,8 млн тонн. Контейнерооборот Азово-Черноморского бассейна, который почти полностью приходится на порт Новороссийск, по итогам 2024 года вырос на 6,5% относительно уровня предыдущего года и [составил 1,07 млн ДФЭ](#). Рост осуществлён за счёт увеличения экспорта контейнеров на 13% до 560 тыс. ДФЭ (+64,8 тыс. ДФЭ).

По итогам апреля 2025 года контейнерооборот портов Азово-Черноморского бассейна, в частности порта Новороссийск, сократился на 9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, составив 95,5 тыс. ДФЭ. Для сравнения, в апреле 2024 года на фоне пиковых значений было обработано 105,2 тыс. ДФЭ. При этом в 2025 году наибольший объем контейнерной перевалки пришёлся на март — свыше 120 тыс. ДФЭ, что на 23% превышает показатели марта прошлого года. Объёмы экспортно-импортной перевалки в апреле 2025 года составили около 48 тыс. ДФЭ, что также ниже среднестатистических значений за апрель 2024 года, составлявших порядка 53 тыс. ДФЭ.

Северный морской путь (СМП) приобретает всё большее значение в логистике между Китаем и Россией, предлагая альтернативу традиционным маршрутам через Суэцкий канал. В 2024 году наблюдался значительный рост грузоперевозок по СМП, особенно в направлении Китая. Грузопоток по СМП составил 37,9 млн тонн, превысив прошлогодний рекордный результат более чем на 1,6 млн тонн. Время в пути составляет от 18 дней, а стоимость одного рейса колеблется от 488,9 тыс. долл. до 602,1 тыс. долл. (для сравнения, рейс через Суэцкий канал стоит от 732,9 тыс. долл.). Согласно оценкам экспертов ERAI, стоимость маршрута Ляньюньган — Архангельск варьируется от 4960 до 5460 долл. за СФЭ (актуально на начало июля 2025 года). Несмотря на значительные успехи, СМП сталкивается с рядом ограничений: сезонность навигации (июль–октябрь), необходимость ледокольного сопровождения и ограниченная инфраструктура. Поэтому на данный момент полноценное круглогодичное использование маршрута невозможно.

Таким образом, согласно данным Министерства транспорта РФ, в 2024 году грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна составил 275,7 млн тонн, Балтийского бассейна — 248,7 млн тонн, Дальневосточного бассейна — 236,5 млн тонн, а для Арктического бассейна достиг отметки в 92,9 млн тонн. Среди южных портов лидером стал Новороссийск, грузооборот которого составил 164,8 млн тонн. Главным портом Балтийского бассейна по грузообороту стал порт Усть-Луга (135,0 млн тонн), а также Приморск (60,7 млн тонн) и Большой порт Санкт-Петербург (52,0 млн тонн). На Дальнем Востоке грузооборот порта Восточный составил 87,7 млн тонн, в то время как Владивосток и Находка обработали 37,4 млн тонн и 28,7 млн тонн грузов соответственно. В Арктическом бассейне лидирующее место принадлежит порту Мурманска, грузооборот которого превысил половину оборота всего бассейна и составил 52,1 млн тонн.

СРАВНЕНИЕ СТОИМОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ 40-ФУТОВОГО КОНТЕЙНЕРА (СОС) ИЗ ПОРТОВ КИТАЯ В МОСКВУ, ДОЛЛ.



Источник: составлено авторами на основе данных из Teustat (аттуально на июль 2025 г.)

Автомобильные и воздушные перевозки

Автомобильные перевозки из Китая в Россию представляют собой гибкий и эффективный способ доставки грузов, особенно для срочных поставок и маршрутов, где железнодорожная или морская логистика менее доступна. Согласно информации, представленной на сайте [компаний АКФА](#), а также данным других логистических операторов, можно выделить следующие ключевые аспекты автомобильных перевозок.

Основные маршруты автомобильных перевозок проходят через различные пограничные переходы, включая Суйфэньхэ (Пограничный), Маньчжурия (Забайкальск), Эрлянь (Замын-Ууд), Алтынколь (Хоргос), Жаохэ (Покровка), Дунин (Полтавка), Мишань (Турий Рог). Основные пункты пересечения границы можно объединить в три большие группы — через Казахстан, Монголию и Дальний Восток, что совпадает с железнодорожными путями. Эти маршруты обеспечивают доставку грузов в различные регионы России, включая Москву, Екатеринбург, Новосибирск и другие города. Сроки доставки варьируются в зависимости от маршрута и могут составлять от 11 до 25 дней.

Стоимость автомобильной перевозки зависит от маршрута, объёма и веса груза. Например, доставка из Пекина в Екатеринбург может стоить от 7600 долл., из Шанхая в Санкт-Петербург — от 8500 долл., а в Москву — 8000 долл. Стоимость за полную машину (FTL) объёмом 90 м³ (тент) или 103 м³ может начинаться от 7000 долл. Для сборных грузов (LTL) стоимость за европалету может варьироваться от **350 до 450 долл.**

В 2024 году наблюдался значительный рост автомобильных грузоперевозок из Китая в Россию. Через автомобильные пограничные переходы на границе с Китаем и Монголией в восточном направлении прошло **589,2 тыс. грузовых автомобилей**, что на 48,8% больше по сравнению с 2023 годом. Из них в Россию въехало 327,4 тыс. грузовиков, что на 38,3% больше, чем в предыдущем году; выехало из России по этому направлению 261,8 тыс. машин (рост на 64,4%).

Другие пограничные переходы также **продемонстрировали рост**. Например, через пункт пропуска Пограничный в Приморском крае прошло более 76,4 тыс. грузовых автомобилей (+66%). Пункт пропуска Кани-Курган в Амурской области оформил свыше 52,1 тыс. транспортных средств (+30%).

Общий рост автомобильных перевозок обусловлен увеличением товарооборота между Россией и Китаем, а также мерами по улучшению инфраструктуры и организации работы пограничных пунктов, включая введение **круглосуточного режима работы и электронной очереди**. В то же время остро стоит вопрос перегруженности портов и железных дорог. Ещё в июле 2024 года **логисты отмечали** проблему нехватки мест на судне для отправки грузов, вследствие чего игроки рынка прибегали к автотранспорту. Согласно данным Международного союза автомобильного транспорта (IRU), в 2024 году наблюдался **стремительный рост** сегмента международных автоперевозок по системе МДП (TIR) в Китае. Число зарегистрированных перевозчиков и транспортных средств, задействованных в TIR-операциях, увеличилось более чем в четыре раза. Общее количество перевозок по системе TIR в направлении Китая и из Китая выросло на 88%, при этом в перевозках участвовали транспортные компании из восьми различных стран. Тем не менее автомобильные перевозки из КНР, вероятно, ещё долгое время будут оставаться альтернативным вариантом доставки грузов, к которому прибегают, когда море или железная дорога не справляются по каким-то причинам.

Основные преимущества автомобильных перевозок сводятся к гибкости маршрутов и возможности доставки «от двери до двери», а также осуществления перевозок различных типов грузов. Сроки доставки также считаются более привлекательными в сравнении с морским маршрутом. В то же время стоимость транспортировки грузов выше по сравнению с железнодорожными и морскими перевозками.

С учётом текущих тенденций и развития инфраструктуры ожидается, что автомобильные перевозки из Китая в Россию будут продолжать играть важную роль в логистике между двумя странами. Развитие новых маршрутов, модернизация пограничных переходов и внедрение цифровых технологий в управление логистическими процессами могут способствовать повышению эффективности и снижению затрат на автомобильные перевозки.

Авиаперевозки традиционно считаются самыми быстрыми и наиболее затратными, в связи с чем менее часто выбираются грузоотправителями в качестве транспорта при наличии альтернатив. В 2024 году воздушные грузоперевозки между Китаем и Россией демонстрировали устойчивый рост, отражая общие тенденции восстановления и расширения логистических связей между двумя странами.

В России грузооборот авиатранспорта в 2024 году увеличился на 11,4%, достигнув **1,9 млрд тонно-километров**. Это стало возможным благодаря расширению сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Китай. Ключевыми маршрутами воздушных грузоперевозок между Китаем и Россией в 2024 году стали направления Москва — Пекин и Санкт-Петербург — Шанхай. Объём перевозок по маршруту Москва — Пекин составил около **50 тыс. тонн** (+12%). Маршрут Санкт-Петербург — Шанхай также показал стабильный рост, достигнув 28 тыс. тонн (+10%).

Перевозки грузов из крупнейших китайских промышленных центров — Пекина, Гуанчжоу, Гонконга, Шанхая, Шеньчжэня — прямыми рейсами в Москву осуществляются **в течение двух дней**. Тариф варьируется в зависимости от маршрута от 2,50 до 5,5 долл. за килограмм груза. Согласно иным источникам, общий срок доставки «от двери до двери», включая завоз груза в аэропорт, таможенное оформление и вывоз из порта прибытия, реализуется **в течение семи дней** при ставке около 5 долл. за килограмм и минимальным объёмом груза в 50 кг.

Ожидается, что в 2025 году объём грузоперевозок авиатранспортом в России продолжит расти, достигнув **2 млрд тонно-километров**. Это связано с продолжающимся восстановлением международных логистических цепочек и увеличением спроса на быструю доставку товаров. А к 2027 году и вовсе планируется увеличение грузооборота до 2,7 млрд тонно-километров с общим количеством грузоперевозок на уровне 0,82 млн тонн.

Таблица 2.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ КИТАЙ — РОССИЯ
ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Вид транспорта	Основные маршруты	Срок доставки	Стоимость перевозки (Москва)
Железнодорожный	Китай — Казахстан (Достык, Алтынколь) / Монголия (Замын-Ууд) / Дальний Восток / Забайкальск — Москва	15–30 дней	~ 3150–4000 долл. за СФЭ показатели разнятся в зависимости от ж/д коридора
Морской (мультимодальный)	Порты Китая — порты России — Москва	35–50 дней	через Владивосток: ~ 3900 долл. за СФЭ через Санкт-Петербург: ~ 4500–4700 долл. за СФЭ (до двери) через Новороссийск: ~ 4900–5000 долл. за СФЭ
Автомобильный	Китай — Казахстан (Алтынколь) / Монголия (Замын-Ууд) / Дальний Восток — Москва	11–25 дней	~ 8 000 долл. за тент (22 т)
Авиационный	Китай — Москва, Санкт-Петербург (прямые рейсы)	2–7 дней	~ 5 долл. за килограмм, т.е. ~ 5000 долл. за тонну или ~ 50000 долл. за 10 тонн

Источник: составлено авторами на основе данных из открытых источников

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Россия провела масштабную переориентацию своей внешнеэкономической политики в сторону стран Евразии. В новых условиях Китай стал ключевым стратегическим партнёром и основным «окном» для российского внешнеторгового оборота. По итогам 2024 года товарооборот между странами достиг рекордных 244,6 млрд долл., что в 2,3 раза превышает показатели 2018 года. Россия стабильно входит в десятку крупнейших внешнеторговых партнёров КНР, заняв седьмое место в 2024 году. При этом почти треть всей внешней торговли России приходится именно на Китай, тогда как доля России во внешней торговле КНР составляет около 3%. Экспорт России в Китай представлен преимущественно энергоносителями и сырьевыми ресурсами (нефть, газ, алюминий, уголь, цветные металлы), тогда как импорт из КНР охватывает весь спектр обрабатывающей промышленности: электроника, машины, транспорт, оборудование, текстиль, химия.

Несмотря на достигнутые в 2024 году рекордные показатели торгового оборота между Россией и Китаем, итоги первого квартала 2025 года сигнализируют о возможной коррекции. Это снижение обусловлено рядом структурных факторов — от макроэкономических до конъюнктурных. В 2025 году в фокусе внимания будет не столько количественное увеличение оборота, сколько повышение устойчивости логистических цепочек, технологическая независимость и диверсификация маршрутов.

На фоне торговых ограничений Китай выступает важнейшим поставщиком высокотехнологической продукции, потребительских товаров в Россию. Учитывая общее насыщение российского потребительского рынка китайскими товарами, фокус на импортозамещение, определенные перспективы будут иметь поставки средств производства, включая станки, различные комплектующие. Уже в январе — марте текущего года увеличились объёмы поставок оборудования для российских предприятий на 25% по сравнению с тем же периодом 2024 года, а поставки автокомпонентов для китайских автозаводов, действующих в России, выросли на 20%. В этой связи перевозки отмеченных групп товаров будут более устойчивыми и предсказуемыми в сравнении с другой номенклатурой.

Даже на фоне снижения потребительского импорта в Россию и развития различных путей доставки грузов железнодорожные маршруты между Китаем и Россией сохраняют и укрепляют свою значимость. Помимо традиционно высокой скорости доставки, несмотря на возможные очереди на погранпереходах, железнодорожный транспорт предоставляет один из самых надёжных, стабильных и прогнозируемых сервисов по доставке грузов из Китая в Россию.

Железнодорожное сообщение через Казахстан, Монголию и Дальний Восток выступает важнейшим каналом континентальной логистики. Несмотря на недавнее повышение тарифов Казахстанской железной дорогой, транзит через Достык и Алтынколь по-прежнему остаётся конкурентоспособным. Этому способствует инфраструктурная модернизация, в частности на северной ветке через Казахстан, на участке Достык — Мойынты. Возрастает значение монгольского коридора, который не только обеспечивает альтернативу в случае высокой загрузки других маршрутов, но и привлекает внимание российских и китайских инвесторов в контексте модернизации Трансмонгольской железной дороги. Развитие инфраструктуры, например строительство железнодорожного моста Нижнеленинское — Тунцзян, завершённое в 2022 году, расширяет пропускную способность и обеспечивает диверсификацию путей поставок.

Схемы перевозок с участием ж/д (например, Китай — Казахстан — Москва) оказываются выгоднее морских с учётом высоких ставок фрахта на направлениях из портов Азии и стабильной загрузки дальневосточных терминалов. Автотранспорт, хотя и предлагает более гибкие сроки подачи и обработки, ограничен по тоннажу, стоимость его доставки на дальние расстояния выше. Следовательно, крупные и тяжёлые грузы продолжают тяготеть к железнодорожному или морскому транспорту в случае отсутствия серьёзных сбоев, нарушающих ритмичность поставок.

Нельзя не отметить и возрождение интереса к Северному морскому пути, который становится предметом исследования в части возможностей для коммерческой логистики. В 2024 году грузопоток по СМП достиг 37,9 млн тонн. Производятся пробные отправки контейнерных грузов в дополнение к традиционной нефтегазовой логистике и «северному завозу». Благодаря своей протяжённости и отсутствию необходимости задействования Суэцкого канала СМП имеет шансы стать стратегической альтернативой южным морским маршрутам.

Таким образом, торговля России и Китая остается важнейшим звеном торгово-экономических связей в Северной Евразии. Ожидающаяся корректировка торговли является объективной и необходимой, учитывая прошедший период быстрого роста. Стабилизация и даже возможное сокращение китайского импорта в Россию по итогам 2025 года не приведут к изменению долгосрочных тенденций торговли партнерами, которые стремятся сохранить достигнутый уровень взаимодействия. На фоне макроэкономических тенденций более устойчивой категорией импорта в Россию представляются промышленные товары, включая средства производства и комплектующий.

В разрезе видов транспорта сложившаяся структура китайского импорта в Россию благоволит использованию железнодорожных путей поставки товаров. При отсутствии серьёзных сбоев, задержек, а также при сохранении умеренной тарифной политики железнодорожные маршруты имеют ряд конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта. Если ускорение движения грузов позволит привлечь «на рельсы» грузоотправителей, использующих автомобильный транспорт (например товары электронной коммерции), то ценовой фактор, вероятно, будет решающим для перехода грузоотправителей, использующих морской транспорт. Таким образом, несмотря на конъюнктуру, конкурентоспособность железнодорожного транспорта будет обуславливаться прежде всего эффективностью работы самой железной дороги, включая операторов, владельцев инфраструктуры.