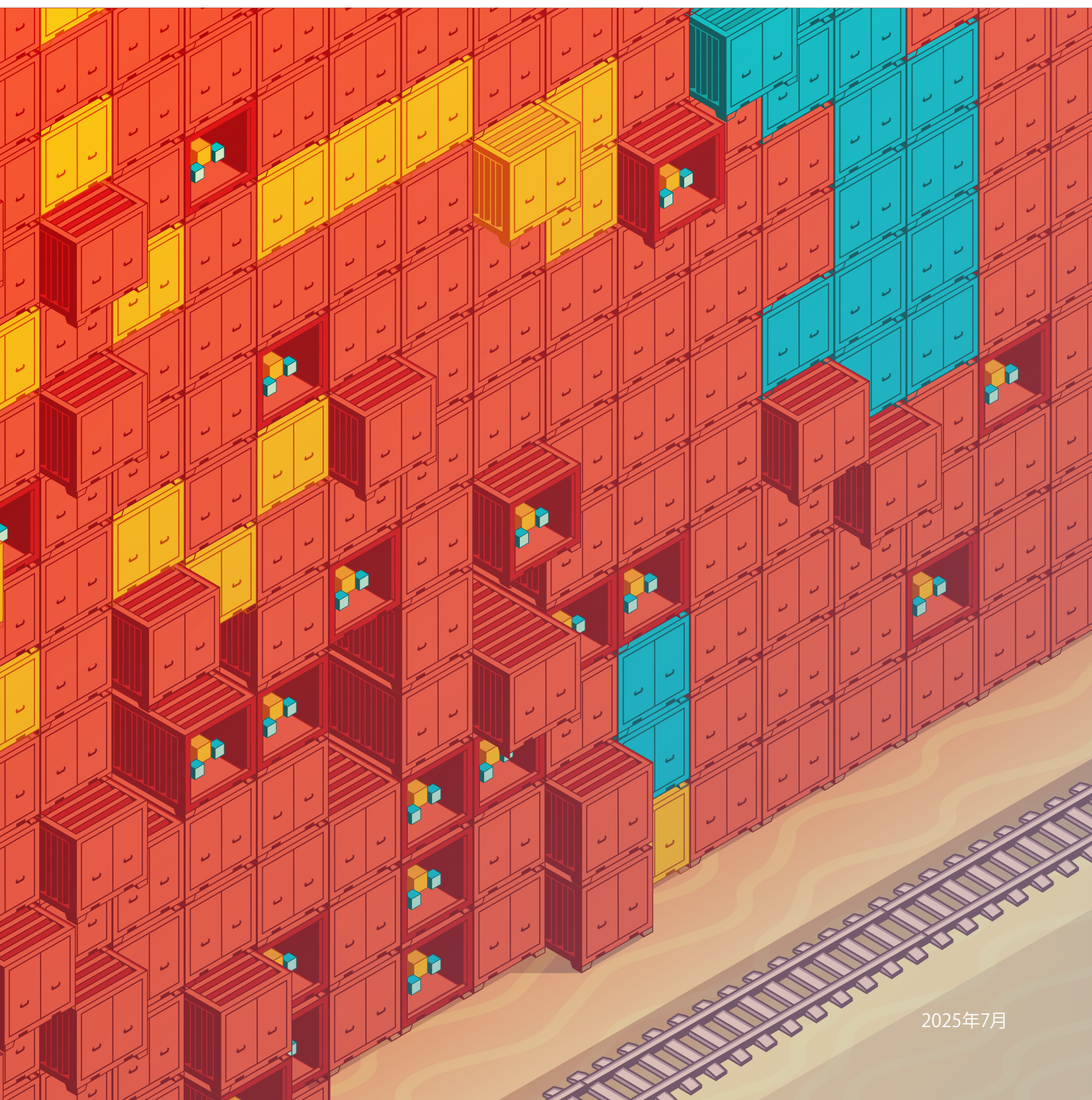


—— 俄中相互贸易和运输物流趋势



目录

俄罗斯和中国的相互贸易

2

相互贸易的趋势

2

减少从中国对俄罗斯的关键进口

4

扩大和稳定集装箱货物出口

6

俄罗斯与中国贸易的物流领域

7

铁路运输

8

海上运输

12

公路和航空运输

16

总结

19

俄罗斯和中国的相互贸易

相互贸易的趋势

1. 制裁导致俄罗斯改变贸易方针因素耗尽

2022年特别军事行动启动后,西方国家实施的制裁已成为俄中贸易转型的决定性因素。俄罗斯开始迅速转向东方,尤其是中国。从2022年初到2024年初的两年时间里,贸易额增长了64%。贸易和经济联系的加强推动了迅速增长。中国已成为俄罗斯工业和消费品的主要供应国。与此同时,俄罗斯设法将其传统出口产品从欧洲重新定位到中国市场。

2024年年底,贸易增长逐渐放缓。出口额达1291亿美元。(比上年增长0.47%),进口增至1155亿美元。(+3.96%)。从俄罗斯方面来看,增长放缓的因素是经济适应新现实的时期结束,因此,企业重新转向包括中国在内的东方市场。就中国而言,这部分归因于包括制造业活动下降和**市场过热**在内的国内因素,影响了对俄罗斯出口商品的需求。

2025年初,相互贸易稳定在现有水平。2025年前四个月的交易额**减少了**7.5%(达711.2亿美元):俄罗斯出口增长9%(达403.1亿美元),进口增长5.3%(达308.1亿美元)。在对华出口方面,石油、石油产品和天然气(-29%)、化肥(-16%)、食用油(-20%)和木材(-6%)板块跌幅居前。与此同时,铜(91%)、矿石(59%)和铝(50%)的出口大幅增长。汽车和零部件从中国进口下降(-60%),但在工业设备(9%)、光学(14%)、黑色金属(26%)和有机化学(15%)方面有所增加。来自中国网店的出货量增长了80%。

鉴于俄罗斯对华出口主要是原材料,其动态的关键因素是中国经济状况和国际市场的状况。对华出口减少的主要**原因**在于世界能源价格下跌导致原材料出口(石油、煤炭、天然气)价值下降。此外,**中国GDP增长率**在2024年第四季度和2025年第一季度稳定在5.4%,这反映了中国经济向更适度增长转型的宏观趋势。这是由于经济模式从出口导向型转向国内消费导向的逐渐转变。

2. 由于市场饱和和国内经济发展趋势,贸易稳定在目前水平

在经历了一段替代期后,俄罗斯经济的总体状况和消费情绪成为中国对俄罗斯进口的制约因素。到2025年底,相互贸易水平,大概率保持基本不变,但商品类别会出现个别波动。

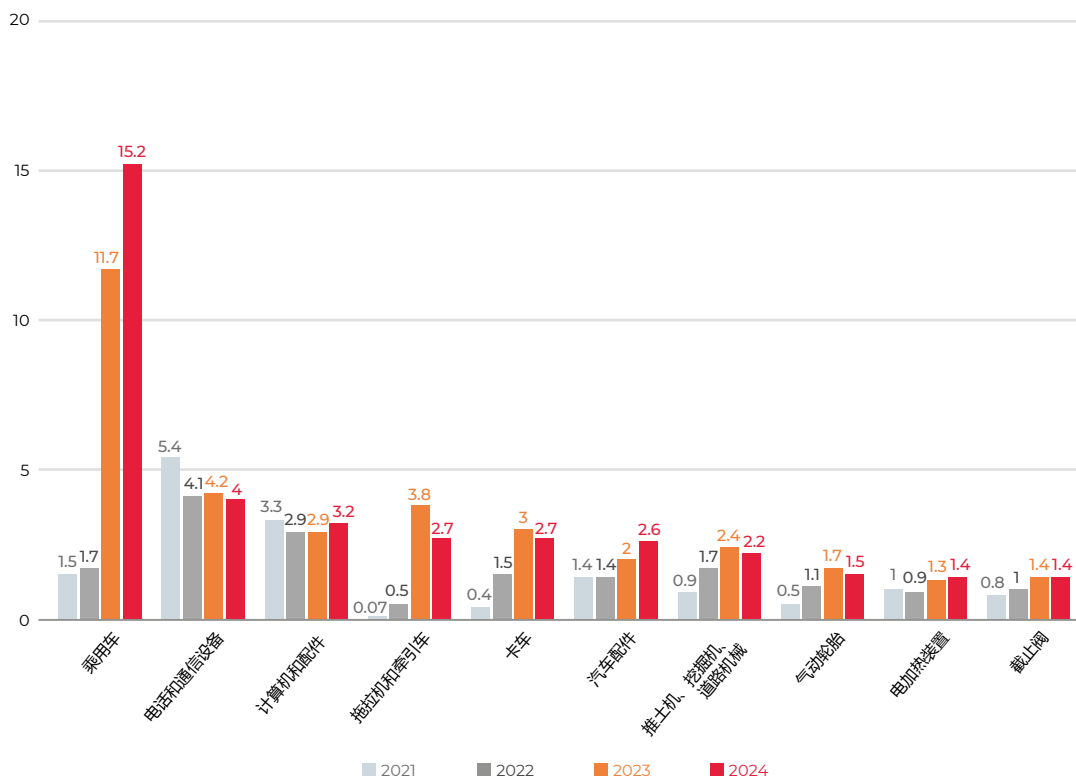
对俄罗斯的进口反映了对西方企业及其产品退出所带来的需求增加的基本满足。汽车进口就是典型的例子。截至2025年3月,俄罗斯市场已被中国汽车过度饱和。连续**50万台汽车仍未售出**。另一个抑制因素是从2025年1月1日起,提高了报废费用,以及收紧了汽车的**平行进口**。同时,分析师**预测**将保持对在线商店消费品的持续需求,其中市场的基础是中国供应商。

俄罗斯的高关键利率给对中国商品的需求带来压力,限制了贷款能力。俄罗斯经济的总体状况将是一个重要的制约因素。2025年第一季度俄罗斯GDP自2022年以来首次**下降0.6%**。该国经济已进入**冷静**模式。

俄罗斯对中国的出口将取决于**世界原料商品价格**。由于预测2025年下半年**国际牌价增长**,煤炭出口价格大概率略有增长。

与此同时,在限制访问伦敦和芝加哥商品交易所,以及欧盟目前对铝进口的限额,俄罗斯对华的金属供应量增加。2025年1-5月底,对华出口供应增长1.5-2.5倍。

2021-2024年中国对俄罗斯联邦10种主要商品进口额动态,十亿美元。



资料来源:作者根据“ITC”数据整理。

减少从中国对俄罗斯的关键进口

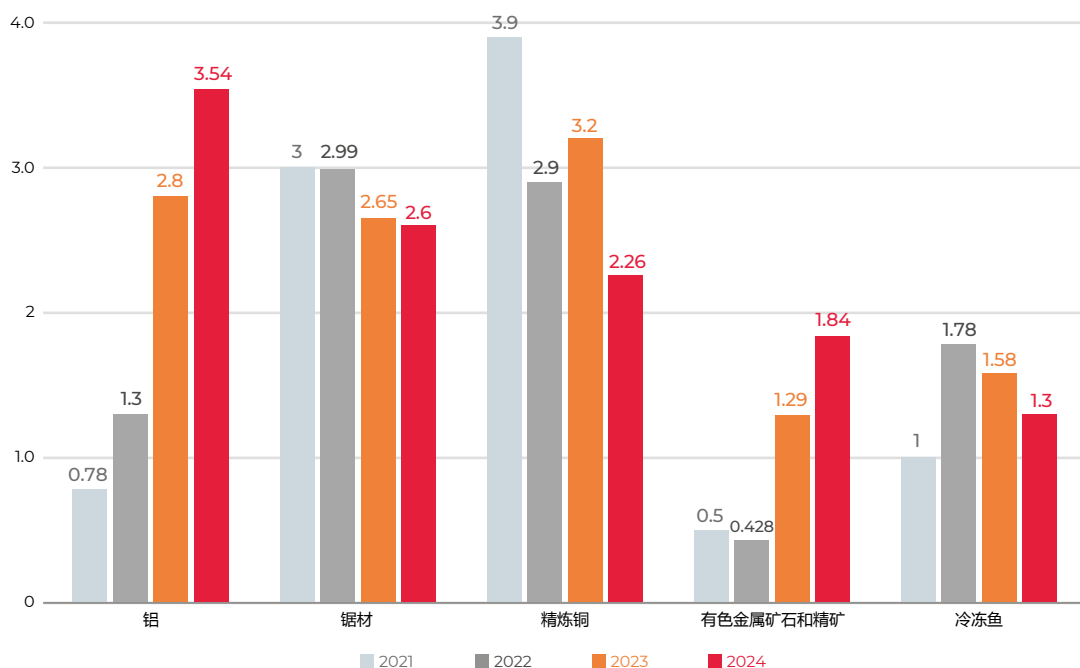
2025年,集装箱市场形势的主要影响是乘用车进口的减少。在2021-2024年期间,增长了近十倍—从15亿美元增加到152亿美元。然而,2025年前五个月出现下降:汽车及零部件进口额从88亿美元下降至42亿美元。(截止2024年下降52.9%)。

与此同时,工业设备板块近年来出现了显着增长。拖拉机和牵引车的交付量从2021年的7000万美元增加到2024年的27亿美元,同期卡车的交付量从4亿美元增加到27亿美元。2025年,工业设备供应**增长9%**,达107亿美元,保持增长趋势。

其他商品类别表现出多向动态。电话和通信设备进口下降：从2021年的54亿美元下降到2024年的40亿美元；2025年1月至5月，整体电子板块又下降了4%。专家将市场进口量下降与关键利率高且难以向中国银行付款的因素联系在一起。

2021年至2024年期间，轮胎进口额从5亿美元增加到15亿美元，但2025年1月至2月，显示降低8.5%；这表明市场在经历了一段时间的强劲增长后，已经过度饱和。

2021-2024年俄罗斯联邦对中国5种主要商品出口额动态(不考虑能源),十亿美元。



资料来源：作者根据“ITC”数据整理。

—— 扩大和稳定集装箱货物出口

至于集装箱货物,到2024年底,呈现多向趋势。

铝及其合金出口额从2022年的13.3亿美元增长到2024年的35.4亿美元:这是由于上海证券交易所在俄罗斯金属贸易中的作用增强。

与此同时,锯材和精炼铜的供应下降,而贵金属矿石和精矿的出口则相反,大幅增长(同比增长43.75%,达18.4亿美元)。

近年来,俄罗斯冷冻鱼的供应量在2022年达到17.8亿美元的峰值后,显着下降。(88.61万吨)。2024年,成本(13亿美元,到2023年为-21.5%)和实物量(100万吨,到2023年为-16%)均出现下降。中国的监管因素和世界市场的竞争,主要是与北美供应商的竞争,造成了这种情况。

2025年,铜和各种矿石的出口有可能保持增长,这主要是由于在与美国贸易战的背景下,中国对**多样化**供应的需求。中国增加原材料进口,以应对经济日益增长的需求,同时考虑到**环境标准**收紧。

因为欧盟的制裁限制和中国需求的稳步增长,俄罗斯对华铝出口也**可以增长**。主要驱动因素是绿色能源的发展、电动汽车产量的增长,以及中国铝冶炼产能的高装载率(约95%)。从长期来看,中国对铝的需求预计每年增长2-3%。

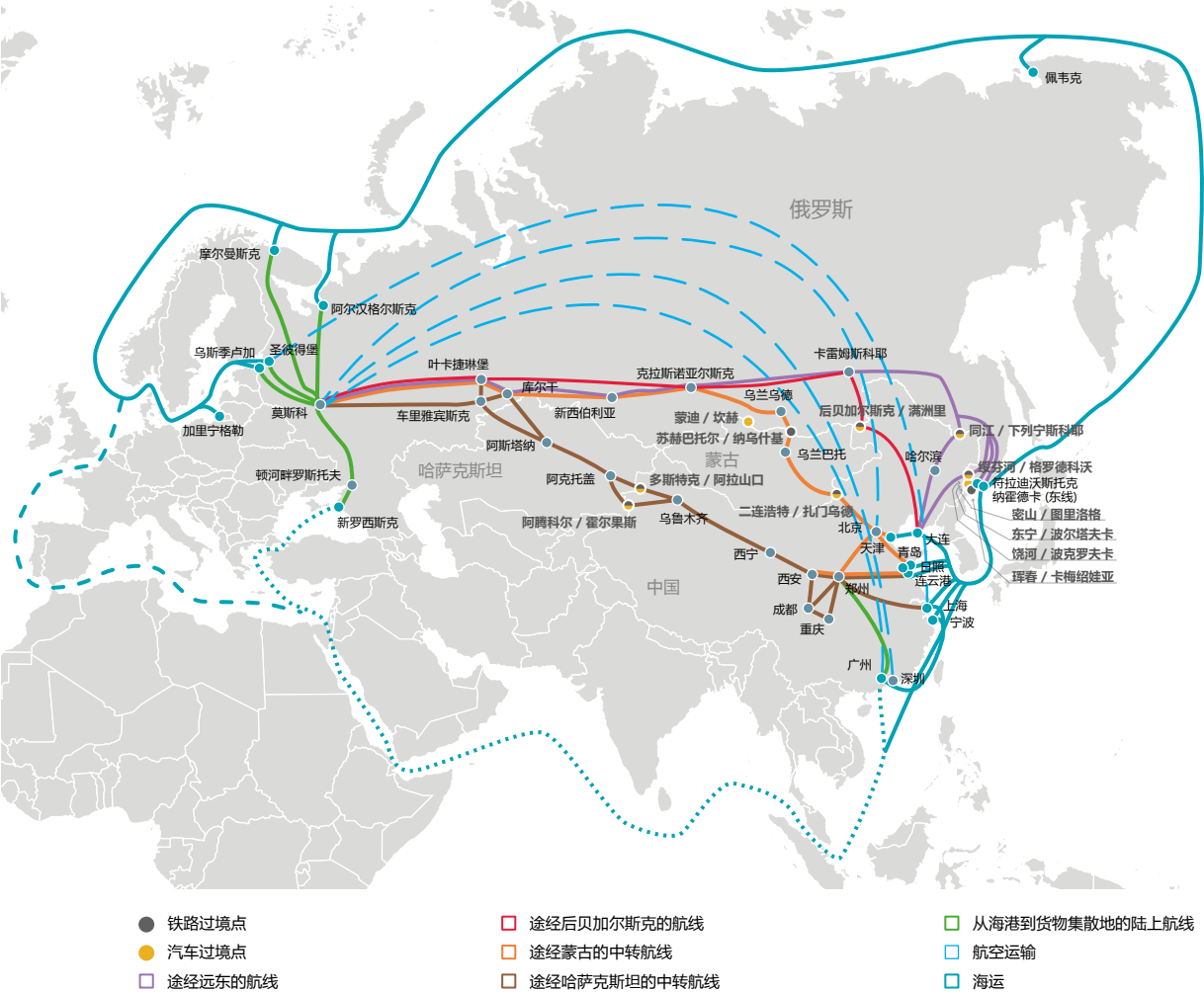
在2024年下降的背景下,锯材需求预计将复苏:2025年初,最大的生产商已经**注意到**中国市场商业活动的增长。增长的主要动力来自支持中国建筑业的措施。

俄罗斯与中国贸易的物流领域

从中国到俄罗斯的货物运输在路线选择上具有多样性。今天, 运输通过海运、铁路、公路和航空运输实现。这些类型中的每一种方式都有自己的特点、时间和成本。据TeDo公司统计, 2024年中俄中货物总周转量将超过2.9亿吨, 其中, 俄罗斯至中国贸易额达2.65亿吨, 中国对俄罗斯贸易额达2600万吨。同时, 集装箱周转量达300万标准箱。中俄方向运输180万标准箱, 其中41%的货物通过海运运输, 36%通过铁路过境, 22%通过公路运输。俄罗斯对中国的出口量达120万标准箱: 24%的货物通过海运, 56%通过铁路, 18%通过公路运输。据多家企业**评估**, 2025年初, 中国至俄罗斯的集装箱运输量将比去年同期下降8-9%。通过港口和陆地过境点的运输, 也出现类似的下降。

此外, 今年年初, **利率降低**严重。通过远东港口的运输成本约为3800-4400美元/FEU (如果承运人提供集装箱, COC), 如果使用托运人集装箱(SOC)约为3600美元/FEU (截至2025年7月上旬)。在需求疲软和集装箱租赁成本下降的背景下, 铁路运输费率有所下降: 6月份下降了300美元, 平均为3750美元/FEU (COC), 而在2021-2022年的高峰期, 铁路运输费率达到1.3-1.5万美元/FEU。这些变化反映了当前的经济趋势和物流基础设施对外部经济因素的适应。

中俄运输线路概览图



资料来源：作者根据公开数据整理。

铁路运输

铁路是中俄中货物稳定、可靠、快捷的运输方式。尽管面临外部经济挑战，2024年中俄铁路线仍呈现稳定增长。据俄罗斯铁路数据，2024年与中国的货物运输总量达到1.75亿吨大关，比上年增长9%。2025年年初，1-2月铁路运输量比去年同期增长9.3%，超过3000万吨。

经俄罗斯远东地区的铁路线在中俄两国交通方面发挥着重要的战略作用。正是在这个地理上靠近中国与广泛的基础设施相结合的地区,实现了绝大部分的对外贸易货物流动。根据[远东铁路](#)数据,2024年对华货运量达1920万吨,以出口为主,实现1820万吨出口。

其中一个关键点是位于滨海边疆区的绥芬河-格罗杰科沃边境口岸。该过境点一直是最繁忙的过境点之一:2024年,通过该过境点出口了830万吨货物(0.8%),包括煤炭、金属矿石、谷物和化肥。另一个活跃的过境点“卡梅绍娃亚——珲春”,也主要用于出口煤炭和矿产资源。2024年,通过该过境点的出货量比2023年增长28.9%,达到370万吨。铁路物流发展的一个重要阶段是2022年11月开通的下列宁斯科耶-同江铁路桥,这是横跨阿穆尔河的第一座此类桥梁。2024年,通过新的走廊,海外供应量将增加1.7倍,达到540万吨货物,主要是出口到中国的能源(主要是煤炭)和铁矿石。进口量增长了七倍,达到6.49万吨。

通过远东边境口岸的铁路运输平均成本为[3750美元/FEU](#),但是,6月初,价格超过了4000美元/FEU。这一变化是由于需求疲软和集装箱费率下降导致的。

后贝加尔斯克-满洲里铁路过境点是俄罗斯和中国之间最大的过境点。两国50%以上的跨境货运量通过这里。2024年11个月,经后贝加尔斯克-满洲里边境口岸货物出口[达1860万吨](#)(+6.5%),其中煤炭670万吨(+25.9%)和铁矿石450万吨(+18.7%)。2024年底,后贝加尔铁路[运输量增长3.5%](#)。据ERA专家称,从上海经后贝加尔斯克-满洲里过境点往莫斯科的线路平均价格为3600-4250美元/FEU(截至2025年7月上旬)。这条路线是最短,也是最快的:大约平均交付时间为[15-20天](#)。

根据**中欧班列**数据,2024年11个月,经远东边境口岸,即绥芬河-格罗德科沃和下列宁斯科耶-同江,运输超过9.82万个标准箱,其中7.48万个标准箱送往东部。同江进出口运输量较2023年同期增长552.8%,达到1.62万标准箱,经绥芬河向西运输量增长107.6%,达到1.13万标准箱。反之,同期,经后贝加尔斯克-满洲里过境点的运输量下降了13.8%,达42.97万标准箱。

2025年初,经四个远东边境口岸的铁路运输指标有所增长。今年前五个月,经与中国边境口岸的进出口运输货物总量**增长0.9%**,达1690万吨,其中出口1590万吨。货物周转量的领先者传统上是后贝加尔斯克-满洲里过境点,通过该过境点出口了860万吨(1.2%)。格罗德科沃-绥芬河(370万吨;+9.7%)和下列宁斯科耶-同江(250万吨;+14.3%)过境点同时出现增长。卡梅绍娃亚—琿春货物周转量为98万吨,同比下降35.2%。远东港口的集装箱吞吐量**减少**。2025年1月至3月,绥芬河-格罗德科沃处理了1.03万个标准箱(-58.7%),下列宁斯科耶-同江处理了2400个标准箱(-55.0%)。后贝加尔斯克-满洲里过境点的运输指标尽管有下降趋势,但相对稳定:2025年前三个月,处理了10.79万个标准箱(-11.6%),而向东方向-7.02万个标准箱(+5.6%)。

就运输量而言,最繁忙的过境路线是通过哈萨克斯坦边境口岸多斯特克和阿尔腾科路线。根据**哈萨克斯坦铁路**数据,2024年,通过多斯特克-阿拉山口运输货物超过1800万吨,通过阿腾科尔-霍尔果斯运输货物超过1300万吨。此外,根据**中欧班列**数据,2024年11个月,哈萨克斯坦边境口岸集装箱周转量呈现增长动态:通过多斯特克-阿拉山口运输69.38万标准箱(+38.6%),通过阿腾科尔-霍尔果斯运输32.43万标准箱(+1.9%)。

应该指出的是,这些数字反映了通过哈萨克斯坦过境点的运输总量,不仅包括向俄罗斯的过境,还包括向中亚和欧洲国家的运输。

2025年1月至3月,哈萨克斯坦集装箱运输量与2024年同期相比呈下降趋势:通过多斯特克-阿拉山口运输14.61万标准箱(-13.8%),向西运输8万标准箱(-19.3%);经阿腾科尔-霍尔果斯-8.31万标准箱(+12.8%),向西-4.23万标准箱(-30.9%)。

与此同时,2025年初铁路货物运输指标呈现增长趋势:2025年1-4月,与去年同期相比,货运量增长13%,达到1140万吨。经多斯托克边境点运输620万吨(+5%),经阿腾科尔-520万吨(+24%)。

2025年第一季度,经哈萨克斯坦边境口岸的集装箱和铁路货物运输总量指标的多向流动可以表明,运输货物的构成发生了结构性转变。尽管集装箱运输量有所下降,特别是在西部,但总吨位增长(+13%)表明,煤炭、金属和化工产品等散装、灌装和重型货物的份额有所增加。这可能是由于出口/进口产品范围变化,以及一些集装箱运输转向替代路线。

经哈萨克斯坦的过境路线是从中国中部和西北部省份出发的中-俄交通的热门铁路线。据ERA专家称,通过多斯托克过境点将一个40英尺集装箱从西安运输到莫斯科的成本为3150-3400美元/FEU,通过阿腾科尔过境点为3200美元/FEU(截至2025年7月上旬)。从中国经哈萨克斯坦到俄罗斯的铁路运输平均需要18-25天,而一家大型物流运营商的数据显示,为20-35天。

从中国经蒙古到俄罗斯的铁路运输路线是连接亚洲和欧洲的重要陆路通道之一。货物的主要出发地是中国北部和中部省份。该航线沿跨蒙铁路运行,主要过境点为二连浩特(中国)-扎门乌德(蒙古)和苏赫巴托尔(蒙古)-纳乌什基(俄罗斯)。2024年,纳乌什基铁路过境点跟踪了超过850万吨货物。

据ERA I专家称,重庆-莫斯科经蒙古航线的平均费率3350美元/FEU,成都-莫斯科为3250美元/FEU(截至2025年7月上旬)。从中国经蒙古运往俄罗斯的货物平均送达20-35天。例如,2024年10月,成都-莫斯科经蒙古航线开通,中转时间28天。

表1.
中国至俄罗斯(莫斯科)铁路路线的比较特征

路线	过境点	交货周期	平均价格
远东	绥芬河-格罗德科沃/同江-下列宁斯科耶/珲春-卡梅绍娃亚	16-21天	3750-4050美元/FEU
后贝加尔边疆区	后贝加尔斯克-满洲里	15-20天	3600-4250美元/FEU
经哈萨克斯坦	多斯特克—阿拉山口/阿腾科尔—霍尔果斯	18-25天	3150-3400美元/FEU
经蒙古	二连浩特—扎门乌德/苏赫巴托尔—纳乌什基	20-30天	3250-3350美元/FEU

资料来源:作者根据公开数据整理。

海上运输

海运仍然是从中国向俄罗斯运送货物最受欢迎的方式之一。然而,在绝大多数情况下,货物在到达港口后会继续通过其他方式运输。这就是为什么从中国到俄罗斯的海运更多地被视为更广泛的多式联运物流的一部分。

俄罗斯对华贸易的海上门户是远东港口(符拉迪沃斯托克、东方、纳霍德卡)。从上海到符拉迪沃斯托克的平均航线时间为6-8天。运输成本,根据ERA I专家评估,从800美元到2000美元/FEU不等(截至2025年7月上旬),具体取决于距离、客户是否拥有自己的集装箱(SOC或COC),以及其他因素。抵达港口后,货物可以通过铁路运往包括莫斯科在内的俄罗斯中部地区,这将使总交付时间再增加12-14天。根据ERA I专家评估,评估,通过远东港口到莫斯科的多式联运成本在3800-4400美元/FEU(SOC)之间,如果不提供集装箱,则价格约为3600美元/FEU(SOC)。铁路运输费率,即作为加

速集装箱列车的一部分,的费用约为3750美元/FEU (COC);截至2025年7月上旬)。

2024年底,远东区域港口货物周转量降至2.365亿吨(-2,3%)。瓦尼诺港的指标下降最为明显—2930万吨(-16.2%)。与此同时,符拉迪沃斯托克港的货物周转量显着增长11.7%(3740万吨)。2024年集装箱周转量增长5%达270万标准箱(+11.9万标准箱)。远东地区港口从境外抵达的货物集装箱处理量显着增长,与去年同期相比增长了20%,达到124万标准箱,相当于增加了20.9万标准箱。出口量较2023年下降6%,即4.6万标准箱,达69万标准箱。到2024年底,符拉迪沃斯托克港的吞吐量同比增长8%,即12.6万标准箱,达到170万标准箱。该地区约63%的集装箱周转量发生在符拉迪沃斯托克港。

远东地区港口,特别是符拉迪沃斯托克商业海港,在中-俄物流中发挥着重要作用。2024年,港口刷新了自己的年集装箱周转量纪录,处理了87.9万个标准箱。除中国外,货物还运往韩国、日本、越南、印度等东南亚国家。根据符拉迪沃斯托克商业海港数据,在符拉迪沃斯托克商业海港国际贸易总量中,往中国港口的运输约占集装箱周转量的70%。

2025年4月,远东地区港口集装箱周转量环比下降13%,年内降幅最明显。根据InfraNews机构确认,此下降在于部分货流重新定向到波罗的地区港口。正如该出版物所指出的,1-4月集装箱进口周转量从每月10万标准箱下降到每月7万标准箱。

通过苏伊士运河前往波罗的海港口(圣彼得堡、乌斯季卢加、加里宁格勒)的航线成为替代海上路线。从宁波、上海、连云港、青岛的平均发货时间为38天起。运费为4500美元/FEU起(COC;截至2025年7月上旬)。该路线很受俄罗斯欧洲部分供应商的欢迎。同时,凭借发达的基础设施,从圣彼得堡发出的货物可以运往该国的任何地方。例如,从圣彼得堡到莫斯科的公路运输估约为1015-1585美元/

FEU,且只需要1-2天时间,铁路价格为480美元/FEU。从中国港口到加里宁格勒的类似航线成本为5000-7250美元/FEU(截至2025年7月上旬),送达时间为50天。

2024年波罗的海地区港口货物周转量达2.73亿吨(0.6%),增幅最大的是圣彼得堡大港—5200万吨(6.9%)。到2024年底,集装箱周转量大幅增长(34%),超过160万标准箱,比去年同期增加41.9万标准箱。出口增长42%,达到69.3万标准箱以上,进口增长20%,达到59.4万标准箱。就集装箱转运量而言,圣彼得堡大港成为港口中的领导者,达到137万标准箱(+37%)。

2025年4月,波罗的海地区港口集装箱周转量较2024年4月增加了10.1%。如前所述,类似增长的原因在于,远东港口货物的重新定向,在这种情况下,进口量在分析期间增长了24.8%。

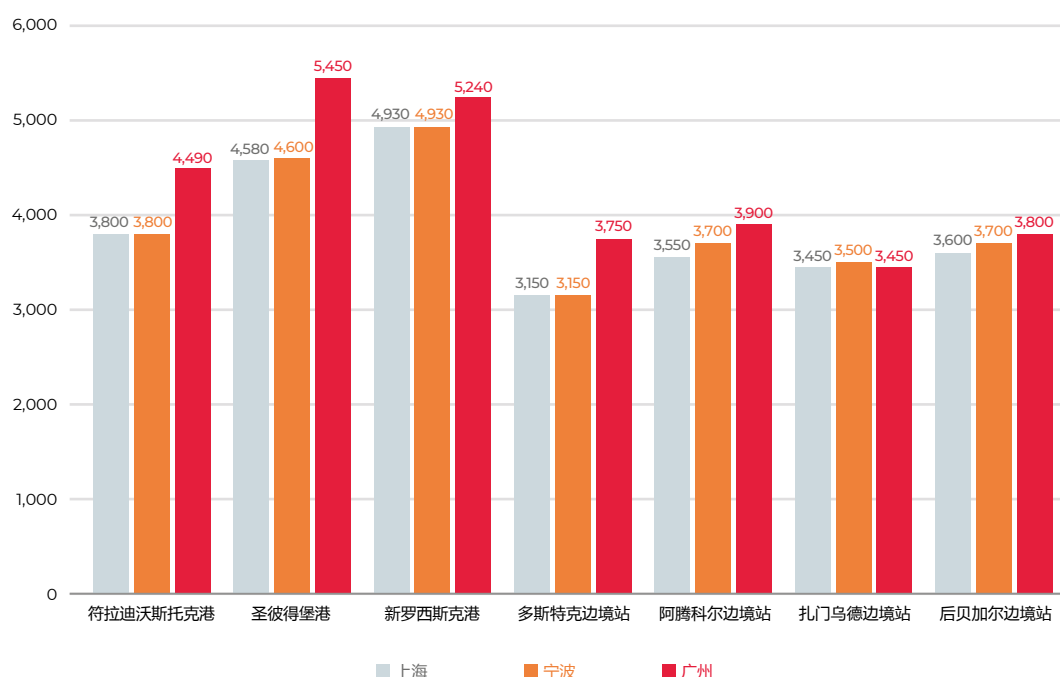
还有一条穿过黑海到新罗西斯克港的航线,用于向俄罗斯南部地区运送货物。从中国到新罗西斯克的交货时间为大约30-35天。据其他运营商称,来自宁波、上海和日照港的货物抵达新罗西斯克需要46天。上海-新罗西斯克航线的平均费用为4900美元/FEU。该路线的优势在于该国南部有一个方便的港口,进行货物最终卸货。通常,货物随后通过公路或铁路运输进行分发。前往莫斯科的公路运输费用为1650-2030美元/FEU,而铁路路线约为1000美元/FEU(截至2025年7月上旬)。

2024年,亚速-黑海地区海港货物周转量超过了俄罗斯其他地区,达2.757亿吨(-5,4%)。新罗西斯克港处于领先地位,其货物周转量增长2.1%,达到1.648亿吨。到2024年底,亚速-黑海地区的集装箱周转量几乎全部来自新罗西斯克港,比上年增长6.5%达107万标准箱。这一增长是通过集装箱出口增加了13%,达56万标准箱(+6.48万标准箱)实现的。

截至2025年4月底,亚速-黑海地区港口特别是新罗西斯克港集装箱周转量,较上年同期下降9%,**达9.55万标准箱**。2025年4月进出口转运量约为4.8万标准箱,同时低于2024年4月约5.3万标准箱的平均值。

北海航线(NSR)在中国和俄罗斯之间的物流中变得越来越重要,为通过苏伊士运河的传统航线提供了替代方案。2024年,北海航线货物运输**显著增长**,特别是向中国方向的货物运输。北海航线货运量达3790万吨,比去年的纪录高出160万吨以上。航行时间为**18天起**,单程费用为48.89万美元到60.21万美元不等。(相比之下,穿越苏伊士运河的航线费用为73.29万美元起)。据ERA专家称,连云港-阿尔汉格尔斯克航线的成本为4960美元至5460美元/FEU(截至2025年7月上旬)。尽管取得了重大成功,但北海航线面临着许多限制:航行的季节性(7月至10月)、需要破冰船支持和有限的基础设施。因此,目前不可能全年全面使用该路线。

从中国港口到莫斯科的40英尺集装箱(COC)多式联运和铁路运输成本比较,美元



资料来源:作者根据Teustat数据整理(截至2025年7月)。

公路和航空运输

从中国到俄罗斯的公路运输是一种灵活有效的运输方式，特别是对于海运或铁路物流不太方便的紧急运输和线路。

主要公路运输路线经过不同边境口岸，包括绥芬河（波格拉尼奇内）、满洲里（后贝加尔斯克）、二连（扎门乌德）、阿腾科尔（霍尔果斯）、饶河（波克罗夫卡）、东宁（波尔塔夫卡）、密山（图里洛格）。主要过境点可以分为三大类别——经哈萨克斯坦、蒙古和远东，与铁路线路一样。这些航线保障向俄罗斯各地区的货物运输，包括莫斯科、叶卡捷琳堡、新西伯利亚等城市。交付时间因路线而异，可能从11天到25天不等。

公路运输的费用取决于路线、货物体积和重量。例如，从北京到叶卡捷琳堡的运费可能为7600美元，从上海到圣彼得堡的运费可能为8500美元，到莫斯科的运费可能为8000美元。90立方米（天幕）或103立方米的整车（FTL）的价格从7000美元起。对于零担货物（零担），每个欧洲托盘的成本可能会在350至450美元之间波动。

2024年，中国至俄罗斯的公路货运量大幅增长。通过中国和蒙古边境的公路过境点向东发出58.92万辆卡车，较2023年增长48.8%。其中，进入俄罗斯的货车32.74万辆，比上年增长38.3%；26.18万辆汽车沿该方向离开俄罗斯（增长64.4%）。

其他过境点也有所增长。例如，超过7.64万辆卡车通过滨海边疆区的波格拉尼奇内检查站（+66%）。阿穆尔州卡尼库爾干检查站登记了超过5.21万辆车（+30%）。

公路运输的总体增长是源于俄罗斯和中国之间的贸易额增加,以及改善基础设施和组织边境口岸的措施,包括引入24小时工作模式和电子排队的措施。与此同时,港口和铁路拥堵问题也很突出。2024年7月物流显示,水运没有足够的发货空间,因此市场参与者转为公路运输。根据国际道路运输联盟(IRU)的数据,2024年国际公路货运(TIR)系统下的中国运输部分快速增长。参与国际公路货运业务的注册承运人和车辆数量增长了四倍之多。

公路运输的主要优势是路线的灵活性和门到门的运输能力,以及货物运输类型的多样性。与海运相比,交货时间也具吸引力。同时,与铁路和海运相比,货物运输成本更高。

鉴于当前的趋势和基础设施的发展,预计从中国到俄罗斯的公路运输将继续在两国之间的物流中发挥重要作用。

传统上,空运被认为是最快和最昂贵的,因此,如果有其他选择,托运人很少选择空运。2024年,中俄航空货运量稳步增长,反映了两国物流联系复苏和扩大的总体趋势。

2024年,俄罗斯航空运输货物周转量增长11.4%,达到19亿吨公里。这得益于与包括中国在内的亚太地区国家扩大合作。2024年,中俄航空货运重点航线为莫斯科-北京、圣彼得堡-上海。莫斯科-北京航线的运输量约为5万吨(+12%)。圣彼得堡-上海航线也稳步增长,达到2.8万吨(+10%)。

从中国最大的工业中心—北京、广州、香港、上海、深圳一直飞莫斯科的货物运输周期为两天。根据路线的不同,货物每公斤金额从2.50美元到5.5美元不等。据其他消息来源,“门到门”的总交付时间,包括将货物运送到机场、清关和从到达港输出,为七天,价格约为每公斤5美元,最小货物体积为50公斤。

预计, 2025年, 俄罗斯航空货运量将继续增长, 达到20亿吨公里。这是由于国际物流链的持续恢复以及对快速交付货物的需求增加。到2027年, 计划将货物周转量提高到27亿吨公里, 货物运输总量达到82万吨。

表2.
按运输方式划分的中-俄航线对照表

运输方式	主要路线	交货周期	运费 (莫斯科)
热列兹诺多罗日内	中国-哈萨克斯坦 (多斯特克、阿腾科尔)/蒙古 (扎门乌德)/远东/后贝加尔斯克-莫斯科	15-30天	约3150-4000美元/FEU, 指标因铁路走廊而异
海运 (多式联运)	中国港口-俄罗斯港口-莫斯科	35-50天	经符拉迪沃斯托克: ~3900美元/FEU 经圣彼得堡港: 约4500-4700美元/FEU (门到门) 经新罗西斯克: 约4900-5000美元/FEU
公路运输	中国—哈萨克斯坦 (阿腾科尔)/蒙古 (扎门乌德)/远东- 莫斯科	11-25天	约8000美元/天幕 (22吨)
航空运输	中国-莫斯科、圣彼得堡 (直飞航班)	2-7天	~5美元/公斤, 即 ~5000美元/吨或约 50 000美元/10吨

资料来源: 作者根据公开数据整理。

总结

俄罗斯对欧亚国家的对外经济政策进行了大规模的重新定位。新形势下,中国已成为俄罗斯对外贸易的重要战略伙伴和主要“窗口”。到2024年底,两国贸易额将达到创纪录的2446亿美元,是2018年的2.3倍。

尽管2024年俄罗斯和中国之间的贸易额创下历史新高,但2025年第一季度的结果表明可能出现调整。这种下降是由许多结构性因素造成的——从宏观经济到市场竞争。2025年,关注的焦点将不是营业额的数量增长,而是物流链可持续性的提高、技术独立性和路线多元化。

在贸易限制的背景下,中国是俄罗斯最重要的高科技产品和消费品供应国。考虑到俄罗斯消费市场对中国商品的总体饱和,对进口替代的关注,包括机床和各种零部件在内的生产装置的供应将有一定的前景。

经哈萨克斯坦、蒙古和远东的铁路连接是大陆物流的最重要通道。考虑到亚洲港口航线的高运费和远东码头的稳定负载,铁路运输计划比海运更有利。公路运输虽然提供了更灵活的提交和处理时间,但吨位有限,长途运输成本更高。因此,在没有严重干扰供应节奏的情况下,大型和重型货物将继续倾向于铁路或海上运输。

因此,俄中贸易仍然是欧亚大陆北部经贸联系中最重要的一环。鉴于过去的快速增长期,预期的贸易调整是客观和必要的。到2025年底,中国对俄罗斯进口的稳定和甚至潜在减少,不会改变合作伙伴的长期贸易趋势,努力保持可实现的互动贸易水平。

从运输方式来看,中国对俄罗斯进口的现有结构有利于使用铁路运输货物。在没有严重故障和延误,以及在保持适度关税政策的情况下,铁路路线比其他运输方式具有许多竞争优势。如果货物流动的加速能够吸引使用公路运输的托运人(例如电子商务货物),那么价格因素可能对使用海运的托运人的转变具有决定性意义。因此,尽管形势严峻,但铁路运输的竞争力将主要由包括运营商和基础设施所有者在内的铁路本身的运营效率决定。