

*Пинчук У. В.,
студент 1 курса магистратуры,
факультета «Международных экономических отношений»,
Финансового университета при Правительстве РФ,
Москва*

**РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО:
ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ**

Аннотация: статья посвящена исследованию российско-китайского партнерства в контексте транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. Рассматриваются ключевые аспекты сотрудничества двух стран, включая развитие транспортной инфраструктуры, создание новых логистических маршрутов и модернизация существующих. Особое внимание уделяется перспективам повышения эффективности грузоперевозок, сокращению сроков доставки, а также инвестициям. В статье анализируются существующие вызовы и возможности для стимулирования взаимной торговли.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, внешняя торговля, Россия, Китай.

*Pinchuk U. V.,
1st year graduate student,
Faculty of «International Economic Relations»,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
Moscow*

RUSSIAN-CHINESE PARTNERSHIP: PROSPECTS OF TRANSPORT AND LOGISTICS SUPPORT FOR FOREIGN TRADE

***Abstract:** the article is devoted to the study of the Russian-Chinese partnership in the context of transport and logistics support for foreign economic activity. The key aspects of cooperation between the two countries are considered, including the development of transport infrastructure, the creation of new logistics routes and the modernization of existing ones. Special attention is paid to the prospects for improving the efficiency of cargo transportation, reducing delivery times, as well as investments. The article analyzes the existing challenges and opportunities for stimulating mutual trade.*

***Keywords:** transport infrastructure, foreign trade, Russia, China.*

Введение: Транспортно-логистическая инфраструктура играет ключевую роль в развитии экономических отношений между Россией и Китаем. Будучи крупнейшими странами Евразии, Россия и Китай, имеют общие интересы в создании эффективных и современных транспортных коридоров, которые не только связывают их экономические пространства, но и формируют основу для интеграции в глобальные цепочки поставок.

Внешняя торговля между Россией и Китаем ежегодно набирает обороты, достигая рекордных показателей. Китай уже несколько лет подряд занимает позицию крупнейшего торгового партнера Российской Федерации, а Россия, в свою очередь, становится для Китая стратегическим звеном в развитии инициативы «Один пояс, один путь». Обеспечение стабильных транспортно-логистических связей становится не просто экономической задачей, но и важным элементом двустороннего сотрудничества, способным укрепить долгосрочное партнерство.

Методология: В работе использованы статистический анализ данных для расчета динамики товарооборота, графический метод для визуализации показателей, и сравнительный анализ транспортных

маршрутов для оценки их пропускной способности, стоимости провозки по ним и их загрузки.

Обсуждение и результаты: В последние годы значительно усилились торгово-экономические отношения между Россией и Китаем под влиянием ряда факторов. В первую очередь стоит упомянуть санкционное давление Запада, которое подтолкнуло Россию к переориентации на Восток. А растущая экономика Китая и высокий спрос на энергоресурсы сделали его ключевым партнером. Дополнительный импульс взаимодействию придало сотрудничество в условиях пандемии, которое помогло укрепить логистические связи и развивать новые формы торговли, включая электронную коммерцию.

Внешняя торговля между Россией и Китаем демонстрирует стабильный рост на протяжении последних лет (рис. 1).

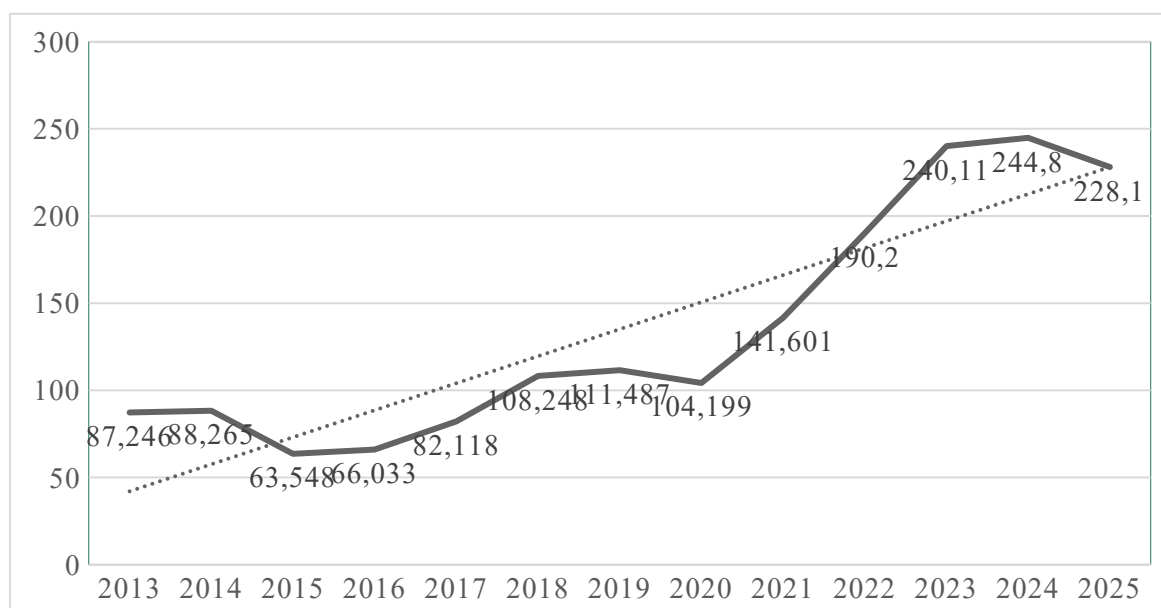


Рисунок 1. Товарооборот между Россией и Китаем 2013–2025, млрд долл.

[1]

Действительно, в 2023 году можно увидеть увеличение объема торговли между странами до 240 миллиардов долларов, при этом экспорт из Китая увеличился на 46,9%, а в обратном направлении - на 12,7%. Внешнеторговый оборот, равный сумме стоимостей экспорта и импорта,

показывает тенденцию на повышение с момента падения в 2015 году. Особенно резкий рост наблюдается с 2021 года. Импорт из Китая также увеличивается, хотя не так динамично, по сравнению с экспортом. Влияние пандемии в начале 2020 года привело к временным колебаниям в объемах торговли, однако уже в следующем году наблюдается восстановление показателей и их значительный рост. Товарооборот резко увеличился в 2022 году до 190,2 млрд долларов, что на 34% больше по сравнению с 141,6 млрд долларов в 2021. Это обусловлено резким ростом экспорта России в Китай на 65,5%, на что повлияло переориентация РФ на азиатские рынки из-за санкционного давления. В 2025 году падение товарооборота было вызвано рядом причин. Во-первых, это снижение мировых цен на энергоносители, во-вторых, сокращение физического импорта автомобилей из-за перенасыщения рынка и локализации производства. Дополнительно повлиял рост логистических издержек. Так, например, ставки на железнодорожные и автомобильные перевозки в 2025 году поднялись на 25% и 35% соответственно.

Энергетический сектор занимает более 60% структуры экспорта России в Китай, что свидетельствует о стратегической роли РФ как поставщика сырья. Импорт из Китая включает широкий спектр товаров, таких как электроника, машины, оборудование, текстиль, химическая продукция, потребительские товары и т. д.. Товарооборот между странами по итогам 2026 года по данным ФТС стремится преодолеть отметку в 250 млрд долл. США. Помимо этого, Россия и Китай ставят амбициозные цели по продолжению увеличения объема торговли.

Таким образом, увеличение товарооборота между странами требуют соответствующего развития транспортно-логистической инфраструктуры для того, чтобы обеспечить перемещение растущего объема грузов. С ростом экспорта растет нагрузка на существующие транспортные коридоры, такие как Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская

магистраль, автомобильные маршруты через границу, морские коридоры. Без модернизации инфраструктуры возникают риски задержек, увеличения затрат на транспортировку и снижение конкурентоспособности товаров из-за повышения цены.

На сегодняшний момент транспортные маршруты между Россией и Китаем представляют собой сочетание сухопутных, морских и железнодорожных путей. Наиболее распространенными остаются мультимодальные маршруты, по которым перевозка осуществляется различными видами транспорта. Обладая общей сухопутной границей, страны чаще всего прибегают к транспортировке грузов железнодорожным и автомобильным транспортом. Морские используются в меньшей степени.

Основные автомобильные коридоры проходят через Дальний Восток, Сибирь и Центральную Азию. Приграничные пункты, такие как Благовещенск-Хэйхэ и Забайкальск-Маньчжурия, являются важными узлами, связывающими автомобильные пути двух стран.

Наиболее перспективным проектом в области автомобильной транспортной инфраструктуры для России Китая является коридор «Европа-Западный Китай», который связывает китайский порт Ляньюньган с морскими портами на Балтийском море. Одной из важных преимуществ данного коридора является сокращение времени доставки между Европой и Азией до 10 дней. Однако на конец 2025 года данный проект находится на этапе реализации. Сейчас необходимо завершить отдельные пути на российской территории, включая дороги в Татарстане, Башкортостане и Оренбургской области.

Перед двумя странами стоит цель повышения пропускной способности наземной российско-китайской границы. Для этого модернизируются действующие и строятся новые пункты пропусков. Здесь хочется выделить создание нового КПП по острову Большой Уссурийский.

В части железнодорожных маршрутов серьезная нагрузка приходится на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали. Это традиционные пути следования грузов с запада на восток и с востока на запад. С течением времени транспортные сооружения на данных участках стали приходить в негодность, поэтому вопросы по модернизации становятся как никогда актуальными.

Не только реконструкция физических объектов на пути следования может повлиять на эффективность грузоперевозок, но и создание автоматизированного обмена таможенных сведений. Для этого был разработан проект «Зеленый коридор». Данная инициатива нацелена на обмене заранее обработанной информации о грузах с целью уменьшения административных издержек.

Однако и морские пути следования обладают особой важностью в сфере логистической обеспеченности. Россия активно старается развивать Северный морской путь, создавая ледокольный флот, строя новые порты, улучшая инфраструктуру на пути, и все это для того, чтобы привлечь больше стран в обход Южному морскому пути. Стоит отметить, что Китай достаточно заинтересован в данном направлении и строит планы по внедрении его как основного маршрута в рамках инициативы «Один пояс – один путь» [2].

Одним из современных инструментов в таможенных отношениях является система «единого окна» [3]. Она предназначена для упрощения и ускорения процедур таможенного оформления. Ее основная цель — это создание удобной и прозрачной платформы, через которую участники внешнеэкономической деятельности могут взаимодействовать с таможенными органами обеих стран. По прогнозам экспертов, если данная модернизированная система сможет сократить таможенные процедуры хотя бы на один рабочий день, то издержки по перевозке грузов из Китая снизятся на 1–7% от их стоимости.

Заключение: Таким образом, российско-китайское партнерство в области транспортно-логистического обеспечения обладает значительным потенциалом. С учетом увеличивающихся объемов взаимной торговли необходимо развивать логистические цепочки для эффективной перевозки грузов. Совместные инвестиции в транспортную инфраструктуру, такие как железные дороги, порты, КПП, автомобильные дороги способствуют улучшению логистики и снижению затрат. А внедрение современных технологий поможет значительно повысить эффективность транспортно-логистических операций. При этом стоит помнить, что геополитическая ситуация может как поспособствовать, так и воспрепятствовать развитию партнерства России с соседом - Китаем.

Использованные источники:

1. Торговля России и Китая // Аналитическое агентство - TAdviser: сайт - [Электронный ресурс]. - UR L:https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D1%8F_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8_%D0%B8_%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D1%8F?ysclid=mpsv9x6cz6306468696- (дата обращения: 21.05.2026).

2. Контейнерооборот в российских портах // Sea News: сайт. - [Электронный ресурс]. - URL: <https://seanews.ru/2026/05/22/ru-kontejnerooborot-rossijskih-portov-v-aprele-2026-vyros-na-9-4-en-kontejnerooborot-rossijskih-portov-v-marte-2026-vyros-na-0-5/> - (дата обращения: 23.05.2026).

3. Передовые цифровые технологии, реализуемые в сфере внешнеэкономической деятельности, в контексте совершенствования механизма «единого окна» // Евразийская экономическая комиссия -

[Электронный ресурс]. - URL:
https://ees.eaeunion.org/upload/medialibrary/8dd/2023_11_16_Obzor.pdf -
(дата обращения: 14.05.2026).