

УДК 338.47

DOI 10.14258/epb202539

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

А. Д. Джой

Фонд управления капитализацией «Кристалл Роста» (Москва, Россия)

В 2022–2024 гг. перевозки между Китаем и Россией приобретают решающее значение для российской логистики, что требует масштабной модернизации и адаптации российской инфраструктуры к постоянно растущим объемам товарооборота. Основной задачей данного исследования является выделение ключевых факторов, определяющих выбор способов транзита Китай — РФ, а также систематизация актуальных данных о состоянии логистической инфраструктуры и ее перспективах развития. Автором были использованы статистические данные Росстата по грузовым перевозкам за период 2000–2024 гг., отчеты Министерства Транспорта РФ и Министерства экономического развития РФ. Особое внимание уделено эволюции автоперевозок и деятельности автоперевозчиков, существующим инфраструктурным ограничениям на железнодорожном транспорте и необходимости ускоренной цифровизации логистических процессов в автомобильном секторе. В результате исследования выявлены причины перемены тренда выбора способа грузоперевозок и установлено, что модернизация логистических маршрутов и расширение пропускной способности пограничных переходов являются ключевыми условиями для обеспечения устойчивого роста грузоперевозок. Выводы работы подчеркивают значительный потенциал мультимодальных перевозок в российско-китайском направлении, если будут реализованы меры по модернизации инфраструктуры и цифровизации процессов. Дальнейшее развитие данного направления, по мнению автора, будет способствовать повышению экономической эффективности грузоперевозок и стабилизации товарооборота между странами.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, транспортная инфраструктура, автомобильные перевозки, логистика, международная торговля, цифровизация.

CARGO TRANSPORTATION TRANSFORMATION: TRENDS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN-CHINESE TRANSPORT CORRIDOR

A. D. Dzhoi

Capitalization Management Fund “Crystal fund” (Moscow Russia)

In 2022–2024, transportation between China and Russia is becoming crucial for Russian logistics, which requires large-scale modernization and adaptation of Russian infrastructure to the ever-growing volume of trade. The main objective of this study is to identify the key factors determining the choice of China-Russia transit methods, as well as systematize up-to-date data on the state of the logistics infrastructure and its development prospects. The author used Rosstat statistics on freight transportation for the period 2000–2024, reports from the Ministry of Transport of the Russian Federation and the Ministry of Economy of the Russian Federation. Special attention is paid to the evolution of trucking and the activities of trucking companies, the existing infrastructure constraints in rail transport and the need for accelerated digitalization of logistics processes in the automotive sector. As a result of the study, the reasons for the change in the trend of choosing the method of cargo transportation have been established and it has been established that the modernization of logistics routes and the expansion of the capacity of border crossings are key conditions for ensuring sustainable growth in cargo transportation. The conclusions of the work emphasize the significant potential of multimodal transportation in the Russian-Chinese

direction, if measures are implemented to modernize infrastructure and digitalize processes. Further development of this area, according to the author, will help to increase the economic efficiency of cargo transportation and stabilize trade turnover between the countries.

Keywords: multimodal transportation, transport infrastructure, road transportation, logistics, international trade, digitalization.

Введение. Развитие российско-китайских экономических отношений в 2024–2025 гг. набирает обороты (рис. 1). Согласно планам

обеих стран, к 2030 году товарооборот должен достичь 300 млрд долларов США [1].

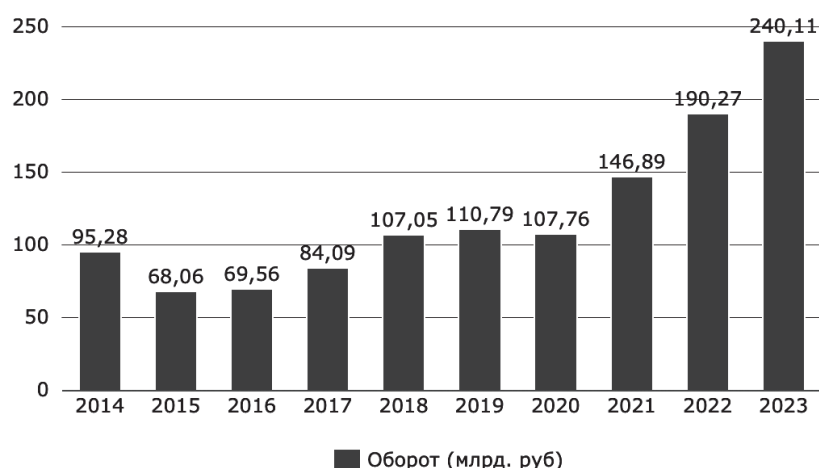


Рис. 1. Динамика китайско-российской торговли 2014–2023 гг.

По итогам первых девяти месяцев 2024 года этот показатель составил 180,35 млрд долл., что иллюстрирует растущий потенциал двусторонней торговли [2]. Если ранее для массовых грузопотоков было характерно преимущественно морское и железнодорожное сообщение, то в последние годы отмечается ускоренный рост доли автомобильного транспорта. При этом остается ряд проблем, связанных с нехваткой квалифицированных водителей, высокими затратами на топливо и низкой цифровизацией логистических операций. Актуальными становятся вопросы модернизации пунктов пропуска, развития портовой инфраструктуры и сокращения дисбалансов в грузопотоках. Все эти факторы определяют практическую ценность исследования современных тенденций в перевозках.

Материалы и методы исследования. Исследование выполнено на основании статистических данных Росстата о грузовых перевозках по видам транспорта с 2000 по 2023 год с прогнозом до 2030 года, данных и планов Минтранса России, ведомств, отвечающих за пункты пропуска на границе с Китаем.

В рамках исследования выполнен анализ таможенной статистики за 2022–2024 годы. Использовался комплексный подход: сравнительный и системный анализ объемов и структуры грузовых

перевозок между собой в морском, железнодорожном, автотранспортном и воздушном сообщении; также произведен анализ инфраструктурных проблем и законодательной базы. Для уточнения дополнительных факторов, влияющих на выбор маршрутов, уточнены опросы представителей склада перевозчиков.

Результаты и обсуждение. На основании анализа структуры перевозок в РФ за 2000–2023 год (рис. 2), очевидно, что перевозки между Китаем и Россией чаще всего организуются водным транспортом и железной дорогой [3].

Грузы, отправленные из Китая, сначала прибывают во Владивосток, Находку и другие дальневосточные порты, а после транспортируются по железной дороге в центральные регионы России [4]. Этот способ эффективен с экономической точки зрения, однако сроки доставки составляют от тридцати до сорока пяти дней. Высокоскоростную альтернативу предлагает авиадоставка, позволяющая доставить груз за неделю, однако ее стоимость нередко оказывается в десятки раз выше по сравнению с морем. Авиатранспорт ограничен по видам грузов (в частности, аккумуляторы и зарядные устройства перевозить сложнее), поэтому сохраняет нишевый характер и ориентирован в первую очередь на срочные или дорогостоящие постав-

ки. Прямые же железнодорожные перевозки между Китаем и Россией в среднем занимают около 18 дней. В 2023 году из-за увеличения грузопотока наблюдается перегруженность железнодорожных линий. В структуре оборота вагона снизилась доля времени нахождения в движении. Ухудшение

показателя оборота вагона говорит об увеличении простоев. Согласно данным ОАО «РЖД» за 2023–2024 годы, простои вагонов увеличились с 82,8 до 84,1%, что свидетельствует о постоянной нехватке пропускной способности на железных дорогах [5].

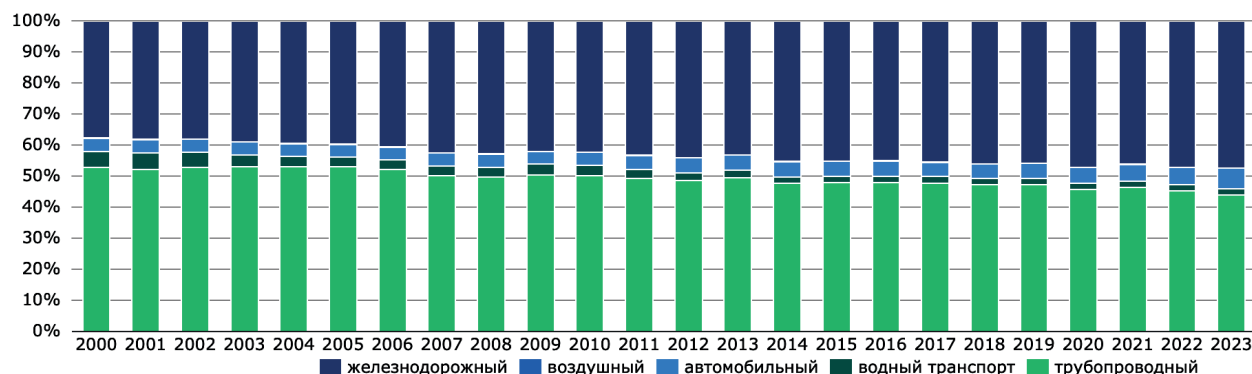


Рис. 2. Структура перевозок 2000–2023 гг.

Одной из причин является диспропорция экспорта и импорта (рис. 3 и рис. 4): из Китая поставляются высокотехнологичные товары и транспортные средства, а из России — преимущественно сырьевые ресурсы (нефть и минеральное топли-

во), что приводит к накоплению порожних контейнеров в центральном регионе РФ, перегруженности складских помещений и нехватки контейнеров на восточной границе [6].

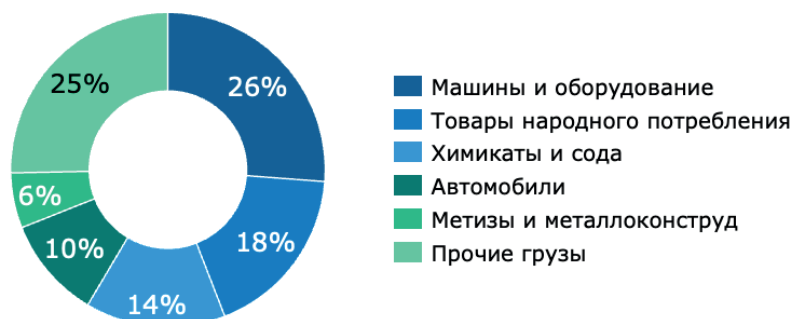


Рис. 3. Структура импорта РФ — Китай
Источник: составлено автором.



Рис. 4. Структура экспорта РФ — Китай
Источник: составлено автором.

Чрезмерная загрузка железных дорог и терминалов на востоке связывает возможности роста объемов перевозок «традиционными методами». В этом контексте с середины 2022 года наблюдается тенденция к росту доли автомобильного транспорта [7].

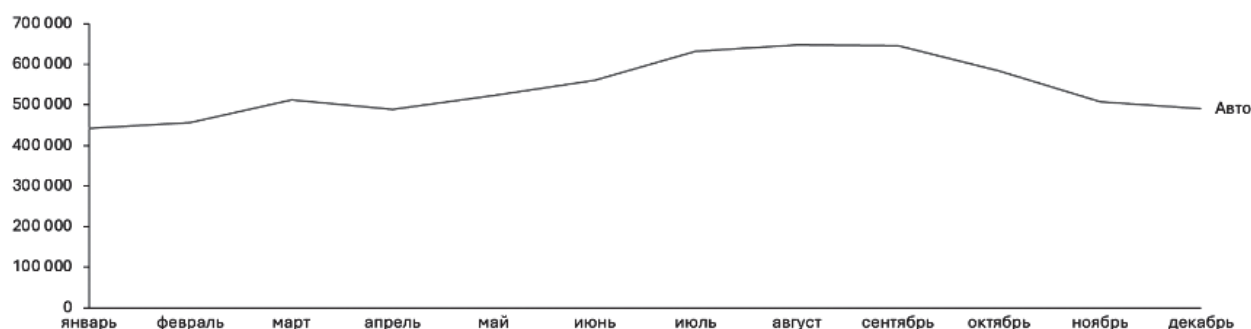


Рис. 5. Сезонность автотранспорта

Тем не менее статистические данные показывают, что общее количество автоперевозок к 2023 году достигло 9 млрд т, что на 3,1% больше по сравнению с предыдущим годом. Доля автотранспорта в общем объеме грузоперевозок увеличилась с 67,6% в 2021 году до 71,9% в 2023 году [2]. В сегменте российско-китайского сообщения автоток также увеличился, и за 2022 год через границу прошло на 19% больше грузовых транспортных средств, чем годом ранее. Тенденция подтверждается фактами, что в первом полугодии 2024 года число рейсов российских автоперевозчиков между Россией и Китаем увеличилось в полтора раза и достигло 60 тысяч рейсов, что частично объясняется нехваткой свободных железнодорожных контейнеров и инфраструктурными ремонтами на железнодорожных путях [3].

Автотранспорт выигрывает также за счет гибкости и возможности организовывать перевозки без сложной перегрузки контейнеров, но сталкивается с рядом барьеров [5]. На фоне общей нехватки кадров в РФ особенно остро стоит вопрос для автомобильной отрасли, где требуются водители высокой квалификации. Для решения этой проблемы предлагается создание специальных программ обучения, расширение лизингового рынка и стимулирующие меры государственной поддержки. Затраты на топливо становятся все более существенными при длинных рейсах, возникает нехватка кадров водителей, а также сохраняется низкий уровень цифровизации процесса перевозки, когда лишь 1% логистических документов обрабатывается в электронном виде. В случае успешной реализации информационного обмена между Федеральной таможенной службой России и Главным таможенным управлением КНР станет возмож-

Автоперевозки не подвержены сезонности (рис. 5), они традиционно занимают первое место по абсолютному объему перевезенных грузов, однако их доля в грузообороте (тонно-километрах) остается ниже из-за преобладания сравнительно коротких и средних дистанций.

ным ускоренное прохождение грузов, сокращение числа ошибок при оформлении и более рациональное планирование перевозок, связанных с нехваткой достоверных данных о наличии контейнеров, задержками в таможенном оформлении и проблемами коммуникаций между отправителями и получателями. Уже модернизируется сопутствующая инфраструктура. По оценкам экспертов, в 2023 году 82,2% городских дорог и 53,4% региональных находились в нормативном состоянии, кроме этого, ведутся проекты по дальнейшему улучшению: растут мощности дальневосточных портов, в том числе Находки и Восточного, где строятся новые причальные комплексы и развивается хаб в бухте Суходол [8].

Предложение о модернизации инфраструктуры также подтверждается планами Минтранса РФ. До 2026 года будут обновлены 13 пунктов пропуска на российско-китайской границе и 7 пунктов — на российско-монгольской, что способно увеличить пропускную способность до ста миллионов тонн грузов в год против 34 млн в 2022 году [9]. Уже переведены на круглосуточную работу пункты Кани-Курган и Забайкальск, а в ряде других (например, Пограничном и Краскино) расширены режимы оформления. В планах также обозначено строительство полноценной четырехполосной автодороги в направлении Западного Китая к 2027 году, реконструкция портовой инфраструктуры и создание дополнительных мультимодальных коридоров, таких как «Приморье-2» [10].

Итак, учитывая динамику роста товарооборота и большие расстояния между основными пунктами отправления и доставки, мультимодальные перевозки между Россией и Китаем приобретают особую актуальность в глобальной логистической

цепочке. На сегодняшний день схема, включающая морские перевозки наряду с железнодорожными путями, остается востребованной, хотя наблюдается определенная тенденция к предоставлению услуг прямых автомобильных перевозок. Исследование показывает, что автомобильный транспорт продолжает укреплять свои позиции: в 2023 году общий объем автомобильных перевозок в России составил 9 млрд т, что составило 71,9% от общей структуры грузопотоков. Этот вывод объясняется высокой гибкостью автомобильного транспорта, сравнительно короткими логистическими циклами, а также развитием дорожной инфраструктуры и строительством объектов пограничного контроля вдоль коридора Россия — Китай. Однако необходимо развивать инфраструктуру, сопутствующую автомобильным перевозкам, и увеличивать количество действующих пунктов пропуска, расширять пропускную способность портов, создавать автомобильные коридоры и активно внедрять электронный документооборот. Одновременно существенной предпосылкой для дальнейшего роста российско-китайских грузоперевозок станет реализация задач, направленных на модернизацию 13 пограничных пунктов пропуска к 2026 году, открытие системы обмена информацией по прин-

ципу «единого окна» и строительство четырехполосных автомобильных дорог, соединяющих Дальний Восток с западными регионами России и Китая.

Заключение. В исследовании утверждается стратегический характер автомобильных перевозок в контексте российско-китайских отношений. При сбалансированном развитии, разумном распределении нагрузок между морскими портами и внедрении цифровых решений для оперативного контроля грузопотоков можно повысить эффективность логистических цепочек и закрепить устойчивую тенденцию роста взаимного товарооборота.

Будущий рост мультимодальных перевозок напрямую зависит от потенциала государственных и бизнес-структур. Координация усилий, направленных на развитие инфраструктуры, решение проблемы нехватки персонала и повышение уровня цифровизации всего транспортного комплекса позволят наращивать объемы торговли. Успешная реализация запланированных мероприятий должно значительно сократить сроки доставки и затраты на логистику, что послужит стимулом для дальнейшего расширения торговли и развития экономических отношений между Россией и Китаем.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Федеральная служба государственной статистики. Транспорт России — 2022. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 11.11.2024).
2. Евразийская экономическая комиссия. Информационные материалы о транспортных коридорах ЕАЭС. 2024. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_Transport_Corridors.pdf (дата обращения: 11.11.2024).
3. Чжан Т. Тенденции развития китайско-российских отношений в сфере железнодорожного транспорта // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 1. С. 11–23.
4. Российско-китайский диалог: модель 2024: доклад № 94 / под ред. С. М. Гавриловой, К. В. Бабаева и др. М., 2024. 98 с.
5. Хуснуллин М. Ш. Объём автоперевозок между Россией и Китаем вырос на 70% // Russia-China Forum. 2025. 27 февр. URL: <https://russiachinaforum.com/tpost/74mvoig4i1-obem-avtoperevozok-mezhdu-rossiei-i-kita> (дата обращения: 21.01.2025).
6. Бардаль А. Б. Россия и Китай: взаимодействия в сфере наземного транспорта на современном этапе // Регионалистика. 2024. Т. 11. № 2. С. 59–73. <https://doi.org/10.14530/reg.2024.2.59>.
7. Горчаков В. В. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3. С. 11–23. <https://doi.org/10.24412/1815-0683-2023-3-11-23>.
8. Малышева Д. Б. Международный транспортный коридор «Север — Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и Постсоветский Восток. 2024. № 4 (8). С. 7–21.
9. Рахметулина Ж. Б., Карипова А. Т. Перспективы развития сотрудничества между Россией и Китаем // Экономические отношения. 2025. Т. 15. № 2.
10. Мартышкин Р. В. Расшить узкие места: как идёт логистический поворот на Восток // HSE Daily. 2023. 15 мая. URL: <https://daily.hse.ru/post/rassit-uzkie-mesta-kak-idet-logisticskii-povorot-na-vostok> (дата обращения: 21.01.2025).

REFERENCES

1. Federal State Statistics Service. Transport of Russia — 2022. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (date of access: 11.11.2024).
2. Eurasian Economic Commission. Information Materials on the Transport Corridors of the EAEU. 2024. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_Transport_Corridors.pdf (date of access: 11.11.2024).
3. Zhang T. Trends in the Development of Chinese-Russian Relations in the Field of Railway Transport. *World of Transport*. 2023. Vol. 21. No. 1. Pp. 11–23.
4. Russian-Chinese Dialogue: Model 2024: Report No. 94 / ed. by S. M. Gavrilova, K. V. Babaev et al. Moscow, 2024. 98 p.
5. Khusnullin M. Sh. The Volume of Road Freight Transport between Russia and China Has Grown by 70%. *Russia China Forum*, 27 Feb 2025. URL: <https://russiachinaforum.com/tpost/74mvoig4i1-obem-avtoperevozok-mezhdu-rossiei-i-kita> (date of access: 21.01.2025).
6. Bardal A. B. Russia and China: Interaction in the Sphere of Land Transport at the Present Stage. *Regionalistics*. 2024. Vol. 11. No. 2. Pp. 59–73. <https://doi.org/10.14530/reg.2024.2.59>.
7. Gorchakov V. V. Russian-Chinese Cooperation in the Field of Transport. *Customs Policy of Russia in the Far East*. 2023. No. 3. Pp. 11–23. <https://doi.org/10.24412/1815-0683-2023-3-11-23>.
8. Malysheva D. B. The “North — South” International Transport Corridor and the Countries of Central Asia. *Near and Post-Soviet East*. 2024. No. 4 (8). Pp. 7–21.
9. Rakhmetulina Zh. B., Karipova A. T. Prospects for the Development of Cooperation between Russia and China. *Economic Relations*. 2025. Vol. 15. No. 2.
10. Martyshkin R. V. Clearing the Bottlenecks: How the Logistics Pivot to the East Is Progressing. *HSE Daily*, 15 May 2023. URL: <https://daily.hse.ru/post/rassit-uzkie-mesta-kak-idet-logisticskii-povorot-na-vostok> (date of access: 21.01.2025).

Поступила в редакцию: 07.04.2025.

Принята к печати: 17.06.2025.