

Торговые и транспортно-логистические связи России и Китая



Исследование подготовлено специально к X Восточному экономическому форуму (ВЭФ-2025).

В условиях углубления стратегического партнерства между Россией и Китаем исследование торгово-экономических и транспортно-логистических связей приобретает ключевое значение. Работа посвящена анализу динамики двустороннего товарооборота и структуре взаимной торговли. Особое внимание уделено вызовам и возможностям развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей стабильные поставки. Рассматривается роль России как основного поставщика сырьевых и энергетических ресурсов для Китая. Анализируются перспективы развития основных транспортных коридоров, в том числе Восточного полигона и Северного морского пути, направленных на повышение интеграционной привлекательности регионального сотрудничества.



trade & integration

Исследовательский центр
Международная торговля и интеграция (ITI)
+7 (495) 120-25-75
info@itandi.ru
www.itandi.ru

Коллектив авторов:

В. Ю. Саламатов, д. э. н., профессор, генеральный директор ITI, заведующий кафедрой «Торговое дело и торговое регулирование» МГИМО МИД России

В. О. Коломин, исполнительный директор ITI

А. В. Тангаева, начальник отдела тарифных барьеров и доступа на рынки ITI

П. Н. Сапожникова, директор департамента бизнес-анализа ITI

Н. Э. Исмаилов, эксперт департамента аналитических исследований и проектов ITI

А. А. Жаркова, эксперт департамента аналитических исследований и проектов ITI

Г. П. Великих, заместитель директора по экспертно-аналитической работе Фонда Росконгресс

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение2

Взаимная торговля России и Китая3

Ключевые показатели взаимной торговли 3

Тенденции взаимной торговли 5

**Транспортно-логистическая связанность
России и Китая 9**

Грузопоток между Россией и Китаем 9

Инфраструктура и сроки доставки грузов 11

ВВЕДЕНИЕ

Отношения между Россией и Китаем носят характер стратегического партнерства. Обе страны выступают друг для друга в качестве надежного поставщика как сырьевых товаров, так и продукции высокой степени переработки. Товарооборот между странами, достигший отметки в 244,6 млрд долл., в 2,3 раза превышает показатели 2018 года. При этом руководство государств ставит целью наращивание не только торговых, но и экономических связей. Очевидно, что стремительный рост взаимной торговли должен обеспечиваться синхронным развитием транспортно-логистических связей.

За последние годы Китай стал важнейшим торговым партнером России, на которого приходится до трети внешней торговли страны. При этом сальдо товарооборота остается положительным для России. Оставаясь значимым экспортным направлением, Китай выступает поставщиком широкой номенклатуры потребительских товаров, а также средств производства и комплектующих.

Несмотря на тот факт, что Россия занимает всего лишь седьмое место в списке торговых партнеров Китая, она обеспечивает экономику Поднебесной энергоносителями и ключевыми ресурсами, включая нефть, газ, металлы, продукцию химической промышленности, сельского хозяйства, рыболовства и прочее. Масштабы экономики Китая ставят во главу угла не только доступ к важнейшим ресурсам, но и предсказуемость и стабильность путей поставок. Учитывая международно-политическую обстановку, Россия выступает для Китая в роли надежного торгового партнера.

Последние годы двусторонняя торговля стран характеризовалась уверенным ростом объемов торговли, однако по итогам первой половины 2025 года наблюдаются признаки замедления, связанные со структурными факторами. Сокращается как экспорт в Китай — на фоне конъюнктуры мировых рынков, — так и импорт из Китая в Россию. Сокращение последнего связано с общим насыщением рынка России вследствие завершения процесса адаптации российской экономики к внешнеторговым реалиям, возникшим после 2022 года. Так, лидером падения стал импорт китайских автомобилей и запчастей к ним. При этом умеренно растет импорт промышленного оборудования.

Реализация торгового потенциала двусторонних связей невозможна без налаженной транспортной логистики. Переориентация торговли России на Восток и Юг привела к аналогичной перестройке товаропотоков. Ключевое значение приобретают восточные ворота в Россию — порты и погранпереходы Дальнего Востока, а также транспортные коридоры, проходящие по территории государств — членов ЕАЭС. Объектом стратегической заинтересованности России и пристального внимания Китая остается Северный морской путь. В целом транспортно-логистическая отрасль сумела адаптироваться к новым внешнеторговым реалиям.

Усилия как государства, так и экономических агентов сейчас сосредоточены на развитии инфраструктуры, внедрении инструментов, способствующих ускорению движения товаров. В дополнение к морской логистике всё большее значение приобретают континентальные пути поставок, прежде всего по железной дороге.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ И КИТАЯ

Ключевые показатели взаимной торговли

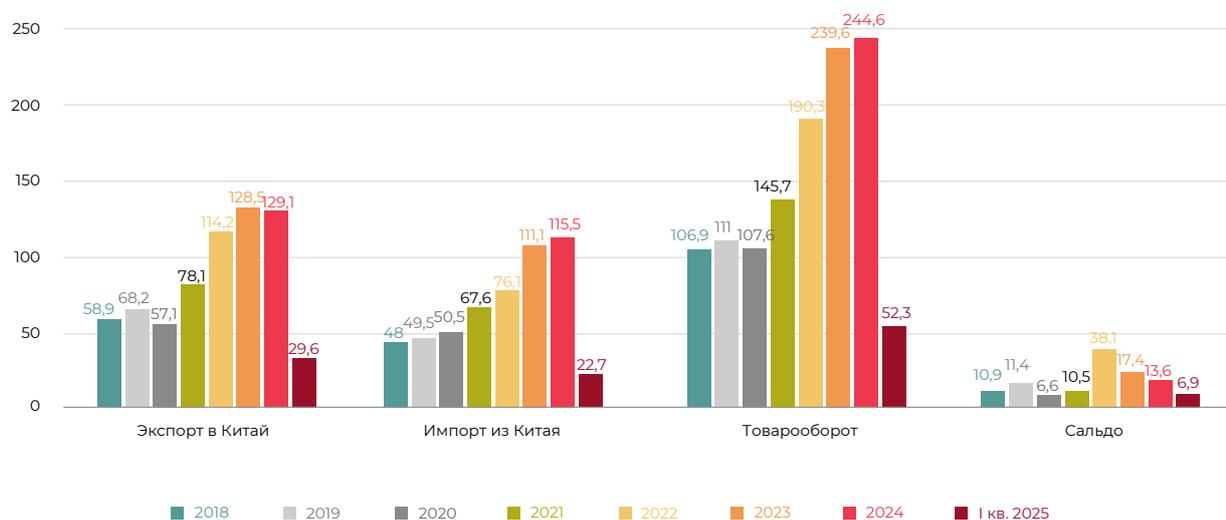
К 2024 году объём двустороннего товарооборота между Россией и Китаем достиг рекордного уровня в 244,6 млрд долл. Темпы прироста внешнеторгового оборота между двумя странами в период с 2018 по 2024 год составили в среднем около 15,7% в год. Динамика товарооборота демонстрировала устойчивое углубление экономических связей.

В период 2018–2019 гг. (до пандемии COVID-19) ежегодный прирост составлял 3,8%, что соответствовало общей логике развития экономических связей. В 2020 году, в условиях пандемии, наблюдалось сокращение объёмов торговли на 3,1%, до 107,6 млрд долл. Впоследствии, всего лишь за два года — с начала 2022 по начало 2024 года, товарооборот увеличился на 64%. Столь резкий рост взаимной торговли товарами связан с ускоренной переориентацией связей России в условиях внешних ограничений и поворота на Восток.

Итоги 2024 года продемонстрировали постепенное замедление роста товарооборота двух стран. Экспорт составил 129,1 млрд долл. (+0,47% по сравнению с предыдущим годом), а импорт возрос до 115,5 млрд долл. (+3,96%). Замедление роста с российской стороны связано с завершением периода адаптации экономики к новым условиям и последующей переориентацией бизнеса на восточные, в том числе китайский, рынки. Со стороны Китая это частично обусловлено внутренними причинами — снижением производственной активности и признаками **перегрева** рынка, что оказывает влияние на спрос на российский экспорт.

Начало 2025 года было ознаменовано спадом стоимостных показателей экспорта и импорта. Товарооборот в I квартале 2025 года составил 52,25 млрд долл., что на 8,4% меньше аналогичного показателя 2024 года (57,04 млрд долл.). Экспорт в Китай сократился на 9,4% (29,56 млрд долл.), импорт — на 7,0% (22,69 млрд долл.).

График 1. Внешняя торговля России и Китая.



Источник: составлено авторами на основе данных ИТС.

Китай на протяжении более десяти лет занимает позицию крупнейшего странового торгового партнёра России, обеспечивая около трети её внешнеторгового оборота. В то же время доля России в общем объёме внешней торговли Китая — порядка 3%. Тем не менее в 2024 году Россия заняла седьмое место среди крупнейших торговых партнёров КНР — после Вьетнама, Тайваня, Японии, Гонконга, Южной Кореи и США.

Следует отметить, что Россия является одним из лидеров среди стран БРИКС по торговле с Китаем, опережая Бразилию и Индию. В 2024 году на неё пришлось 26,9% внешнеторгового оборота стран БРИКС с Китаем. Кроме того, на Россию приходится 76,1% товарооборота стран ЕАЭС с Китаем. Таким образом, относительно скромная доля России во внешней торговле КНР связана с особенностью торгово-экономических связей Китая с США, Южной Кореей и Японией: для них импорт из Китая во многом является частью цепочек добавленной стоимости их собственных компаний. При этом на фоне крупнейших развивающихся стран и региона СНГ позиции России в торговле с КНР характеризуются впечатляющими объемами товарооборота.

Структура взаимной торговли в целом остаётся стабильной. Россия в первую очередь поставляет в Китай энергоносители, руды и металлы, продукцию химической промышленности и сельского хозяйства. Китайский экспорт представлен товарами обрабатывающей промышленности, включая машины, электрическое оборудование, автомобили и комплектующие к ним.

Среди товаров — лидеров китайского экспорта в Россию в 2024 году в стоимостном выражении можно выделить легковые автомобили различной мощности, тракторы и грузовые автомобили, смартфоны и ноутбуки, а также потребительские товары и продукцию химической промышленности (шины).

Таблица 1. ТОП-25 товаров, экспортированных из Китая в Россию в 2024 году.

Товар	Объем, млн долл. США	Доля
Легковые автомобили с бензиновым двигателем 1500 — 3000 куб. см	8-562,0	7,35 %
Легковые автомобили с бензиновым двигателем 1000 — 1500 куб. см	5-367,1	4,61%
Смартфоны	2-666,4	2,29%
Тракторы колесные для полуприцепов дизельные	2-550,2	2,19%
Ноутбуки и планшеты	1-542,9	1,32%
Грузовые автомобили массой от 20 т с дизельным двигателем	1-399,5	1,20%
Неклассифицированные товары	1-154,3	0,99%
Запорная арматура прочая	1-143,5	0,98%
Глинозем	902,4	0,77%
Аппаратура приема, преобразования и передачи информации	892,0	0,77%
Игрушки	885,0	0,76%
Полноповоротные экскаваторы	840,3	0,72%
Компьютерные блоки	775,2	0,67%

Прочая обувь с верхом из пластмассы или резины, не закрывающая лодыжку	747,1	0,64%
Цветные телевизоры	745,6	0,64%
Бытовые кондиционеры	663,8	0,57%
Легковые автомобили с бензиновым двигателем и электродвигателем с внешней подзарядкой	632,1	0,54%
Статические преобразователи	631,7	0,54%
Обувь с текстильным верхом, кроме спортивной	594,3	0,51%
Прочее специальное механическое оборудование	549,0	0,47%
Шины для промышленной и строительной техники	542,7	0,47%
Шины для легковых автомобилей	531,8	0,46%
Самоходные погрузчики без электропривода	530,2	0,46%
Карьерные самосвалы	521,1	0,45%
Остальное	81-132,9	69,64%

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Тенденции взаимной торговли

Данные за полные четыре месяца 2025 года показывают некоторое сокращение взаимной торговли. Общий товарооборот снизился год к году на 7,5% и составил 71,12 млрд долл. Российский экспорт сократился на 9% (до 40,31 млрд долл.), импорт — на 5,3% (до 30,81 млрд долл.). В структуре экспорта в Китай наибольшее падение зафиксировано по нефти, нефтепродуктам и газу (-29%), удобрениям (-16%), пищевым маслам (-20%) и лесу (-6%). Одновременно отмечался значительный рост поставок меди (+91%), руд (+59%) и алюминия (+50%). Импорт из Китая сократился по автомобилям и запчастям (-60%), но увеличился по промышленному оборудованию (+9%), оптической продукции (+14%), чёрным металлам (+26%) и продукции органической химии (+15%).

Со стороны Китая долгосрочным фактором спроса на российскую продукцию является **состояние экономики Китая**, поскольку экспорт России носит преимущественно сырьевой или обеспечительный характер для народного хозяйства КНР. Динамика ВВП Китая за последние годы отражает умеренное замедление по мере перехода к новой модели развития. Из «мировой мастерской», основанной на экспортоориентированной модели, Китай переходит к модели, в ядре которой находится ориентация на спрос внутри страны. Кроме того, учитывая достигнутые показатели развития, дальнейший рост ВВП страны будет всё больше определяться интенсивными, а не экстенсивными факторами.

Следует учитывать также социально-экономические показатели, включая динамику численности населения. Объективные тенденции развития страны привели к тому, что население Китая перешло к стадии **умеренного снижения численности**. В 2023 году впервые было зафиксировано снижение численности на 2 млн человек. Согласно прогнозу ООН, текущее наличествующее население в 1,4 млрд человек является пиковым и в дальнейшем будет сокращаться. С экономической точки зрения это будет означать постепенное увеличение стоимости рабочей силы и, как следствие, изменение характера экономики страны.

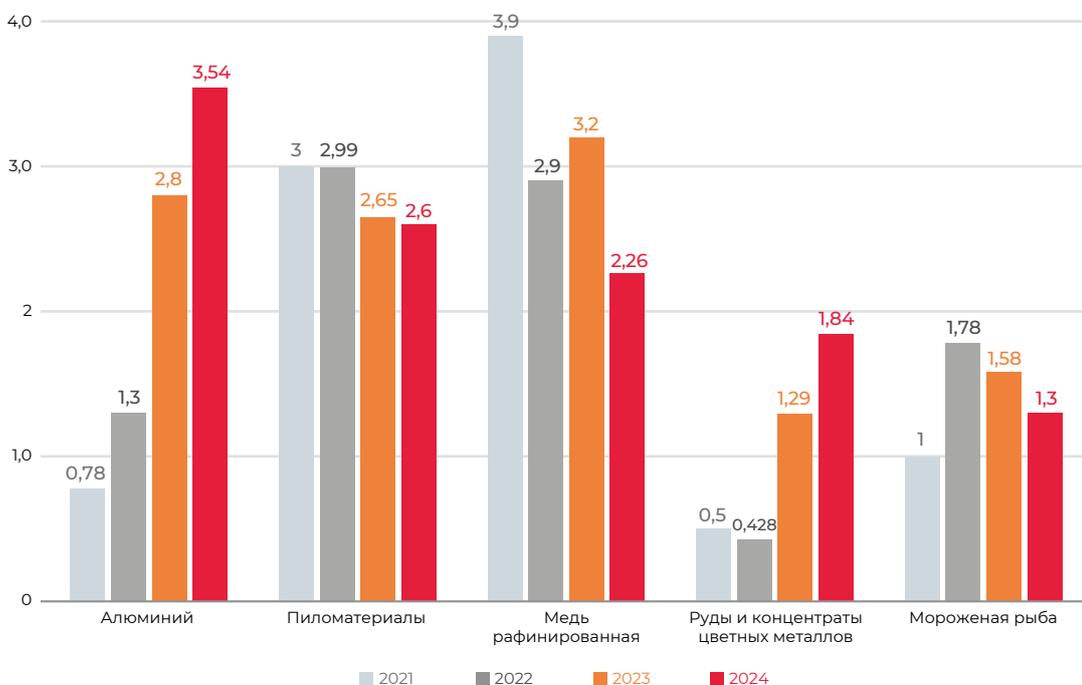
В этой связи российский экспорт в Китай, по всей видимости, будет относительно стабильным в ближайшие годы вследствие прогнозируемого **умеренного роста китайской экономики**. При этом большие возможности будут открываться в нишах, связанных со спросом на продукцию, ориентированную на средний класс в Китае. К таковой можно отнести, например, товары пищевой промышленности России. Вместе с тем стоимостные объемы экспорта России в Китай остаются подверженными колебаниям мировых цен на энергоносители и другие сырьевые товары (нефть, газ, уголь, руды, металлы). Вследствие этого возможны отдельные флуктуации, не меняющие сам характер экспорта.

Среди продукции неэнергетического экспорта России в Китай можно отметить алюминий, который с 2021 по 2024 гг. продемонстрировал рост с 0,78 до 3,54 млрд долл. Отдельные **прогнозы** показывают вероятное сохранение объемов экспорта в КНР на фоне развития зеленой энергетики, роста производства электромобилей и высокой загрузки мощностей Китая по выплавке алюминия (около 95%).

Также следует отметить рост экспорта руд и концентратов цветных металлов (с 0,5 в 2021 году до 1,84 млрд долл. в 2024 году) и мороженой рыбы (с 1 до 1,3 млрд долл.). Важно учитывать не только заинтересованность Китая в этих товарах — вследствие необходимости диверсификации и обеспечения стабильности поставок на фоне торговых войн с США, — но и возросшую значимость китайского рынка для российских производителей.

Определенное сокращение стоимостных объемов экспорта — зачастую вызванное изменением мировых цен — в обозначенные годы продемонстрировали такие позиции, как пиломатериалы (падение с 3 до 2,6 млрд долл.) и медь рафинированная (с 3,9 до 2,3 млрд долл.). Совокупно данные товары составляют неэнергетическую основу российского экспорта.

График 2. Динамика стоимостных объёмов экспорта из РФ в КНР по 5 ключевым товарным позициям за 2021–2024 гг. (без учёта энергоресурсов), млрд



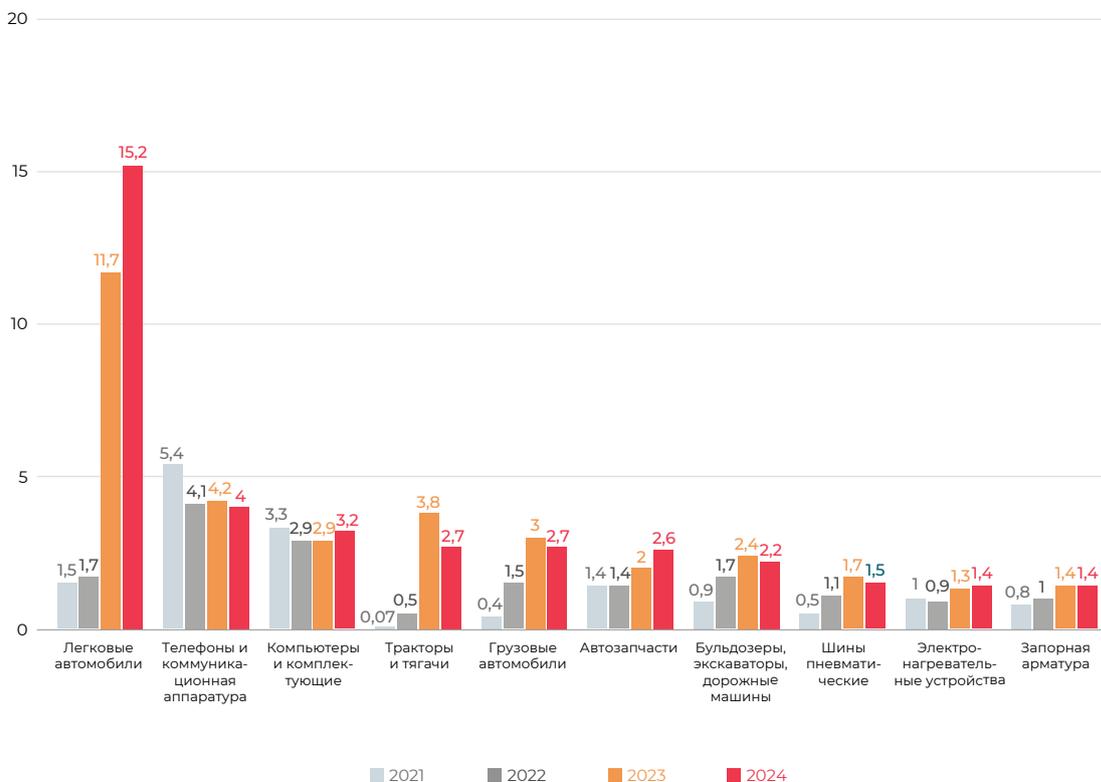
Источник: составлено авторами на основе данных ИТС.

Со стороны России спрос на китайский импорт в последние годы во многом определялся необходимостью замещения продукции западного производства — как в промышленности, так и в потребительском сегменте. Необходимость форсированного торгового поворота на Восток стала драйвером роста импорта легковых автомобилей, автозапчастей, различных электрических приборов.

Наряду с импортом легковых автомобилей из КНР, показавшим рост с 1,5 в 2021 году до 15,2 млрд долл. в 2024 году (более чем в десять раз), аналогичным образом возрос импорт тягачей и тракторов — с 0,07 до 2,7 млрд долл., грузовых автомобилей — с 0,4 до 2,7 млрд долл., бульдозеров и дорожной техники — с 0,9 до 2,2 млрд долл. При этом насыщение рынка, достигнутое к началу 2025 года, стало следствием падения объемов импорта из КНР в первой половине 2025 года. За первые пять месяцев 2025 года импорт автомобилей и комплектующих упал с 8,8 млрд до 4,2 млрд долл. (-52% к 2024 году). По состоянию на март 2025 года рынок России оказался перенасыщен китайскими автомобилями: порядка 500 тыс. штук **оставались нераспроданными**. При этом в части более тяжелой техники насыщение рынка, по всей видимости, состоялось уже в 2023 году.

Что касается поставок телефонов, компьютеров, электрического оборудования, по этим позициям стоимостные объемы импорта продемонстрировали небольшой рост или остались на примерно тех же уровнях. Импорт шин с 2021 по 2024 год вырос с 0,5 до 1,5 млрд долл., однако в январе — феврале 2025 года было зафиксировано **снижение** на 8,5%, что также свидетельствует о насыщении рынка.

График 3. 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.

Столь стремительный рост импорта китайских автомобилей вызвал определенные озабоченности внутри России, в особенности у российских производителей. В 2025 году были ужесточены технические требования к отдельным китайским грузовикам со стороны Росстандарта. Очевидно, что после стабилизации рынка в 2025 году от китайских производителей, занявших место западных компаний, будут ожидать открытия заводов на территории России или повышения степени локализации производства — по аналогии с тем путем, который прошли автопроизводители стран Запада до 2022 года.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СВЯЗАННОСТЬ РОССИИ И КИТАЯ

Грузопоток между Россией и Китаем

Доставка грузов между Китаем и Россией осуществляется различными маршрутами и видами транспорта: морским, железнодорожным, автомобильным и авиационным. Каждый способ отличается своими особенностями, сроками и стоимостью. По данным компании «Тедо», в 2024 году общий грузооборот между странами превысил 290 млн тонн: из России в Китай — 265 млн тонн, в обратном направлении — 26 млн тонн. Такая диспропорция связана с особенностями грузовой базы: из Китая следуют преимущественно более легкие и маржинальные грузы.

Наиболее гибким и эффективным способом отправления грузов, за исключением отдельных сырьевых товаров, является контейнерная доставка. Контейнерооборот между странами по итогам 2024 года составил 3 млн ДФЭ. В направлении Китай — Россия перевезено 1,8 млн ДФЭ (из которых 41% доставлено морем, 36% — железной дорогой и 22% — автомобильным транспортом), в направлении Россия — Китай — 1,2 млн ДФЭ (24% грузов морем, 56% — железной дорогой и 18% — автотранспортом).

Карта 1. Карта маршрутов Китай — Россия



Источник: составлено авторами.

Будучи континентальными соседями с общей границей в 4209 км, Россия и Китай уделяют особое внимание развитию сухопутных путей поставки грузов: по железной дороге и автомобильным сообщением.

Железнодорожный транспорт выполняет интеграционную функцию, повышая связанность регионов и государств. По [данным](#) Российских железных дорог, в 2024 году общий объём грузоперевозок между Россией и Китаем достиг 175 млн тонн, что на 9% больше, чем в 2023 году. В январе — феврале 2025 года железнодорожные перевозки увеличились на 9,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, превысив 30 млн тонн.

В начале 2025 года железнодорожные перевозки через четыре дальневосточных пограничных перехода [показали](#) рост. За первые пять месяцев года объём грузов в экспортно-импортном сообщении с Китаем увеличился на 0,9%, достигнув 16,9 млн тонн, из которых 15,9 млн тонн пришлось на экспорт. Наибольший грузооборот традиционно зафиксирован на погранпереходе Забайкальск — Маньчжурия, через который на экспорт было отправлено 8,6 млн тонн (+1,2%). Значительное увеличение показали также переходы Гродеково — Суйфэньхэ (3,7 млн тонн, +9,7%) и Нижнеленинское — Тунцзян (2,5 млн тонн, +14,3%). В то же время через переход Камышовая — Хуньчунь объём перевозок сократился на 35,2%, составив 0,98 млн тонн.

Автомобильный транспорт обладает гибким характером и адаптивностью, что делает его предметом первого выбора для многих грузоотправителей. В 2024 году автомобильные грузоперевозки из Китая в Россию [показали](#) заметный рост. Через автомобильные пограничные переходы на границе с Китаем и Монголией в восточном направлении прошло 589,2 тыс. грузовых автомобилей, что на 48,8% больше, чем в 2023 году. При этом в Россию въехало 327,4 тыс. грузовиков (+38,3%), а выезд из России по этому направлению составил 261,8 тыс. машин (+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%).

Морской транспорт является традиционным способом поставки для грузов, чувствительных к стоимости логистики и менее зависимых от скорости поставки. Морскими воротами России в торговле с Китаем являются порты Дальнего Востока (Владивосток, Восточный, Находка). По итогам 2024 года общий грузооборот портов Дальневосточного бассейна [снизился](#) до 236,5 млн тонн, что на 2,3% меньше, чем в предыдущем году.

При этом контейнерооборот за 2024 год вырос на 5%, составив 2,7 млн ДФЭ (+119 тыс. ДФЭ). Особенно заметным стало увеличение обработки контейнеров с импортными грузами — на 20% по сравнению с прошлым годом, до 1,24 млн ДФЭ, что соответствует росту на 209 тыс. ДФЭ. Экспорт при этом снизился на 6%, или 46 тыс. ДФЭ, составив 690 тыс. ДФЭ. Значение Китая для торговли иллюстрирует тот факт, что, по [данным](#) Владивостокского морского порта (ВМТП), из всего объёма международного товарооборота ВМТП на порты Китая приходится порядка 70% контейнерооборота.

В апреле 2025 года контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна снизился на 13% по сравнению с мартом, что стало самым значительным падением за год. По [данным](#) агентства InfraNews, снижение связано с переориентацией части грузопотоков на порты Балтийского бассейна. В публикации отмечается, что объём импорта контейнеров с января по апрель уменьшился со 100 тыс. ДФЭ в месяц до 70 тыс. ДФЭ в месяц.

Авиатранспорт — наиболее быстрый, но и наиболее дорогой способ перевозки грузов. Ключевыми маршрутами воздушных грузоперевозок между Китаем и Россией остаются направления Москва — Пекин. В 2024 году объём перевозок на этом направлении [составил](#) порядка 50 тыс. тонн, что на 12% больше по сравнению с 2023 годом. Важным является также маршрут Санкт-Петербург — Шанхай (28 тыс. тонн).

Инфраструктура и сроки доставки грузов

Основные континентальные маршруты представлены погранпереходами трех сегментов:

- по границе России и Китая (Суйфэньхэ — Гродеково; Тунцзян — Нижнеленинское; Хуньчунь — Камышовая; Забайкальск — Маньчжурия);
- через Монголию (Сухэ-Батор — Наушки);
- через Казахстан (Достык — Алашанькоу; Алтынколь — Хоргос).

Большинство погранпереходов имеют как железнодорожную, так и автомобильную составляющую. Основным погранпереходом двусторонней торговли России и Китая является Забайкальск (ЖДПП и МАПП), через который проходит до 50% континентального грузопотока между странами в абсолютном выражении. Кроме того, имеются планы по его [расширению](#) в части контейнерной логистики. Далее следует Гродеково (ЖДПП). В 2022 году был открыт для грузового движения первый железнодорожный мост через Амур с перегонем Нижнеленинское — Тунцзян.

Отдельным направлением приложения усилий является [модернизация](#) Восточного полигона — инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали (Транссиб). Ключевой задачей является расширение железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока, с тем чтобы обеспечить возросшие объемы к перевозке как для контейнерных, так и для других грузов.

Железнодорожный маршрут через территорию Монголии традиционно важен для взаимной торговли России и Китая. Грузопоток для данного маршрута формируется преимущественно в северных и центральных провинциях Китая и направляется по Трансмонгольской магистрали. Ключевыми пограничными пунктами являются пары переходов Эрэн-Хото (КНР) — Замын-Ууд (Монголия) и Сухэ-Батор (Монголия) — Наушки (Россия). В 2024 году через железнодорожный переход «Наушки» было [перевезено](#) свыше 8,5 млн тонн грузов, а расширение пропускной способности ЖДПП «Наушки» [увеличивает](#) его пропускную способность до 15 млн тонн в год.

Отдельно необходимо отметить [маршрут](#) через Казахстан с задействованием погранпереходов «Достык» и «Алтынколь». Данный маршрут традиционно используется для транзита Китай — Европа — Китай. Однако в связи с переориентацией на Восток казахстанские погранпереходы [используются](#) также для экспортно-импортных перевозок между Россией или Беларуссией и Китаем. В дополнение к существующим погранпереходам ведется [строительство](#) третьего ЖДПП — «Бахты», который будет располагаться севернее двух других пунктов и будет во многом ориентирован на грузы двусторонней торговли России и Китая.

Наличие гибкой инфраструктуры позволяет грузоотправителям из России и Китая выбирать наиболее оптимальные способы доставки. Как показано в сравнительной таблице, [подготовленной](#) аналитиками ERAI, доставка грузов морем является наиболее долгим, но, как правило, наиболее экономным способом поставки грузов и занимает от 35 до 50 дней. Железнодорожный транспорт требует от 15 до 30 дней на доставку и выступает оптимальным способом поставки грузов с точки зрения скорости и стоимости доставки. Гибкий автомобильный транспорт обеспечивает доставку за 11–25 дней в зависимости от маршрута и загруженности погранпереходов. Наиболее быстрым способом перевозки является авиатранспорт, который традиционно используется для грузов, ориентированных на скорость поставки (например, цветы) или предъявляющих высокие требования к сохранности (например, микроэлектроника).

Таблица 2. Сравнительная таблица маршрутов Китай — Россия по видам

Вид транспорта	Основные маршруты	Срок доставки
Железнодорожный	Китай — Казахстан (Достык, Алтынколь) / Монголия (Замын-Ууд) / Дальний Восток / Забайкальск — Москва	15–30 дней
Морской (мультимодальный)	Порты Китая — порты России	35–50 дней
Автомобильный	Китай — Казахстан (Алтынколь) / Монголия (Замын-Ууд) / Дальний Восток — Москва	11–25 дней
Авиационный	Китай — Москва, Санкт-Петербург (прямые рейсы)	2–7 дней

Источник: [индекс ERAI](#).

Транспортная логистика между Россией и Китаем прошла значительный путь развития и сумела адаптироваться к новым внешнеторговым реалиям, обеспечив перемещение грузов между странами в условиях резкого роста объёмов перевозок в восточном направлении. Развитие Восточного полигона, расширение существующих пунктов пропуска и сопутствующей инфраструктуры, а также строительство новых объектов призваны ускорить движение товаров в рамках двусторонней торговли. Ожидаемая стабилизация взаимной торговли партнёров станет фундаментальным фактором, определяющим динамику экспортно-импортных грузоперевозок в ближайшие годы.

Кроме того, следует отметить значимость для китайских грузоотправителей транзитных перевозок по территории России. Инвестиции в инфраструктуру Транссибирской магистрали, Северного морского пути, а также дружественных сопредельных государств способны обеспечить конкурентные позиции России в качестве ведущей транзитной страны Северной Евразии. В этом отношении ключевым вопросом является поиск баланса между национальными интересами и экономической целесообразностью отдельных инвестиционных проектов, в том числе со стороны партнёров.