

УДК 323.285**Трансформация российско-китайского логистического взаимодействия: стратегический приоритет восточного направления****Ярёха Анастасия Николаевна**

Ассистент,
кафедра американских исследований,
Санкт-Петербургский государственный университет,
199034, Российская Федерация, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7-9;
e-mail: annikya98@gmail.com

Евтушенко Владислав Сергеевич

Магистрант,
Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций
им. профессора М.А. Бонч-Бруевича,
193232, Российская Федерация, Санкт-Петербург, пр. Большевиков, 22;
e-mail: vlad.19rus@mail.ru

Середа Кристина Сергеевна

Магистр,
Донецкий государственный университет,
283015, Российская Федерация, Донецк, ул. Челюскинцев, 46;
e-mail: christina_sereda@mail.ru

Соколов Александр Юрьевич

Кандидат технических наук, доцент,
кафедра информатики и математики,
Волгоградская академия МВД России,
400089, Российская Федерация, Волгоград, ул. Историческая, 130;
e-mail: sokolov.a82@yandex.ru

Аннотация

Целью настоящего исследования является выявление ключевых тенденций и проблем в развитии логистического взаимодействия между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой в условиях трансформации международных экономических связей, вызванной введением антироссийских санкций с 2022 года. В работе представлены результаты комплексного анализа изменения структуры внешнеэкономических маршрутов, с акцентом на развитие железнодорожных контейнерных перевозок и мультимодальных решений. Используются методы системного, сравнительного и

статистического анализа, а также данные аналитики АО «РЖД Логистика» и «РЖД Бизнес Актив».

Установлено, что восточное направление, охватывающее маршруты через Забайкальск, Достык и Наушки, приобретает стратегическое значение. Проведён расчёт транспортных издержек и сроков доставки по каждому маршруту. Подтверждена экономическая и временная эффективность маршрута через Казахстан (Достык – Алашанькоу), обеспечивающего доставку грузов за 22 суток с минимальными издержками. Вместе с тем, реализация крупномасштабных проектов по расширению инфраструктуры, таких как запуск транспортно-логистического комплекса в Забайкальске, повысила пропускную способность и сократила время обработки грузов. Также обозначены ограничения, вызванные дефицитом контейнеров и сбоями международных платёжных систем, для преодоления которых требуется совместное развитие платёжной и страховой инфраструктуры. Сделан вывод о необходимости приоритизации железнодорожных маршрутов как основного элемента внешнеэкономической стратегии России в условиях геополитической изоляции и обозначено направление дальнейшей адаптации логистической системы на основе сотрудничества с китайскими партнёрами.

Для цитирования в научных исследованиях

Ярёха А.Н., Евтушенко В.С., Середя К.С., Соколов А.Ю. Трансформация российско-китайского логистического взаимодействия: стратегический приоритет восточного направления // Теории и проблемы политических исследований. 2025. Том 14. № 2А. С. 63-75.

Ключевые слова

Россия, Китай, железнодорожные перевозки, контейнерные перевозки, мультимодальные маршруты, санкции, логистика.

Введение

Логистические взаимоотношения и транспортные связи между Российской Федерацией и другими странами с февраля 2022 года после начала СВО Россией на территории Украины претерпели серьезные изменения. Со стороны Европейских стран были сформированы целые пакеты санкций, которые коснулись практически всех отраслей экономики России. Под санкционным давлением было практически полностью заблокировано авиасообщение с так называемыми «недружественными странами», что стало основанием для серьезных проблем в области морских, железнодорожных и автомобильных перевозок. Погрузка на железной дороге в марте 2022 года существенно упала, на 2,4 %. Основной причиной для данного снижения стало прекращение перевозки грузов на территорию Украины и через нее [Погрузка на сети РЖД, www.rzd.ru].

Материалы и методы

Исследование базируется на применении целого ряда аналитических и эмпирических методов, направленных на выявление особенностей транспортной логистики между Россией и КНР в условиях санкционного давления и трансформации внешнеэкономических связей.

Системный подход позволил рассмотреть логистику как интеграцию различных компонентов: государственной транспортной политики, корпоративной стратегии логистических операторов, международной нормативной среды и внешнеэкономических факторов.

Статистический метод был применён для оценки изменения распределения потоков перевозок между западным, восточным и южным направлениями. Использовались данные «РЖД Бизнес Актив» и официальная информация логистических структур, что позволило количественно зафиксировать рост значимости восточного направления и проанализировать структурные сдвиги в грузоперевозках. Сравнительный анализ обеспечил возможность сопоставления трёх ключевых железнодорожных маршрутов (через Забайкальск – Маньчжурию, Достык – Алашанькоу, Наушки – Эрлян) по таким критериям, как общая стоимость доставки, продолжительность маршрута, пропускная способность пограничных переходов и логистическая эффективность.

Результаты

Как пишут в своем исследовании Бударина Н. А. и Ненадышина Т. С., внешняя торговля страны – это часть произведенных товаров и услуг, которые определенная страна выносит за пределы своей территории в целях реализации, а также та часть товаров, услуг и иных элементов вещественных и не вещественных свойств, которые страна ввозит из-за границы [Бударина, Ненадышина, 2022].

Кузнецова К. Д. понимает термин «внешняя торговля» как особенности торговых операций одной страны с другими странами через оплачиваемый ввоз (импорт) и оплачиваемый вывоз (экспорт) товаров [Кузнецова, 2021].

Также внешняя торговля рассматривается как форма международных экономических отношений, которая включает в себя обмен товарами и услугами, экспортируемыми страной на основе ее преимуществ в данной сфере, а также импортируемыми товарами и услугами, производство которых в стране отсутствует. Данная деятельность должна регулироваться международными институтами экономики, и ее основная цель – способствовать экономическому росту страны. Данной позиции придерживается Пястолов О. А. [Пястолов, 2021].

Таким образом, внешняя торговля является формой связи между производителями продукции разных стран через внешнеторговые операции, которые носят коммерческий характер и представляют собой набор технических приемов, последовательное применение которых обеспечивает реализацию договора купли-продажи.

В логистике Российской Федерации восточное направление считается очень загруженным. Проблема возникающих «пробок» в транспортных потоках постоянно требовала вмешательства, а геополитическая обстановка сделала ее еще более острой. Для расширения узких мест Восточного полигона со стороны правительства Российской Федерации было принято решение повышения капитализации из средств Фонда национального благосостояния компании «РЖД» на 250 млрд руб.

Аналитика «РЖД Бизнес Актив» [РЖД Бизнес Актив, [www](http://www.rzd.ru)] демонстрирует, что в январе 2022 года на перевозки по определенному направлению приходились следующие доли:

- западное направление – 60 %;
- восточное направление – 35 %;
- южное направление – 5 %.

Уже к марту 2022 году соотношение между долями существенно изменилось, составив 46 % и 50 % по направлениям запад и восток соответственно. Доля южного направления под воздействием геополитического влияния не изменилась.

«Распивка» восточного направления, по мнению бизнес-объединений, возможна в случае, если правительство обеспечит перевозки приоритетным доступом к инфраструктуре, которая имеется в Восточном полигоне. Необходимо согласование между российской и китайской железными дорогами, обеспечение дополнительных контейнерных мощностей, в том числе – и от китайских перевозчиков [Самуйлов, Паршина, Серов, 2020].

Если говорить о вызовах со стороны Китая, то как было указано выше, торговые отношения между Китаем и Российской Федерацией существенно осложнились по причине обострения конфликта между Россией и Украиной. Сразу после начала спецоперации многие покупатели и кредиторы из Китая начали избегать поставок угля, нефти из Российской Федерации, что было вызвано возможностью попасть в так называемую «ловушку санкций». Необходимо понимать, что в качестве предпочтений для любой китайской компании, осуществляющей деятельность и операции за рубежом, возможность постоянного доступа к финансовой системе США представляется более ценной, чем сделки с Россией, хотя многие компании высказывают желание не обращать внимание на выдвигаемые против страны санкции. На официальном уровне Китай не выражает поддержку западных санкций против России, однако в сфере корпоративного сектора возможны проблемы в деловом сотрудничестве, так как китайские компании опасаются попасть под вторичные санкции со стороны США. В 2014 году Китай уже сталкивался с подобной ситуацией, когда доступ к американским и европейским транснациональным банкам был ограничен. Китайские банки отказывались предоставлять кредитные линии российским партнерам. Некоторые китайские финансовые институты проявляли чрезмерную осторожность в вопросе санкций против России, часто блокируя долларовые платежи и переводы из России, даже если инициаторы платежей не находились в санкционных списках [Новое китайское предубеждение грузов, www].

28 февраля 2022 года официальным представителем министерства иностранных дел КНР Ван Вэньбином было сделано заявление, что Китай не станет страной, которая поддерживает санкционное давление на Россию для решения конфликта. Это стало знаком того, что торговые отношения с Россией, хотя и должны будут претерпевать серьезные изменения, но будут продолжаться. Данные изменения заключались в том, что многими китайскими банками было приостановлено финансирование покупок, а трейдеры стали сталкиваться с проблемами в обеспечении логистики.

Обсуждение

АО «РЖД Логистика», входящая в холдинг «РЖД», является экспертом в организации логистических сервисов, преимущественно с использованием железнодорожного транспорта. Компания активно развивает свои компетенции в области мультимодальных сервисов, включая использование других видов транспорта. Следуя запросам рынка и анализу новых возможностей, Компания расширяет спектр предоставляемых услуг и стремится к лидерству в сегментах 3PL/4PL и мультимодальных перевозках.

При импортных и экспортных поставках с Китаем компании выполняли большую долю перевозок до усложнения геополитической ситуации морским транспортом. В связи с тем, что большинство получателей находится европейской части России, выбор морской доставки в

порты Владивосток и последующей перевозки автотранспортом или контейнерными поездами в западную часть России долгое время считался наиболее рентабельным и экономически оправданным вариантом, однако в настоящее время такой путь перестает быть интересным [Подберезкина, Сазонов, 2023].

Мощности международных автомобильных пограничных переходов Китай – Россия также значительно ограничивают возможности автоперевозок из Китая. Например, самый крупный из них – Маньжурия – Забайкальск – в день пропускает только около 100 машин в обоих направлениях, тогда как остальные пограничные переходы (Суйфэнхэ – Пограничный, Дуннин – Полтавка, Хунчунь – Краскино) пропускают всего лишь около 40 машин ежедневно. В период кризиса с контейнерами и пандемии спрос на этот вид перевозок резко возрос. Это связано с тем, что стало сложно предсказать сроки доставки морским транспортом. Пограничные пункты быстро переполнились, образовались длинные очереди из тысяч автомобилей. Более того, эпидемиологическая обстановка в Китае значительно влияет на работу этих пограничных переходов, поскольку при даже незначительных вспышках в этом регионе власти сразу закрывают границу. Для перевозки больших объемов данная форма доставки не подходит [Покровская, 2023].

Железнодорожная перевозка является одной из наиболее полноценных альтернатив, которая также используется как звено мультимодальной перевозки. Существует несколько основных путей железнодорожной доставки из Китая в Россию, которые используются АО «РЖД Логистика».



Рисунок 1 – Маршруты РЖД Логистика импорт/экспорт Китай

Среди основных экспортных и импортных маршрутов, по которым «РЖД Логистика» реализует свою деятельность выделяют следующие:

Основные экспортные маршруты:

- Москва – Шэньян / Сучжоу / Циндао / Пекин / Нанкин (от 16 суток);
- Новосибирск / Красноярск / Иркутск – Чэнду / Шанхай (от 10 суток);
- Нижний Новгород / Казань / Ижевск / Екатеринбург / Улан-Удэ / Самара;

– Сучжоу (от 10 суток).

Основные импортные маршруты:

– Гуанчжоу – Москва (через Забайкальск) (от 14 суток);

– Сиань / Чунцин / Сучжоу / Ухань / Иу – Москва (через Забайкальск / Наушки / Достык) (от 14 суток).

В настоящее время наиболее популярным и развитым является Северный коридор, маршрут непосредственно из Китая в Россию через пограничный переход Маньчжурия – Забайкальск или Суйфэньхэ – Гродеково. Перечень действующих железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Перечень железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем

№	Пункт пропуска в России	Пункт пропуска в Китае	Вид	Таможня
1	Гродеково (Приморский край)	Суйфэньхэ (провинция Хэйлунцзян)	Железнодорожный (Многосторонний)	ГРОДЕКОВСКАЯ (01500)
2	Забайкальск (Читинская область)	Маньчжурия (Внутренняя Монголия)	Автомобильный Железнодорожный (Многосторонний)	ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ (02100)
3	Махалино	Хуньчунь	Железнодорожный (Многосторонний)	ЧИТИНСКАЯ (08200)
4	Пограничный (Приморский край)	Суйфэньхэ (провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Железнодорожный (Многосторонний)	ГРОДЕКОВСКАЯ (01500)
5	Камышовая (Приморский край)	Хуньчунь	Железнодорожный (Двусторонний)	ЖДПП Махалино (98740)

В основном используется пограничный переход через Забайкальск. По данному направлению ОАО «РЖД» проводило деятельность уже достаточно давно. Так, в 2021 году компания запустила транспортно-логистический комплекс (ТЛК) на пограничной станции Забайкальск, что является значительным достижением. ТЛК предназначен для перегрузки различных грузов, включая контейнеры, уголь, колесную технику, а также грузы большой длины и веса. Кроме того, комплекс имеет возможность длительного хранения различных товаров. Реализация этого проекта в станции Забайкальск является частью программы по ее развитию, и РЖД вложили в него 10 млрд рублей. Уже 28 марта 2022 года пропускная способность станции Забайкальск была увеличена и теперь составляет 52 железнодорожных состава в сутки (32 состава по «широкой» российской колее 1520 мм и 20 составов по «узкой» китайской колее 1435 мм). Расширение возможностей РЖД на станции Забайкальск полностью соответствует современным задачам транспортной отрасли России: обеспечение стабильности работы и увеличение объемов грузоперевозок. Открытие пункта перегрузки внесло существенный вклад в укрепление сотрудничества с Китаем как стратегическим партнером, а также усилило железнодорожную инфраструктуру Восточного полигона. В настоящее время практически все грузы из Китая, поступающие в Россию, могут быть перегружены в данном ТЛК, что существенно ускоряет обработку каждого вагона и сокращает время практически на четверть [РЖД запустили транспортно-логистический комплекс, www.rzd.ru].

АО «РЖД Логистика» сообщает о растущем спросе на перевозки, который наблюдается в большинстве направлений, за исключением пересечения европейских границ, особенно

значительный рост спроса отмечается на транспортировку товаров между Россией и Китаем. Компания получает запросы на перевозку разнообразных типов грузов, включая промышленные товары, товары народного потребления, а также сельскохозяйственную продукцию, пищевые продукты и лекарства. Запросы на экспортные и транзитные перевозки через Казахстан увеличились вдвое.

Развитие контейнерных перевозок, а также изменение маршрутов становится ключевыми тенденциями в логистике по направлению «Россия- Китай». Сложившаяся геополитическая и экономическая обстановка привела к значительным изменениям и обнажила некоторые проблемы. Транспортным компаниям, в том числе АО «РЖД Логистика», необходимо учесть все аспекты при разработке стратегий деятельности. Дефицит контейнеров, произошедший по причине приостановки деятельности трех ведущих контейнерных линий (Maersk, MSC и CMA CGM) частично может быть устранен с появлением новых морских перевозчиков, а также путем централизованной закупки новых контейнеров в Китае. Возможно, для решения этой проблемы потребуется вмешательство государства, например, путем снижения пошлин на ввоз китайских контейнеров или финансирования расширения отечественного производства. Чтобы привлечь дополнительные объемы и привезти контейнеры, ставки на импортные контейнерные грузы будут снижаться, а ставки на экспорт в Китай – расти [Дефицит контейнеров в РФ, [www](#)].

В сфере расчетов существует актуальная проблема определения перспективной модели сотрудничества в области платежей. Возможны два варианта: совместное объединение и «стыковка» российской и китайской аналогов SWIFT или параллельное взаимное проникновение китайской системы расчетов в Россию и российской системы в Китай. В этом контексте компаниям следует использовать возможности «Быстрых платежей» и QR-кодов, которые успешно применяются для обхода санкционных ограничений.

Также компании следует уделить внимание формированию платежной системы страхования, чтобы укрепить положение первенства для железнодорожных перевозок, так как морские операции с каждым днем теряют свою популярность среди перевозчиков в направлении «Россия – Китай». Снижение популярности морских перевозок обусловлена тем, что стоимость контейнеров для перевозки между Владивостоком и городами Китая является очень высокой, а также серьезной проблемой является отсутствие мест для разгрузки. Железнодорожные перевозки получают преимущество по причине более низкой цены, а также по причине доступности осуществления процесса без сложных документальных операций.

С точки зрения таможенных проблем, существует острая необходимость в реконструкции инфраструктуры пунктов пропуска, так как она не соответствует растущим объемам перевозок международных грузов. Система электронной очереди не может эффективно функционировать в одностороннем режиме. Теоретически, Россия может разработать и внедрить электронные очереди, которые будут отлично работать. Однако, если по какой-либо причине китайская сторона прекращает пропуск через границу (например, из-за аварийных ситуаций, сбоев в таможенных системах и прочего), то электронная очередь оказывается бесполезной. Эффективное функционирование электронной очереди возможно только при сотрудничестве пограничных и таможенных органов с обеих сторон границы. Оптимизация логистической и таможенной деятельности позволяет не только увеличить показатели экспорта и импорта, но и увеличить транзитный потенциал региона.

Чтобы не зависеть от морских перевозок и не загружать портовые возможности Дальнего Востока будет предложено отдать приоритет маршрутам без использования морского плеча, для этого предлагаем рассмотреть три варианта импортно-экспортного маршрута Москва – Сучжоу

с прохождением трех разных сухопутных пограничных переходов: Забайкальск – Маньчжурия (Россия – Китай), Достык – Алашанькоу (Россия – Казахстан – Китай), Наушки – Сухэ-Батор – Эрлянь (Россия – Монголия – Китай) без использования морского плеча и рассчитать транспортные издержки.

Сучжоу, расположенный в Китае, является значительным логистическим хабом. Основной способ доставки для этого города – железнодорожный транспорт, так как через его территорию проходит главная железнодорожная магистраль, связывающая важнейшие промышленные центры страны. Сборные грузы регулярно доставляются контейнерными поездами в/из Сучжоу.

Рассмотрим первый вариант доставки груза (417039: Провода из цветных металлов обмоточные 85447000: Кабели волоконно-оптические вес – 18 т) из Москвы в Сучжоу железнодорожным транспортом через погранпереход Забайкальск– Маньчжурия в 20 – и 40 – футовых контейнерах. Маршрут начинается со станции Кунцево 2, где на терминале происходит погрузка товара в контейнер (аренда ТрансКонтейнер).

Маршрут 1:

- Начальный пункт отправки: Москва (Россия);
- Конечный пункт доставки: Сучжоу (Китай);
- Станция пересечения границы: Забайкальск – Маньчжурия;
- Задействованный вид транспорта: железнодорожный.

С помощью программы «Rail-Тариф» [Тариф-Онлайн, [www](http://www.railtarif.ru)] и ставкам АО «РЖД Логистика» [РЖД Логистика. Контейнерные перевозки, [www](http://www.rzd-logistics.ru)] был определен маршрут и стоимость перевозки. Перевозка до границы осуществляется по железной дороге, после чего контейнер перегружается на другие железнодорожные платформы на китайской стороне и отправляется в Сучжоу. Процесс перевалки (перегруз с платформы на платформу) на российско-китайской границе связан с различием в ширине колеи (1520 мм в России и 1435 мм в Китае). Затем груз следует по железным дорогам Китая от Маньчжурии до станции Сучжоу. В таблице 2 представлена общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки по данному маршруту.

Таблица 2 – Общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки по маршруту «Москва – Сучжоу» через переход «Забайкальск – Маньчжурия»

Наименование оплачиваемых услуг	Ставка за 20', руб	Ставка за 40', руб
Ж/д тариф	447 486,00	673 515,00
Ж/д тариф по Китаю		
Предоставление контейнера		
Работы при отправлении/прибытии		
Прочие платежно-финансовые и иные экспедиторские услуги		
Плата за перегруз с платформы на платформу на границе	6 954,00	13 905,00
Комиссионные взносы	4 030,00	4 030,00
Общая стоимость	458 470,00	691 450,00

Цены, указанные в таблице, приведены за 1 контейнер. Общее время доставки указанного груза в контейнере из Москвы в Сучжоу через переход «Забайкальск – Маньчжурия» составляет примерно 46 суток.

Маршрут 2

- Начальный пункт отправки: Москва (Россия);

- Конечный пункт доставки: Сучжоу (Китай);
- Станция пересечения границы: Достык –Алашанькоу;
- Задействованный вид транспорта: железнодорожный.

В таблице 3 представлена общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки через Казахстан по маршруту «Москва – Сучжоу» через переход «Достык –Алашанькоу».

Таблица 3 – Общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки через Казахстан по маршруту «Москва – Сучжоу» через переход «Достык – Алашанькоу»

Наименование оплачиваемых услуг	Ставка за 20', руб	Ставка за 40', руб
Ж/д тариф	497 525,00	681 320,20
Ж/д тариф по Китаю		
Предоставление контейнера		
Работы при отправлении/прибытии Погрузочно-разгрузочные работы		
Прочие платежно-финансовые и иные экспедиторские услуги		
Плата за перегруз с платформы на платформу на границе	6 954,00	13 905,00
Комиссионные взносы	4 030,00	4 030,00
Общая стоимость	508 509,00	699 255,20

Цены, указанные в таблице, приведены за 1 контейнер. Общее время доставки указанного груза в контейнере из Москвы в Сучжоу через переход «Достык –Алашанькоу» составляет примерно 22 суток.

Маршрут 3

- Начальный пункт отправки: Москва (Россия);
- Конечный пункт доставки: Сучжоу (Китай);
- Станция пересечения границы: Наушки– Эрлянь;
- Задействованный вид транспорта: железнодорожный.

В таблице 4 представлена общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки через Монголию по маршруту «Москва – Сучжоу» через переход «Наушки– Эрлянь».

Таблица 4 – Общая стоимость контейнерной железнодорожной перевозки через Монголию по маршруту «Москва – Сучжоу» через переход «Наушки– Эрлянь»

Наименование оплачиваемых услуг	Ставка за 20', руб	Ставка за 40', руб
Ж/д тариф	680 895,60	1 128 071,80
Ж/д тариф по Китаю		
Предоставление контейнера		
Работы при отправлении/прибытии Погрузочно-разгрузочные работы		
Прочие платежно-финансовые и иные экспедиторские услуги		
Плата за перегруз с платформы на платформу на границе	6 954,00	13 905,00
Комиссионные взносы	4 030,00	4 030,00
Общая стоимость	691 879,60	1 146 006,80

Цены, указанные в таблице, приведены за 1 контейнер. Общее время доставки указанного груза в контейнере из Москвы в Сучжоу через переход «Наушки– Эрлянь» составляет примерно 33 суток.

Общим преимуществом всех маршрутов является использование исключительно железнодорожного транспорта, что позволяет избежать сложностей, связанных с морской логистикой, включая высокие ставки и нехватку портовых мощностей. В то же время железнодорожные перевозки выигрывают благодаря сниженным затратам, доступности и минимизации документооборота.

Заключение

Сложившаяся геополитическая обстановка, вызванная введением санкций в отношении Российской Федерации, существенно изменила структуру международных логистических потоков. Ограничение авиасообщения, снижение объемов морских перевозок и перегрузка портовой инфраструктуры обострили необходимость переориентации внешнеэкономической деятельности на восточное направление, в первую очередь на взаимодействие с Китайской Народной Республикой.

В условиях ограниченного пропуска автотранспорта на китайско-российской границе и снижения надежности морского транспорта, железнодорожные перевозки приобретают стратегическое значение. Особую актуальность приобретает развитие мультимодальных решений с приоритетом железнодорожного плеча, что обусловлено высокой пропускной способностью и возможностью масштабного обслуживания контейнерных потоков.

Реализация проектов по расширению пропускной способности и модернизации инфраструктуры на станциях, включая запуск транспортно-логистического комплекса в Забайкальске, позволила сократить время обработки и повысить надежность железнодорожных поставок. Создание эффективной логистической сети требует дальнейшего взаимодействия с китайскими партнерами в части синхронизации нормативных процедур, внедрения цифровых технологий и увеличения контейнерных мощностей.

Библиография

1. Бударина Н. А., Ненадышина Т. С. Внешняя торговля России: тенденции и перспективы развития // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – №. 6. – С. 7-24.
2. Кузнецова К. Д. Логистика в международной торговле // Инновационные научные исследования. – 2021. – № 3. – С. 70-77.
3. Подберезкина О. А., Сазонов С. Л. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта и логистики. В новых геополитических условиях в 2022-2023 гг. // Научно-аналитический журнал Обозреватель-Observer. – 2023. – №. 3 (398). – С. 44-55.
4. Покровская О. Д. Развитие логистической транспортной системы России в условиях санкций // Бюллетень результатов научных исследований. – 2023. – №. 3. – С. 58-72.
5. Пястолов О. А. Обеспечение безопасности международной торговли на основе цифровой логистики в условиях пандемии // Отходы и ресурсы. – 2021. – Т. 8. – № 4. – С. 34-40.
6. Самуйлов В. М., Паршина В. С., Серов К. Д. Особенности логистической организации мультимодальных перевозок Россия-Китай // Инновационный транспорт. – 2020. – №. 1. – С. 18-23.
7. Дефицит контейнеров в РФ постепенно снижается // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://grant-cargo.ru/novosti/deficit-kontejnerov-v-rf-postepenno-snizhaetsya/> (дата обращения: 09.03.2025).
8. Новое китайское предубеждение грузов // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3779051> (дата обращения: 05.03.2025).
9. Погрузка на сети РЖД снизилась в марте на 2,4%, грузооборот вырос на 3,1% // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=201725> (дата обращения: 05.03.2025).

10. РЖД Бизнес Актив // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rzdbr.ru/> (дата обращения: 05.03.2025).
11. РЖД запустили транспортно-логистический комплекс на станции Забайкальск // [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.1tv.ru/news/2022-03-28/424894-rzhd_zapustili_transportno_logisticheskiy_kompleks_na_stantsii_zabaykalsk (дата обращения: 09.03.2025).
12. РЖД Логистика. Контейнерные перевозки // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rzdlog.ru/upload/medialibrary/433/jna7r0j8nx72urfd8edt7cvs27hcczkk.pdf> (дата обращения: 03.04.2025).
13. Тариф-Онлайн // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rail-tariff.com/?language=en> (дата обращения: 09.03.2025).

Transformation of Russian-Chinese Logistics Cooperation: Strategic Priority of the Eastern Direction

Anastasiya N. Yarekha

Assistant Lecturer,
Department of American Studies,
Saint Petersburg State University,
199034, 7-9, Universitetskaya emb., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: annikya98@gmail.com

Vladislav S. Evtushenko

Master's Student,
Bonch-Bruевич Saint Petersburg State University of Telecommunications,
193232, 22, Bolshhevikov ave., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: vlad.19rus@mail.ru

Kristina S. Sereda

Master's Degree Holder,
Donetsk State University,
283015, 46, Chelyuskintsev str., Donetsk, Russian Federation;
e-mail: christina_sereda@mail.ru

Aleksandr Yu. Sokolov

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,
Department of Informatics and Mathematics,
Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
400089, 130, Istoricheskaya str., Volgograd, Russian Federation;
e-mail: sokolov.a82@yandex.ru

Abstract

This study aims to identify key trends and challenges in the development of logistics cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China amid the transformation of international economic relations caused by anti-Russian sanctions since 2022. The paper presents

results of a comprehensive analysis of changes in foreign trade route structures, focusing on the development of railway container transportation and multimodal solutions. Methods of systemic, comparative, and statistical analysis were employed, along with data analytics from JSC "RZD Logistics" and "RZD Business Active". The research establishes that the eastern direction, encompassing routes through Zabaikalsk, Dostyk, and Naushki, is gaining strategic importance. Calculations of transportation costs and delivery times for each route were conducted, confirming the economic and temporal efficiency of the Kazakhstan route (Dostyk-Alashankou), which ensures cargo delivery within 22 days at minimal costs. Meanwhile, large-scale infrastructure expansion projects, such as the launch of the transport and logistics complex in Zabaikalsk, have increased throughput capacity and reduced cargo processing time. The study also identifies constraints caused by container shortages and disruptions in international payment systems, requiring joint development of payment and insurance infrastructure. The conclusion emphasizes the need to prioritize railway routes as a key element of Russia's foreign economic strategy under geopolitical isolation and outlines directions for further adaptation of the logistics system based on cooperation with Chinese partners.

For citation

Yarekha A.N., Evtushenko V.S., Sereda K.S., Sokolov A.Yu. (2025) Transformatsiya rossiysko-kitayskogo logisticheskogo vzaimodeystviya: strategicheskiy prioritet vostochnogo napravleniya [Transformation of Russian-Chinese Logistics Cooperation: Strategic Priority of the Eastern Direction]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 14 (2A), pp. 63-75.

Keywords

Russia, China, railway transportation, container shipping, multimodal routes, sanctions, logistics.

References

1. Budarina N. A., Nenadyshina T. S. Russia's Foreign Trade: Development Trends and Prospects // Russian Foreign Economic Bulletin. - 2022. - No. 6. - P. 7-24.
2. Kuznetsova K. D. Logistics in International Trade // Innovative Scientific Research. - 2021. - No. 3. - P. 70-77.
3. Podberezkina O. A., Sazonov S. L. Russian-Chinese Cooperation in Transport and Logistics. In the New Geopolitical Conditions in 2022-2023 // Scientific and Analytical Journal Observer-Observer. - 2023. - No. 3 (398). - P. 44-55.
4. Pokrovskaya O. D. Development of the logistics transport system of Russia in the context of sanctions // Bulletin of scientific research results. - 2023. - No. 3. - P. 58-72.
5. Pyastolov O. A. Ensuring the security of international trade based on digital logistics in the context of a pandemic // Waste and resources. - 2021. - Vol. 8. - No. 4. - P. 34-40.
6. Samoilov V. M., Parshina V. S., Serov K. D. Features of the logistics organization of multimodal transportation Russia-China // Innovative transport. - 2020. - No. 1. - P. 18-23.
7. The shortage of containers in the Russian Federation is gradually decreasing // [Electronic resource]. Access mode: <https://grant-cargo.ru/novosti/deficit-kontejnerov-v-rf-postepenno-snizhaetsya/> (date of access: 09.03.2025).
8. New Chinese prejudice against cargo // [Electronic resource]. Access mode: <https://www.kommersant.ru/doc/3779051> (date of access: 05.03.2025).
9. Loading on the Russian Railways network decreased by 2.4% in March, cargo turnover increased by 3.1% // [Electronic resource]. Access mode: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=201725> (date of access: 05.03.2025).
10. Russian Railways Business Active // [Electronic resource]. Access mode: <https://rzd.ru/> (date accessed: 05.03.2025).
11. Russian Railways launched a transport and logistics complex at the Zabaikalsk station // [Electronic resource]. Access mode: https://www.1tv.ru/news/2022-03-28/424894-rzhd_zapustili_transportno_logisticheskii_kompleks_na_stantsii_zabaykalsk (date accessed: 09.03.2025).
12. Russian Railways Logistics. Container transportation // [Electronic resource]. Access mode:

<https://rzdlog.ru/upload/medialibrary/433/jna7r0j8nx72urfd8edt7cvs27hcczkk.pdf> (date accessed: 03.04.2025).

13. Tariff-Online // [Electronic resource]. Access mode: <https://rail-tariff.com/?language=en> (date of access: 09.03.2025).