

М.В. Александрова

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ «КИТАЙ—ЕВРОПА» И ОСОБЕННОСТИ ИХ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В настоящее время мир переживает серьезные изменения, беспрецедентные в последние 80 лет. Чтобы адаптироваться к все более сложной и меняющейся международной торгово-экономической среде, а также с целью реализации стратегии «двойной циркуляции», КНР заложила основу для создания новой международной экономической платформы сотрудничества в лице контейнерного поезда «Китай — Европа». За более чем 10 лет функционирования поезд соединил 25 европейских и 11 азиатских стран. На сегодняшний день состав из КНР проходит через 6 погранпереходов, из которых 3 — на границе с РФ, 2 с Казахстаном и 1 с Монголией. Казахская сторона усмотрела важность транзита контейнерных потоков через свою территорию и начала модернизировать погранпереходы на границе в КНР под увеличивающийся объем контейнерных поездов. В результате контейнерооборот казахстанско-китайских погранпереходов стал расти быстрее, чем российско-китайских погранпереходов. В связи с обострением ситуации на российских западных рубежах в 2022 г. возникли определенные ограничения на транзит через территорию РФ грузов двойного и прямого военного назначения. К сожалению, некоторые транспортные фирмы, а также грузополучатели в западных странах считают нормальным фальсифицирование данных при заполнении транзитно-таможенных деклараций. В таких случаях российская сторона вынуждена проводить таможенный досмотр грузов, проходящих транзитом в контейнерных поездах в основном в сторону Европы, в усиленном режиме, а в случае несоблюдения требований осуществлять возврат товаров китайским грузоотправителям.

Несмотря на некоторое сокращение числа контейнерных поездов «Китай—Европа», следующих через территорию РФ, в обратном направлении — из Европы в Китай — грузоотправители предпочитают отправлять контейнерные поезда через российскую территорию.

Ключевые слова: субсидии, погранпереходы, запрет на транзит, товары двойного назначения, Постановление правительства РФ, задержание транзитных грузов, таможня.

Автор: Александрова Мария Викторовна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0001-7257-5573.

E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

Для цитирования: Александрова М.В. Функционирование контейнерных поездов «Китай — Европа» и особенности их транзита через территорию Российской Федерации // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30. С. 349—369. DOI: 10.48647/ICCA.2025.96.23.023.

M.V. Alexandrova

Operation of “China—Europe” container trains and peculiarities of their transit through the territory of the Russian Federation

Abstract. The world is currently undergoing major changes unprecedented in the last 80 years. In order to adapt to an increasingly complex and changing international economic and trade environment, and to implement the «dual circulation» strategy, China has laid the foundation for a new international economic cooperation platform in the form of the China-Europe container train. Over more than 10 years of operation, the train has connected 25 European and 11 Asian countries. To date, the train from China passes through 6 border crossings, including 3 on the border with the Russian Federation, 2 with Kazakhstan and 1 with Mongolia. The Kazakhstan side saw the importance of transit container flows through its territory and has begun to modernize border crossings with China to accommodate the increasing volume of container trains. As a result, container turnover at Kazakhstan-China border crossings has begun to grow faster than at Russia-China border crossings. Due to the aggravation of the situation on Russia's western borders in 2022, certain restrictions have arisen on the transit of dual-use and direct military cargo through the territory of the Russian Federation. Unfortunately, some transport companies, as well

as consignees in Western countries, consider falsifications in filling out transit customs declarations to be normal. In such cases, the Russian side is forced to conduct customs inspection of container goods transiting (mainly towards Europe) in an enhanced mode, and in case of non-compliance with the requirements, the goods are returned to the Chinese shippers. Despite a certain reduction in the number of transit container trains «China-Europe» passing through the territory of the Russian Federation, in the opposite direction — from Europe to China — shippers prefer to send container trains through the Russian Federation.

Keywords: subsidies, border crossings, transit ban, dual-use goods, RF Government Resolution, detention of transit cargo, customs.

Author: Maria V. ALEXANDROVA, Ph.D (Economics), Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7257-5573.

E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Support. The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

For citation: Alexandrova M.V. (2025). Funktsionirovaniye konteynernykh poyezdov «Kitay--Yevropa» i osobennosti ikh tranzita cherez territoriyu Rossiyskoy Federatsii [Operation of “China—Europe” container trains and peculiarities of their transit through the territory of the Russian Federation], *Kitay v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost' [China in World and Regional Politics. History and Modernity]*, 30(30): 349—369. (In Russian). DOI: 10.48647/ICCA.2025.96.23.023.

15 сентября 2023 г. председатель КНР направил поздравительное письмо Международному форуму сотрудничества «Китайско-европейский экспресс», в котором отметил, что с момента своего запуска контейнерный поезд «Китай—Европа» функционирует безопасно, стабильно и бесперебойно и что таким образом созданы как новая модель международных перевозок между Азией и Европой, так и новая платформа для торгово-экономического сотрудничества по всем маршрутам следования поезда, которая эффективно обеспечивает стабильность международных производственных цепочек и цепочек поставок, придав новый импульс развитию мировой экономики¹.

¹ Xi Jinping xiang ZhongGuo banlie guoji hezuo luntan zhi hexin [Си Цзиньпин направил поздравительное письмо Форуму международного сотрудничества China-Europe Express] // *Chinese Government Network*. 15.09.2023. URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202309/content_6904054.htm (дата обращения: 16.04.2025)

Движение к большей открытости и более глубокой интеграции между странами является важнейшей тенденцией развития мировой экономики. Поскольку экономическая глобализация демонстрирует тренд к замедлению и изменениям, требования к международному экономическому и торговому сотрудничеству становятся все более строгими. Чтобы адаптироваться к новым историческим реалиям экономической глобализации, на 3-м пленуме 18-го созыва ЦК КПК (2013 г.) была выдвинута задача построения новой открытой экономической системы.

В связи с этим следует отметить, что контейнерный поезд «Китай—Европа», или экспресс «Китай—Европа» (англ. *China—Europe Express*), — это международная экономическая платформа сотрудничества, созданная КНР для восстановления и поддержания мировой экономики, которая должна помочь Китаю постепенно воплотить в жизнь стратегию «двойной циркуляции» [Zhang Liying, Shao Chen, 2021], соответствующую китайскому видению процессов глобализации.

Примечательно, что изначально инициатива контейнерного поезда «Китай—Европа» была выдвинута в 2009 г. американской компанией *HP*, которой было необходимо найти новое логистическое решение для доставки своей электронной продукции в Европу, причем быстрее, чем по морю и дешевле, чем по воздуху. В результате первый поезд был отправлен по маршруту Чунцин—Дуйсберг (ФРГ) в 2011 г.¹

Логистический продукт *China—Europe Express*, фактически используемый тысячами грузоотправителей, хотя и может похвастаться серьезными преимуществами, такими как стоимость транспортировки, которая составляет лишь 20 % от стоимости авиаперевозок или 1/3 стоимости морских перевозок, не лишена и недостатков. Так, длина контейнерного поезда ограничена (полная загрузка в РФ — порядка 140 ДФЭ², или 38—39 фитинговых платформ³). Маршруты транспор-

¹ Yige jizhuangxiang butie 5000 meiyuan de mubu luoxia hou [После того, как опустился занавес, субсидия в за один контейнер составила 5000 долл.] // *GOFAR LOGISTICS*. 19.07.2024. URL: <http://www.gofarlogistics.com/cn/wlxw/89.html> (дата обращения: 28.03.2025).

² ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент (TEU — Twenty-foot equivalent unit). 20-футовые контейнеры, называемые эквивалентными единицами (TEU), стали отраслевым стандартом для определения объемов груза 3. История появления и развития грузовых контейнеров // *Cargotime*. 06.05.2014. URL: <https://cargotime.ru/useful/istoriya-poyavleniya-i-razvitiya-gruzovykh-kontejnerov> (дата обращения: 22.11.2023).

³ Фитинговая платформа (англ. fitting, от англ. fit — прилаживать, монтировать, собирать) — специализированная железнодорожная платформа (вагон), предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления — фитинговыми упорами (этот упор входит в замок контейнера).

тировки тоже ограничены наличием или отсутствием нужных железнодорожных линий и сооружений, как и типы перевозимых товаров, поскольку контейнерным поездом невозможно перевозить нефть и иные воспламеняющиеся вещества, жидкие и порошкообразные грузы, СПГ и т. п.¹

Некоторые промежуточные достижения

С 2013 г. по конец 2024 г. в обе стороны прошло более 100 тыс. контейнерных составов, которые связывают 227 городов в 25 европейских и более 100 городов в 11 азиатских странах. На территории КНР проложено 93 регулярных рабочих маршрута, которые соединяют 125 городов стран². В течение 13-й пятилетки количество контейнерных поездов «Китай—Европа» ежегодно увеличивается в среднем на 58 % [Liu Jie, 2023].

На конец 2024 г. контейнерные составы перевезли 11 млн ДФЭ на общую сумму 420 млрд долл.³ При этом только за период с сентября 2023 г. по конец октября 2024 г. было перевезено 3,69 млн ДФЭ на сумму 80 млрд долл., в то время как в 2016 г. стоимость перевезенных грузов достигла лишь 8 млрд долл.⁴

Расширяется ассортимент перевозимых грузов: в настоящее время это 53 товарные группы более 50 тыс. наименований — от предметов первой необходимости до транспортных средств на новых источниках энергии, от сельскохозяйственной продукции до замороженных продуктов питания, при этом доля высокотехнологичных

¹ Yige jizhuangxiang butie...

² ZhongOu banlie lei ji kaixing chao 10 wan lie (han huicheng), yunsong huowu yu 1100 wan biao xiang wei shijie jingji fazhan zhuru xin dongli [China-Europe Express осуществил более 100 000 рейсов (включая обратные рейсы), перевезя более 11 млн TEU грузов, что придало новый импульс развитию мировой экономики] // *Chinese Government Network*. 30.11.2024. URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202411/content_6990227.htm (дата обращения: 03.04.2025).

³ 2024 nian woguo dui gong jian «yi lu yi dai» guojia heji jin chukou zhan waimao bizhong shouci guoban [В 2024 году общий объем импорта и экспорта моей страны в страны, участвующие в инициативе «Один пояс, один путь», впервые составит более половины ее внешней торговли] // *21 Jingji wang*. 13.01.2025. URL: <https://www.21jingji.com/article/20250113/herald/15f9522c1d8c63124401611a43683e8a.html> (дата обращения: 05.04.2025).

⁴ ZhongOu banlie lei ji kaixing tupo 10 wan lie fasong huowu chao 1100 wan biao xiang [Общее количество поездов Китай—Европа превысило 100 тыс., а количество отправленных грузов превысило 11 млн ДФЭ] // *CCTV.com*. 15.11.2024. URL: https://content-static.cctvnews.cctv.com/snow-book/index.html?item_id=12433599986665721507 (дата обращения: 11.04.2025).

товаров и товаров с высокой добавленной стоимостью увеличивается из года в год¹.

Следует отметить, что в период коронавируса, во время которого ситуация с международными морскими перевозками дестабилизировалась, контейнерный поезд оказался крайне полезным для европейских стран: в 2021 г. суммарная стоимость товаров, перевезенных контейнерным экспрессом, составила 8 % от общего объема торговли между КНР и ЕС, что на 6,5 п.п. превысило показатель 2016 г.²

Таблица 1. Среднее время в пути и виды грузов, перевозимых по некоторым маршрутам контейнерных поездов «Китай—Европа»

Маршрут	Расстояние (км)	Время в пути (дней)	Страны транзита	Наименование грузов
Чунцин—Дуйсбург	10 987	14—15	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия (или) Монголия, Россия и далее	Электронная и электро-механическая продукция, химическая продукция, продукты питания, одежда, мебель
Чжэнчжоу—Гамбург/Мюнхен	Более 10 тыс.	15	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия	Текстиль, автозапчасти, строительная техника, медицинское оборудование, электроника, табак, алкоголь, пищевая продукция
Чэнду—Лодзь	9965	12—14	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша	Сельхозпродукция, механическое оборудование, продукты питания, алкоголь, электрооборудование, автомобили и запчасти к ним
Чэнду—Москва	8000	14—16	Монголия, Россия	Овощи, фрукты, одежда, обувь, головные уборы

¹ ZhongOu banlie leiji kaixing chao 10 wan lie (han huicheng), yunsong huowu yu 1100 wan biao xiang wei shijie jingji fazhan zhuru xin dongli [China-Europe Express осуществил более 100 000 рейсов (включая обратные рейсы), перевезя более 11 млн TEU грузов, что придало новый импульс развитию мировой экономики] // *Chinese Government Network*. 30.11.2024. URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202411/content_6990227.htm (дата обращения: 03.04.2025).

² ZhongOu banlie leiji kaixing tupo 10 wan lie fasong huowu chao 1100 wan biao xiang [Общее количество поездов Китай—Европа превысило 100 тыс., а количество отправленных грузов превысило 11 млн ДФЭ] // *CCTV.com*. 15.11.2024. URL: https://content-static.cctvnews.cctv.com/snow-book/index.html?item_id=12433599986665721507 (дата обращения: 11.04.2025).

Окончание табл. 1

Маршрут	Расстояние (км)	Время в пути (дней)	Страны транзита	Наименование грузов
Иу—Мадрид	Более 13 тыс.	18	Казахстан, Россия, Белоруссия, Польша, Германия, Франция, Испания	Кондиционеры, детали для механического обо- рудования, ткань для одежды, автозапчасти, электроинструменты
Гамбург/Мюнхен— Чжэнчжоу/Ухань	Более 10 тыс.	18	Германия, Польша, Белоруссия, Россия, Монголия	Автозапчасти, шины, стальные полосы, меха- ническое оборудование
Лодзь—Чэнду	9965	15	Польша, Белоруссия, Россия, Казахстан	Электронная продукция, бытовая электротехника, автозапчасти, пресс-формы, одежда, обувь и головные уборы
Дуйсбург— Чунцин/Чэнду	11 179	18	Германия, Польша, Белоруссия, Россия, Монголия (или) через Казахстан	Товары повседневного спроса, сухое молоко, косметика, алкоголь
Томск—Чунцин	Более 3500	16		Лесоматериалы, метизы, зерно, растительное масло
Прага—Иу	Порядка 11 тыс.	15	Чехия, Польша, Бело- руссия, Россия, Ка- захстан	Изделия из хрусталя, ав- тозапчасти, пиво

Составлено на основе: Chang Sichun, 2021; ZhongOu banlie yunxing jihua biao [Расписание движения экспрессов Китай—Европа] // *Han lin guoji*. 25.11.2022. URL: <http://www.zobl.com/news/12306/128.html> (дата обращения: 02.02.2024).

Во многом подобные результаты были достигнуты за счет финансовой и политической поддержки указанного проекта китайским правительством.

0 субсидиях

В условиях жесткой конкуренции с морскими и воздушными перевозчиками у контейнерного поезда не было бы возможности показать «прорывные» результаты без государственного дотирования. Во многом высокие темпы были достигнуты благодаря субсидированию китайскими властями экспортных железнодорожных контейнерных

перевозок. Фактическое «обнуление» тарифа на провоз контейнеров по территории КНР способствовало оперативному переключению грузопотоков китайских экспортеров с морских маршрутов на железнодорожный транспорт. Существенное снижение стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китаем и Европой за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока за период 2011—2017 гг. в 19 раз [Karlova N., Payugova E., 2023].

Таблица 2. Субсидии экспресса «Китай—Европа» на начальном этапе функционирования проекта

Маршрут	Расстояние (км)	Тарифы на перевозку грузов (юаней/ СФЭ ¹)	Субсидия (юаней/ СФЭ)	Доля субсидии в тарифе на перевозку (%)
Чунцин—Дуйсбург (ФРГ)	11 179	10 200	6400	62,7
Чжэнчжоу—Гамбург (ФРГ)	10 214	9500	7400	77,9
Ухань—Пардубице (Чехия)	10 100	11 000	5600	50,9
Чэнду—Лодзь (Польша)	9826	10 600	7000	66,0

Источник: Yige jizhuangxiang butie 5000 meiyuan de mubu luoxia hou [После того, как опустился занавес, субсидия за один контейнер составила 5000 долл.] // *GOFAR LOGISTICS*. 19.07.2024. URL: <http://www.gofarlogistics.com/cn/wlxw/89.html> (дата обращения: 28.03.2025).

Согласно данным, представленным в табл. 2, грузовой поезд Чжэнчжоу—Синьцзян—Гамбург в начале своей эксплуатации получал субсидии, достигавшие 80 % от тарифа на перевозку. Субсидии делятся на прямые и косвенные. Прямые субсидии поступают от местных органов власти и выплачиваются непосредственно компаниям, эксплуатирующим поезд. Косвенные субсидии поступают от местных железнодорожных компаний, уменьшая тарифы на грузоперевозки при достижении определенного объема грузопотока.

Следует отметить, что государственные субсидии являются необходимым условием эксплуатации данных поездов по основной части маршрутов. Для обеспечения бесперебойности работы и привлечения грузов местные органы власти приняли планы субсидирования, предусматривающие, что расходы, превышающие стоимость морских перевозок, будут субсидироваться государством, при этом размер субси-

¹ СФЭ — FEU (Forty-foot equivalent unit), сорокафутовый эквивалент.

дий составит не менее 2000—3000 долл./СФЭ. Например, г. Чэнду субсидирует грузоперевозки из специально созданного фонда, г. Чунцин предоставляет специальные субсидии местным компьютерным компаниям, исходя из цен на морские грузоперевозки, а г. Чжэнчжоу субсидирует железнодорожные компании, учитывая цены на морские грузоперевозки.

При таком подходе стоимость перевозки контейнерными поездами едва ли равна стоимости морской перевозки или даже превышает ее, но при этом экономится время и сокращаются пути следования. Если местные субсидии будут отменены, то экспрессу по основной части существующих маршрутов будет сложно продолжать работу. Политика субсидирования привела к тому, что конкуренция между различными компаниями переросла в конкуренцию между местными органами власти, при этом ситуация доходила до абсурда. Так, товары из приморских районов дельты реки Янцзы и дельты реки Чжунцзян при изначально высоких размерах субсидий отправляли железной дорогой до Чжэнчжоу, Уханя или Чунцина, а затем товар на субсидируемом контейнерном поезде транспортировался в Европу. Нерыночные меры привели к жестокой конкуренции между железнодорожными службами, которая спровоцировала растрату ресурсов и вылилась в неэффективность организации логистики, приведя к нарушению законов о транспорте [Wang Jiao'e, Jing Yue, Wang Chengjin, 2017].

В начале эксплуатации международных контейнерных поездов Министерство финансов КНР разработало систему постепенной отмены субсидирования, исходя из полной ставки провозной платы, которая к 2020 г. не должна была превышать 30 % от общего объема стоимости грузоперевозок. Но из-за разразившегося коронавируса практика дотирования продолжилась и в 2023 г., и в 2024 г. через Фонды субсидирования «Экспресса Китай—Европа». Уже в 2019 г., после того как были достигнуты поставленные цели по ежегодной отправке 5000 поездов, звучали призывы к сокращению или отмене субсидий с требованием вернуться к рыночно-ориентированным принципам ценообразования. Однако до сих пор ситуация не изменилась.

Отмена субсидирования работы данного экспресса, вероятно, сильнее всего отразится на грузовладельцах. Расходы на логистику значительно возрастут. Это прямое и видимое воздействие. Кроме того, что касается товарной массы, отмена субсидий более всего скажется на малоценных наименованиях, которые в итоге могут быть изъяты из регулярных международных железнодорожных контейнерных перевозок. Если говорить о железнодорожных компаниях, то следует заметить, что крупные фирмы окажутся в преимущественном положе-

нии, так как на них падают большие объемы перевозок; они отличаются высокой частотой рейсов и стабильностью сроков доставки, поэтому в итоге небольшие транспортные компании пострадают больше¹.

План строительства и развития скоростного поезда Китай—Европа (2016—2020)

Влияние и помощь государства в продвижении и наращивании мощностей контейнерных поездов «Китай—Европа» были усилены благодаря принятию «Плана строительства и развития скоростного поезда Китай—Европа (2016—2020)» на уровне Государственного комитета по развитию и реформам КНР Госсовета КНР. В Плане описывается базовая схема маршрутов движения поездов, которая состоит из «трех транзитных магистралей, четырех основных погранпереходов, пяти направлений и шести основных маршрутов» (三大通道, 四大口岸, 五个方向, 六大线路, *san da tong dao, si da kou an, wu ge fang xiang, liu da xian lu*).

Под «тремя транзитными магистральями» подразумеваются западный маршрут поезда «Китай—Европа», следующий через Синьцзян, а также центральный и восточный маршруты, проложенные через Внутреннюю Монголию;

«четыре главных порта» — Алашанькоу, Маньчжурия, Эрэн-Хото (Эрлянь) и Хоргос, расположенные на трех основных маршрутах, являются основными «портами» прибытия и отправления поездов;

«пять направлений» — это основные пункты назначения экспресса «Китай—Европа», включая Европейский союз, Россию и некоторые страны Центральной и Восточной Европы, страны Центральной Азии, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии;

под «шестью основными маршрутами» подразумеваются маршруты, проложенные из городов Чэнду, Чунцина, Чжэнчжоу, Уханя, Сианя, Сучжоу, которые достигли значительных успехов в обеспечении грузооборота контейнерными поездами².

¹ ZhongOu banlie butie shidao luomu, mucai jinkou lu shang tongdao yu xin taiozhan! [Эпоха субсидий для поездов Китай—Европа подошла к концу, и сухопутные маршруты импорта древесины столкнулись с новыми вызовами!] // *Landbridge.com*. 13.05.2024. URL: <http://www.landbridge.com/landbridgetransunion/2024-05-13/122301.html> (дата обращения: 12.04.2025).

² ZhongOu banlie jianshe fazhan guihua (2016—2020 nian) [План строительства и развития экспресса Китай—Европа (2016—2020 гг.)] // *CRCT*. URL: <https://www.crct.com/uploadfile/2017/1201/20171201813606.pdf> (дата обращения: 11.03.2025).

С момента принятия вышеназванного Плана произошли заметные изменения: на сегодняшний день контейнерный поезд из КНР проходит через 6 погранпереходов, из которых 3 — на границе с РФ, 2 с Казахстаном и 1 с Монголией. Следует отметить, что по грузообороту и количеству проходящих контейнеров КПП не равноценны. Лидируют по грузообороту казахстанско-китайские погранпереходы, при этом существует некоторая нестабильность в статистике проходящих поездов.

Таблица 3. Соотношение отправляющихся и прибывающих через погранпереходы контейнерных поездов «Китай—Европа»

Погранпереход	2023		Соотношение отпра- вленных и прибывающих поездов	2024		Соотношение отпра- вленных и прибывающих поездов
	Отправ- ляющиеся	Прибы- вающие		Отправ- ляющиеся	Прибы- вающие	
КНР—Казахстан						
Алашанькоу—Достык	3168	1872	1,692:1	3995	2802	1,426:1
Хоргос—Алтынколь	2127	1111	1,914:1	2540	830	3,060:1
Итого	5295	2983	1,775:1	6535	3632	1,799:1
КНР—Монголия						
Эрэн-Хото (Эрлянь)— За- мынь-Ууд	1791	1526	1,174:1	1867	1933	0,966:1
КНР—РФ						
Маньчжурия—Забайкальск	2178	2829	0,769:1	1917	2461	0,779:1
Суйфэньхэ—Гродеково	56	830	0,067:1	111	777	0,143:1
Тунцзян—Нижнеленинское	23	12	1,916:1	116	43	2,697:1
Итого	2257	3671	0,614:1	2144	3281	0,653:1

Рассчитано: Gui tie tongji shuju, qing shoucang! 2023 nian ge kouan, sheng shi ZhongOu banlie kaixing qingkuang [Пожалуйста, сохраните национальную железнодорожную статистику! Состояние движения грузовых поездов Китай—Европа по КПП, провинциям и городам в 2023 году] // Сайт LOG, 15.01.2024. URL: <https://adm.logclub.com/articleInfo/Njk2ODE=> (дата обращения: 05.04.2025); 2024 nian ZhongOu banlie yunying baogao: Xi'an kaixing liang reng gaoju bangshou ChengYu xieshou fahui "1+12" xiaoying qingkuang [Отчет о работе экспресса «Китай—Европа» в 2024 году: Сиань по-прежнему лидирует по количеству рейсов, Чэнду и Чунцин работают вместе, чтобы достичь эффекта «1+1>2»] // CTSN, 22.01.2025. URL: <https://stcn.com/article/detail/1504733.html> (дата обращения: 12.03.2025).

Данные, приведенные в табл. 3, свидетельствуют, что через КПП с Казахстаном в основном проходят отправляющиеся в западном направлении поезда, тогда как прибывающие в КНР поезда чаще всего проходят через границу с Россией или Монголией. Ярким тому примером служит погранпереход Суйфэньхэ—Гродеково, где количество прибывающих поездов в 7 раз превышает число отправленных. Вторым примером может служить погранпереход Алашанькоу—Достык, где на казахстанской стороне в 2021 г. была построена первая очередь терминала *Dostyk TransTerminal*.

Прибывающие из КНР контейнеры перегружаются с узкой колеи 1435 мм (стандарт, действующий в КНР) на широкую — 1520 мм, а также формируются полносоставные маршрутные контейнерные поезда сообщения «Китай—Европа». На первом этапе терминал обрабатывает до 160 тыс. ДФЭ в год, но в дальнейшем его мощности планируется увеличить в 4 раза¹. Одним из технических преимуществ терминала является необходимая длина приемно-отправочного пути для перегруза, которая позволяет осуществлять перевалку с одного поезда непосредственно на другой, без дробления составов на части, как это происходит на российских и терминалах².

Еще одна причина, почему следующие в западном направлении поезда в основном движутся через Синьцзян и Казахстан, связана с обострением отношений стран ЕС с Россией. Начиная с марта 2022 г. иностранные транспортные компании перестали пользоваться железнодорожным транзитом через территорию РФ. Этой ситуацией пользуется Казахстан и Закавказские государства, активизируя Транскаспийский транспортный коридор. Так, в марте 2025 г. на 1-м саммите форума «Центральная Азия и ЕС» президент Казахстана отметил заметный рост контейнерных перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ): «в 2024 г. объем контейнерных перевозок по ТМТМ вырос на 62 %, составив 4,5 млн т. Планируется увеличение грузопотока к 2027 году до 10 млн т»³.

¹ Достык увеличивает мощность // сайт Новая перевозочная. 19.06.2021. URL: <https://www.npktrans.ru/media/novosti/dostyk-uvlichivaet-moshnost/> (дата обращения: 01.04.2025).

² Карабаев Тимур: Трансказахстанский транзит из Китая растет // *Сайт ERAI*. 27.10.2022. URL: <https://index1520.com/news/timur-karabaev-transkazakhstanskiy-tranzit-iz-kitaya-rastet/> (дата обращения: 04.04.2025).

³ Грузопоток по Транскаспийскому маршруту увеличат до 10 млн тонн к 2027 году // *Сайт РЖД партнер.ру*. 04.04.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/gruzopotoke-po-transkaspiskomu-marshrutu-uvlichat-do-10-mln-tonn-k-2027-godu> (дата обращения: 04.04.2025).

По мере того, как все больше выезжающих контейнерных поездов стараются двигаться в сторону Европы по западному маршруту, Турция становится важным связующим звеном для железнодорожных грузоперевозок между Азией и Европой. Китай рассматривает возможность инвестирования 60 млрд долл. в модернизацию железнодорожной инфраструктуры Турции, включая электрификацию железнодорожной сети, строительство новых внутренних линий и расширение сети высокоскоростных железных дорог. Министерство транспорта Турции подтвердило завершение строительства туннеля в Стамбуле. Тоннель станет частью высокоскоростной железнодорожной линии с направлением на Болгарию. Время перевозки грузов между двумя странами сократится с 8 до 3,5 часов¹.

После запуска экспресса «Китай—Европа» он получил широкую известность как механизм восполнения «пробела» между морским и воздушным транспортом, и крупнейшие логистические компании мира стали задействовать его возможности. Можно условно разделить транспортные компании, использующие *China-Europe Express*, на три группы:

- компании с иностранным капиталом, представленные ведущими европейскими и американскими транспортными фирмами, сфера деятельности которых сосредоточена на перевозках между Китаем и Европой;
- китайские компании, которые ведут бизнес между Китаем и Европой, а также Китаем и Россией;
- российские компании, которые в основном занимаются грузоперевозками между Китаем и Россией.

После обострения отношений на российско-украинской границе первая группа логистических компаний объявила о прекращении транзита своих грузов на *China-Europe Express* через территорию России. Эти меры на самом деле нанесли огромный ущерб европейским грузополучателям и потребителям китайских товаров. Европа и США приняли ряд законов, чтобы ввести санкции против России, включая отказ от транзитных услуг через нашу страну. В контексте коллективных санкций, введенных в различных сферах против РФ, поведение иностранных логистических компаний, прекративших использовать первоначальные маршруты экспресса «Китай—Европа», не стало

¹ Jushi ehua! Shu bai jizhuangxiang bei Eluosi qiangzhi tui yun hui Zhongguo [Ситуация ухудшается! Россия принудительно вернула в Китай сотни контейнеров] // 山东利贸通. Shan'dun Limaotun 03.03.2025. URL: <https://www.cross-bordershandong.com/platform/index/3/HZ9f3a1491db045f019559a56ba70a64.html> (дата обращения: 12.04.2025).

чем-то удивительным. В результате объем грузоперевозок контейнерных поездов резко сократился в 2022 г. К примеру, объем перевозок с Италией снизился на 91,62 % в годовом исчислении, с Чехией — на 79,81 %, с Нидерландами — на 62,09 %, с Францией — на 61,05 %, со Швецией — на 60 %. С Польшей, которая является основным пунктом назначения грузовых поездов «Китай—Европа», в годовом исчислении наблюдалось снижение товаропотока на 21,87 %. Германия следует за ней с небольшим отставанием: ее объем TEU упал на 38,81 % — до 171868. Единственные позитивные данные поступили из Венгрии, где объемы грузов выросли на 1266 %¹.

Россия в свою очередь также предприняла оградительные меры: постановлениями Правительства РФ от 2022 г. № № 311, 312 и 313 был утвержден перечень товаров двойного назначения, запрещенных к транзиту через территорию РФ. В него было включено технологическое, телекоммуникационное, медицинское оборудование, транспортные средства, сельхозтехника, электрическая аппаратура — всего более 200 наименований.

Несмотря на бойкотирование странами Запада транзита контейнерными поездами через территорию РФ, заметного снижения количества контейнерных поездов, проходящих через российско-китайские и российско-монгольские погранпереходы, не произошло, хотя и очевидного роста не отмечено (табл. 4). Необходимо учитывать, что после 2022 г. международная турбулентность лишь усилилась: ситуация в Красном море и арабо-израильский конфликт — все это повышает привлекательность сухопутного контейнерного железнодорожного маршрута «Китай—Европа».

После достаточно успешного 2024 г. объемы грузоперевозок поездами по маршруту «Китай—Европа» с начала 2025 г. сократились. Статистические данные показывают, что за первые три месяца 2025 г. экспресс совершил в общей сложности 4250 исходящих и прибывающих рейсов, что на 6,4 % меньше, чем в 2024 г., и перевез суммарно более 445 тыс. ДФЭ, что на 9,7 % меньше чем в 2024 г. При этом следует отметить, что резко сократилось количество исходящих поездов. За первые три месяца по исходящему маршруту «Китай—Европа» было отправлено 1936 грузовых поездов, что на 22,5 % меньше чем в

¹ 2020 nian ZhongGuo banlie yun liang dafu xiaohua, Yidali tongbi xiajiang 91.62 % [Объемы перевозок поездов по маршруту Китай—Европа резко сократились в 2022 году, при этом в Италии объемы сократились на 91,62 % в годовом исчислении] // *Caim Zouchuqiu*. 16.03.2023. URL:<https://www.investgo.cn/article/gb/tjsj/202303/659146.html> (дата обращения: 07.03.2025).

Таблица 4. Количество контейнерных поездов «Китай—Европа», проследовавших через погранпереходы (ед.)

Погранпереход	2020	2021	2022	2023	2024
КНР — Казахстан	9679	12 210	8291	8278	10 137
Алашанькоу—Достык	5027	5848	5141	5040	6767
Хоргос—Алтынколь	4652	6362	3150	3238	3370
КНР—Монголия	2297	2605	2549	3317	3800
Эрэн-Хото (Эрлян) —Замынь-Ууд	2297	2605	2549	3317	3800
КНР—РФ	3802	4784	5722	5928	5425
Маньчжурия—Забайкальск	3585	4235	4838	5007	4378
Суйфэньхэ—Гродеково	217	549	884	886	888
Тунцзян—Нижнеленинское				35	159

Составлено на основании: ZhongOu banlie 2020 nian kaixing shu ju zongjie fenxi [Сводка и анализ данных о движении поездов Китай—Европа в 2020 году] // Сайт Tieheng International. 07.01.2021. URL: <https://www.tieheng-sh.com/blog/2020> (дата обращения: 01.03.2025), ZhongOu banlie fazhan baogao (2021) [Отчет о развитии экспресса «Китай—Европа»] // National Development and Reform Commission. 18.08.2022. URL: <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/sjdt/202208/P020220818311703111697.pdf> (дата обращения: 08.04.2025); Gui tie tongji shuju, qing shoucang! 2023 nian ge kouan, sheng shi ZhongOu banlie kaixing qingkuang [Пожалуйста, сохраните, национальную железнодорожную статистику! Состояние движения грузовых поездов Китай—Европа по КПП, провинциям и городам в 2023 году] // Сайт LOG, 15.01.2024. URL: <https://adm.logclub.com/articleInfo/Njk2ODE=> (дата обращения: 05.04.2025); 2024 nian ZhongOu banlie yunying baogao: Xi'an kaixing liang reng gaoju bangshou ChengYu xieshou fahui “1+12” xiaoying qingkuang [Отчет о работе экспресса «Китай—Европа» в 2024 году: Сиань по-прежнему лидирует по количеству рейсов, Чэнду и Чунцин работают вместе, чтобы достичь эффекта «1+1>2»] // CTSN. 22.01.2025. URL: <https://stcn.com/article/detail/1504733.html> (дата обращения: 12.03.2025).

2024 г. При этом количество прибывающих в Китай из Европы поездов выросло на 13,3 %. В предыдущие годы после окончания празднований китайского Нового года начиналось быстрое восстановление грузопотоков, но в 2025 г. этого не произошло¹.

¹ 2025 nian 3 yue ZhongOu banlie kaixing xinxi an jingnei kou'an zhan tongji [Статистика грузовых железнодорожных перевозок по маршруту Китай—Европа в марте 2025 года по внутренним погранпереходам] // China Railway Express. 16.04.2025. URL: <https://www.crexpress.cn/#/rankingExportPorts> (дата обращения: 21.04.2025).

Подобное снижение связано со следующими факторами:

- нерешенность проблемы застрявших контейнеров (в Европе, России, Казахстане и других странах-получателях);
- тяжелая экономическая ситуация в странах ЕС;
- введение ЕС пошлин на китайские электромобили на 5 лет;
- наконец, российский фактор.

На последнем пункте следует остановиться детально.

Во-первых, вероятное снижение покупательной способности населения РФ. Рост инфляционного давления, который вызван увеличением издержек производителей, и девальвации рубля. Повышение цен производителей широкого спектра товаров и услуг (проезд на общественном транспорте, продукты питания, электроника и бытовая техника, стройматериалы и другое) вместе с ростом акцизов, штрафов, налогов и сборов приведет к снижению покупательной способности не только низкодходных групп населения, но и среднего класса¹.

Во-вторых, запрет на транзит через территорию РФ товаров двойного назначения. С 20 октября 2024 г. вступило в силу постановление Правительства РФ от 15 октября 2024 г. № 1374 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Данным постановлением внесены изменения, в том числе в постановление Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 313, в соответствии с которым запрещен транзит ряда грузов через территорию РФ². В список 2024 года попала не только машино-техническая продукция, к примеру, беспилотные летательные аппараты и их части, рации, интегральные схемы, генераторы, но и все виды специальной, тактической и камуфляжной одежды и обуви. И это не случайно, поскольку в начале 2024 г. Читинская таможня задержала партию груза на железнодорожном погранпереходе Маньчжурия—Забайкальск. «Груз транзитом шел через Китай в Польшу. По декларации шла спортивная и рабочая одежда. На ЖДПП при досмотре инспекционно-досмотровый комплекс просвечивает каждый контейнер. И он показал, что там не совсем спортивная одежда по плотности ткани и другим параметрам. Один контейнер «выдернули», вскрыли, а там баулы с адресами на Украину. В них было упаковано обмундирование

¹ В России допустили снижение покупательной способности среднего класса // *Сайт Lenta.ru*. 20.01.2025. URL: <https://lenta.ru/news/2025/01/20/v-rossii-dopustili-snizhenie-pokupatelnoy-sposobnosti-srednego-klassa> (дата обращения: 01.03.2025).

² О запрете вывоза отдельных категорий товаров // *Asman*. 24.10.2024. URL: <https://www.asmap.ru/detail-news/o-zaprete-vyvoza-otdelnykh-kategoriy-tovarov> (дата обращения: 10.03.2025).

с символикой украинской армии», — сообщил начальник Читинской таможни.

Всего было таких 8 контейнеров в поезде¹. Помимо камуфляжа в отдельных контейнерах, также отправленных в Польшу, были обнаружены узлы и части беспилотников, а этот экспорт нарушает не только российское, но и китайское законодательство. Китайские власти с 1 сентября 2024 г. ужесточили контроль над экспортом беспилотных летательных аппаратов и связанной с ними продукции. Эта продукция не должна использоваться для «распространения оружия массового поражения, терроризма или в военных целях», сообщило Министерство коммерции КНР. Эту продукцию добавили в документ, впервые опубликованный год назад — 31 июля 2023 г. Далее в течение 1 года представители Министерства коммерции КНР обсуждали предложения «различных заинтересованных сторон» для более эффективной защиты национальной безопасности и интересов Китая и выполнения его международных обязательств. В результате помимо готовых изделий был запрещен экспорт из КНР двигателей для беспилотников мощностью более 16 кВт, специальной радиоаппаратуры и гражданских беспилотных авиационных систем².

В связи с фактами задержания незаконных грузов в контейнерных поездах «Китай—Европа», следующих в направлении ЕС, российские таможенники усилили контроль над товаропотоками, следующими транзитом через территорию РФ. Китайский интернет отреагировал на это: появились сообщения, что с конца октября 2024 г. некоторые контейнеры, отправленные в Европу на поездах «Китай—Европа», были задержаны при проезде через Россию. По состоянию на 20 ноября 2024 г. было изъято в общей сложности 70 контейнеров с автозапчастями, электронной продукцией и механическим оборудованием³. Видимо, китайские экспортные и транспортные компании более двух лет не были ознакомлены с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 313 или же российские

¹ Контейнеры с формой ВСУ задержали в Забайкалье на транзитном рейсе через Китай в Польшу // *ТАСС*. 02.02.2024. URL: <https://tass.ru/proisshествiya/19882225> (дата обращения: 10.03.2025).

² Китай расширил ограничения на экспорт беспилотников после визита Кулебы // *РБК*. 31.07.2024. URL: <https://www.rbc.ru/politics/31/07/2024/66aa39019a7947276a3724f7> (дата обращения: 04.04.2025).

³ Zhexie huowu jinzhi guojing yunshu! ZhongGuo banlie chukou Ouzhou guojing Eluosi de zuixin qingkuang laile [Эти товары запрещены к транзиту! Последняя информация о поездах Китай—Европа, экспортирующих в Европу и следующих транзитом через Россию, представлена здесь] // Сайт *www.5688.cn*. 20.03.2025. URL: <https://www.5688.cn/news/detail-47782.html> (дата обращения: 11.04.2025).

таможенные чиновники с излишним доверием относились к китайской таможенной документации на транзитный груз.

Задержание российскими таможенниками транзитных контейнерных поездов вызвало бурное обсуждение в китайских интернет-ресурсах. Как пишет китайский журналист, — «скорее всего, задействованная логистическая компания — китайская, но это не обязательно вина китайской компании, поскольку грузополучатель и грузоотправитель могли намеренно скрыть подробную информацию о грузе. Международная торговля — сложный процесс, и существует множество способов скрыть данные о реальном грузе, чтобы избавить себя от проблем; китайские экспортные компании оставляют все вопросы иностранным грузополучателям... В конце концов, мы (*пояснение автора — китайцы КНР*) занимаем нейтральную позицию в российско-украинском конфликте...»¹.

На некоторых китайских сайтах накал страстей оказался подобным тональности западных СМИ. Так, на сайте шаньдунской логистической компании *Shangdong li mao tong* (山东利贸通) была размещена заметка под названием «Ситуация ухудшается! Россия принудительно вернула в Китай сотни контейнеров», в которой цитируется руководитель китайской компании *Eurasian Railway International Freight Forwarding* (Шанхай) Ян Цзе, заявивший, что «новое Постановление Правительства РФ предоставляет российской таможне широкие полномочия по задержанию товаров, которые, по подозрениям автора, могут иметь военное или двойное назначение. Проверки могут проводиться на любой станции, а это значит, что грузы, пересекающие границу, могут по-прежнему подвергаться задержаниям в глубине российской территории»². Г-н Лю, генеральный директор одной из китайских транспортных компании, сообщил, что контейнеры с одеждой, отправленные одним из клиентов его компании к Рождеству, все еще задерживаются. Другой инсайдер логистической отрасли подчитал, что было изъято около 100 контейнеров его компании, а в общей сложности пострадало более 1000 контейнеров»³.

¹ Zuo Qianhu: E haiguan «cha kou» ZhongOu banlie de huowu? Tanjiu hou faxian you ren zai «shihuai» [Цзо Цяньху: Российская таможня «изъяла» товары, следующие в грузовых поездах Китай—Европа? После расследования было установлено, что кто-то «творил плохие дела»] // Сайт www.observersnews.com. 19.02.2025. URL: https://www.guancha.cn/zuoqianhu/2025_02_19_765551_1.shtml (дата обращения: 02.04.2025).

² Jushi ehua! Shu bai jizhuangxiang bei Eluosi qiangzhi tui yun hui Zhongguo [Ситуация ухудшается! Россия принудительно вернула в Китай сотни контейнеров] // ???061. Shan'dun Limaotun. 03.03.2025. URL: <https://www.cross-bordershandong.com/platform/index/3/HZ9f3a1491db045f019559a56ba70a64.html> (дата обращения: 12.04.2025).

³ Там же.

Однако подобных заметок в китайском интернете в целом немного, чаще всего дается сдержанная и взвешенная оценка: авторы понимают, почему российская сторона ужесточила досмотр грузов. Так, в одном обзоре автор пишет: «фактически, задержание контейнеров для досмотра является основным средством для таможенной страны контролировать входящие и исходящие товары. Если таможня хочет узнать, что за товары находятся в контейнере, ее представители могут вскрыть контейнер для детального досмотра товаров... В новостных сообщениях упоминалось, что застряло более 1000 контейнеров с товарами, то есть частота досмотра составляет 1 из 1000 контейнеров. Россия находится в состоянии войны и должна быть крайне бдительна в отношении любых товаров двойного назначения, которые, как предполагается, отправляются на Украину. Фактически, действия не выходят за рамки обычных мер таможенного контроля. Китайская таможня также задержит контейнеры для проверки, если будут обнаружены какие-либо очевидные доказательства экономических проблем; они будут переданы в таможенный отдел по борьбе с контрабандой. Если они связаны с уголовными вопросами, они будут переданы в органы общественной безопасности. Другими словами, пока товары находятся в стране, местные таможни имеют право обеспечивать соблюдение закона. Это один из символов национального суверенитета. Так обстоит дело в России, США и Китае»¹.

Ситуацию с досмотром контейнеров и их задержанием на российско-китайской границе прокомментировал Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР в РФ 10 марта 2025 г. в интервью телеканалу *Phoenix TV*. Посол подтвердил, что транзитные контейнерные грузовые поезда «Китай—Европа» были задержаны в России, и это мера была принята российским правительством в связи с проведением СВО. «Во-первых, это не направлено против Китая. Российская сторона доложила нам, что, с одной стороны, есть отдельные компании, которые нарушают правила перевозки, то есть транспортируют через территорию РФ продукцию двойного назначения, часть которой может быть легко использована на поле боя, и такую продукцию нельзя перевозить. Другая ситуация заключается в том, что формы таможенной декларации, заполняемые китайскими компаниями на китайской таможне, слишком упрощены, в них заносятся только группы товаров, поэтому российская сторона не имеет представления о том, что на самом деле находится в контейнере. Таким образом, после коммуникации с соответствующими российскими ведомствами такие

¹ Zuo Qianhu: E haiguan «cha kou» ZhongOu banlie de huowu?...

товары, как автозапчасти, были исключены из ограничений транзита. Мы обработали возвраты проблемных продуктов, а остальные были пропущены, так что эта проблема в основном решена»¹.

В результате вышеуказанных сложностей китайская сторона пытается в обход России строить новые маршруты, хотя их экономическая целесообразность сомнительна. Казахстан и Китай запустили новый железнодорожный маршрут, который позволит доставлять грузы в Европу. Об этом сообщила пресс-служба Казахстанских железных дорог. Первый контейнерный поезд, груженный телевизионными компонентами, отправился из КНР в польский Лодзь. «Поезд преодолеет путь через Казахстан, Туркменистан, Иран и Турцию. Ожидаемое время в пути составляет 40 дней», — отмечается в сообщении. В компании указали, что «данный маршрут не только расширяет транспортные возможности региона, но и делает международную логистику еще более гибкой, быстрой и надежной»². Конечно, 40 дней по новому маршруту по сравнению с 12—14 днями транзита через нашу страну — это сомнительная быстрота, но, видимо, «телевизионные антенны», о которых идет речь, имеют несколько другое применение, если их не стали везти через территорию РФ.

В заключение, стоит отметить, что:

Во-первых, запуск контейнерных поездов «Китай—Европа» поможет «смягчить» удары в сфере морских контейнерных перевозок (заккрытие портов во время коронавируса, авария контейнеровоза *Ever Given* в Суэцком канале, обострение ситуации в Красном море и др.).

Во-вторых, без активной государственной поддержки и, прежде всего, субсидирования невозможно было бы достигнуть столь высоких показателей.

В-третьих, созданные на границе с соседними странами КПП, через которые идут экспрессы, не равноценны по пропускной способности и по направлениям движения. Так, через казахстанско-китайские КПП грузы чаще двигаются в западном направлении, а через российско-китайские и монголо-китайские — из Европы в КНР.

¹ E Mei guanxi gaishan yingxiang Zhong E zhanlie xezuo? ZhongGuo banlie bei E kou cha? Zhongguo zhu E dashi huiying» [Повлияет ли улучшение российско-американских отношений на стратегическое сотрудничество Китая и России? Россия захватил экспресс Китай—Европа? Посол Китая в России отреагировал] // *Ifeng.com*. 10.03.2025. URL: <https://news.ifeng.com/c/8hbcwd4JTBN> (дата обращения: 01.04.2025).

² Казахстан и Китай запустили новый железнодорожный маршрут в Европу // Сайт ИА «Анадолу» (АА). 05.03.2025. URL: <https://www.aa.com.tr/ru/%...> (дата обращения: 12.04.2025).

И наконец, в связи с обострением ситуации на российских западных рубежах начиная с 2022 г. существуют определенных ограничения на транзит через территорию РФ грузов двойного и прямого военного назначения. К сожалению, некоторые транспортные фирмы, а также грузополучатели в западных странах считают нормальным обман при заполнении транзитных таможенных деклараций. В этих случаях российская сторона вынуждена устрождать меры по досмотру грузов и возврату китайским грузоотправителям сомнительных грузов.

Библиографический список

Карлова Н.А., Паюрова Е.Н. Потенциал развития экспорта российской и казахской агропродукции в Китай // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67. № 2. С. 17—29. DOI: 10.20542/0131-2227-67-2023-2-17-29.

References

Karlova, N.; Payurova, E. (2023). Potencial razvitiya eksporta rossijskoj i kazahskoj agroprodukcii v Kitaj [Development potential of Russia and Kazakh agricultural exports to China], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World economy and international relations]: 67: 2: 17—29. DOI: 10.20542/0131-2227-67-2023-2-17-29. (In Russian).

* * *

Chang Sichun (2021). Cong « ZhongOu banlie» kan Zhong Ri di san fang shichang hezuo de jiyi yu qianjing [Opporunities and prospects of Sino-Japanese third-party market cooperation through the development of China-Europe Railway Express], *Dongbei Ya xuekan* [Journal of northeast Asian studies]:4: 56—69 (In Chinese).

Liu Jie (2023). Neimenggu ZhongOu banlie gao zhiliang fazhan dui jianyi [Suggestions on high-quality development of China-Europe trains in Inner Mongolia], *Beifang jingji* [Northern Economy]:6: 20—23. (In Chinese).

Wang Jiao'e, Jing Yue, Wang Chengjin (2017). « ZhongOu banlie» yunshu zuzhi celye yanjiu [Research on the transport organization strategy of «China-Europe Express»], *Zhongguo kexueyuan yuan kan* [Bulletin of the Chinese Academy of Sciences]:4: 370—376 (In Chinese).

Wang Xia, Su Shijie (2023). ZhongOu banlie zhuli gao shuipin duiwai kaifang de chengxiao, wenti ji duice, *Tongji yu guanli* [Statistics and Management]:8: 119—128 (In Chinese).

Zhang Liying, Shao Chen (2021). ZhongOu banlie tielu yundan de gongyue kunjing ji jie jue lujing [The convention dilemma and solution of China-Europe Railway Express Waybill], *Guoji maoyi* [International Trade]: 3: 60—65. (In Chinese).