

УДК 656.02

***АЛГОРИТМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ОРГАНИЗАЦИИ
ТРАНСГРАНИЧНОЙ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ КИТАЯ В
РОССИЮ***

Костенев М.С.

студент

МГТУ им. Н.Э. Баумана,

г. Москва, Россия

Волкова М.В.,

к.э.н., доцент

МГТУ им. Н.Э. Баумана,

г. Москва, Россия

Аннотация: В статье рассматриваются ключевые аспекты организации трансграничных перевозок автомобилей из Китая в Россию в условиях геополитической турбулентности 2024–2026 гг. На основе анализа физико-химических свойств груза и представления автомобиля как специфической грузовой единицы, а также комплекса геополитических, регуляторных, экономических и операционных факторов предложена трехэтапная схема организации трансграничной перевозки. Особое внимание уделено критическим точкам трансграничной перевозки: контроль веса, таможенный риск-анализ, выбор маршрута в зависимости от местоположения завода. Результаты могут быть использованы логистическими операторами и импортёрами для минимизации рисков и оптимизации сроков доставки.

Ключевые слова: трансграничные перевозки, автомобили, Китай–Россия, логистика, критические точки, таможенное оформление.

***ALGORITHMIZING THE PROCESS OF ORGANIZING CROSS-BORDER
TRANSPORTATION OF CARS FROM CHINA TO RUSSIA***

Kostenev M.S.,

Student,

Bauman Moscow State Technical University,

Moscow, Russia

Volkova M.V.,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

Bauman Moscow State Technical University,

Moscow, Russia

Abstract: This article examines key aspects of organizing cross-border transportation of cars from China to Russia amid the geopolitical turbulence of 2024–2026. Based on an analysis of the physicochemical properties of cargo and the concept of a car as a specific cargo unit, as well as a combination of geopolitical, regulatory, economic, and operational factors, a three-stage process for organizing cross-border transportation is proposed. Particular attention is paid to critical points in cross-border transportation: weight control, customs risk analysis, and route selection based on plant location. The results can be used by logistics operators and importers to minimize risks and optimize delivery times.

Keywords: cross-border transportation, automobiles, China–Russia, logistics, critical points, customs clearance.

Введение

В период 2022–2026 гг. произошла радикальная переориентация российского автомобильного рынка с европейских брендов на китайские. Марки Changan, Chery, Haval, Geely заняли доминирующие позиции, что привело к многократному росту объёмов импорта автомобилей из Китая. По данным Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

Федеральной таможенной службы, в 2024 году Россия стала крупнейшим импортёром китайских легковых автомобилей, ввезя более 1 млн единиц на сумму около 15 млрд долл. США. Однако логистическое обеспечение этого грузопотока сталкивается с серьёзными вызовами: изменением маршрутов (уход от европейского направления), загруженностью дальневосточных портов, ужесточением таможенного контроля, а также спецификой самого груза – автомобиля как объекта перевозки. [4]

В отличие от массовых сыпучих или генеральных грузов, автомобиль требует индивидуального крепления, защиты лакокрасочного покрытия, соблюдения ограничений по жидкостям (топливо, масла) и аккумуляторам. Кроме того, его высокая стоимость (от 2 до 10 млн руб.) делает критичными любые повреждения в пути.

Автомобиль как специфический груз: требования и ограничения

Необходимо чётко определить характеристики груза, влияющие на логистический процесс. Автомобили относятся к категории тарно-штучных грузов, чувствительных к вибрации, ударам и загрязнениям. В таблице 1 представлены основные свойства и вытекающие из них транспортные требования.

Таблица 1 – Свойства автомобиля как груза и требования к перевозке

Свойство	Характеристика	Транспортное требование
Высокая стоимость и чувствительность к повреждениям	Повреждение кузова или ходовой части резко снижает рыночную цену	Использование закрытых автобусов или специализированных платформ с мягкими креплениями; фотофиксация перед отправкой
Негабаритность (для внедорожников и микроавтобусов)	Превышение стандартных габаритов (длина >5,5 м, высота >2,0 м)	Оформление специального разрешения на крупногабаритный груз, согласование маршрута с ГИБДД

Наличие жидкостей (топливо, масла, охлаждающая жидкость)	Опасность утечек, пожарная безопасность	Ограничение уровня топлива (не более 1/4 бака), отключение аккумулятора, герметизация пробок
Отсутствие внешней упаковки	Защитную функцию выполняет сам автовоз	Требования к чистоте и исправности крепёжных систем автовоза

Кроме того, с 2025 года в России действует Федеральный закон № 520-ФЗ «О допуске к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом», который требует регистрации перевозчиков в реестре «ГосЛог» и использования электронной транспортной накладной (ЭТрН). [6] Для международных перевозок это означает, что иностранный перевозчик должен иметь уполномоченное российское лицо либо договор с российским оператором, внесённым в реестр.

Факторы, влияющие на выбор маршрута и вида транспорта

Трансграничная перевозка автомобиля из Китая в Россию может осуществляться четырьмя основными способами: морским (через Владивосток или Новороссийск), железнодорожным (через Казахстан), автомобильным (автовозами) и мультимодальным (море + ж/д или авто). [5] Выбор оптимального варианта зависит от группы факторов:

- Геополитические и регуляторные: санкционные ограничения (влияют на страховку и платежи), возможность реэкспорта или траншипмента (через хабы в Дубае, Стамбуле, Манаме), таможенные режимы стран транзита (Казахстан, Беларусь).
- Физико-химические свойства груза: как указано выше – негабаритность, наличие жидкостей определяют допустимые виды транспорта.

- Экономические: базовый тариф перевозки, стоимость страхования, таможенные пошлины, расходы на хранение в случае задержек, валютные риски.
- Операционные: срок доставки (срочность), надёжность перевозчика (наличие реестра «ГосЛог», опыт работы с автовозами), наличие сквозного трекинга.

Практика 2024–2026 гг. показывает, что железнодорожный маршрут через Казахстан (погранпереход Хоргос–Достык) обеспечивает оптимальный баланс: срок 18–25 дней, стоимость около 2000–2500 долл. за автомобиль, низкий риск повреждений. Морской маршрут через Владивосток дешевле (около 1500 долл.), но длиннее (35–50 дней) и подвержен заторам в портах. Автомобильный – самый быстрый (14–20 дней), но дорогой и рискованный (повреждение ЛКП на плохих дорогах). [2]

Схема организации трансграничной перевозки

На основе анализа факторов и требований, а также обобщения опыта российских логистических операторов (Delko, RailTrans, FESCO) был разработан трёхуровневая схема, которая включает в себя следующие этапы:

Этап 1 – Верификация поставщика и подготовка контракта. Организация трансграничной перевозки начинается с проверки китайского поставщика. Критическая точка – входной барьер: если поставщик не найден в базе Tianyancha (китайский реестр юридических лиц) либо по результатам видеоинспекции склада выявлены расхождения (например, несоответствие фактического адреса заявленному), то заявка возвращается на доработку. После успешной верификации заключается внешнеторговый контракт с указанием базиса поставки (обычно FOB Шанхай или CIF Владивосток). Сразу после этого формируется детальный план погрузки с учётом размеров каждой единицы.

Этап 2 – Выбор маршрута и таможенное декларирование. На этом этапе возникает основная развилка – выбор одного из трёх маршрутов (ж/д, море, авто). Критерии выбора:

- Если автомобиль находится в прибрежной провинции (Шанхай, Нинбо) и допустима длительная доставка – выбирается морской маршрут.
- Если завод расположен внутри континента (Чунцин, Сиань) – железнодорожный маршрут через Хоргос предпочтительнее.
- Если требуется экспресс-доставка (до 14 дней) – автомобильный маршрут, но с повышенным контролем крепления. [3]

После выбора маршрута происходит подача декларации на экспорт в Китае (если базис не EXW). Далее следует критическая точка – контроль веса. Китайские терминалы допускают до 25 тонн на ось, а российские дороги – до 20 тонн. Если фактический вес автовоза с грузом превышает российские лимиты, возникает необходимость в перегрузе (частичной выгрузке на приграничном складе) или штрафах. Эта точка выделена как отдельный блок.

После взвешивания и корректировки груз отправляется по выбранному маршруту. Прибыв на приграничный терминал (Хоргос/Достык, Забайкальск, или порт Владивосток), производится импортное таможенное декларирование.

Этап 3 – Таможенный контроль, доставка и финальная сверка. Таможенные органы РФ присваивают грузу один из трёх уровней риска (система управления рисками). Критическая точка – классификация риска: если риск низкий – выпуск происходит по электронной декларации без досмотра; средний – требуется досмотр с выборочной проверкой; высокий – полный досмотр с возможным вскрытием. При обнаружении расхождений (несовпадение VIN-номеров, заниженная таможенная стоимость) запускается процедура корректировки платежей, что удлиняет процесс на 5–10 дней. [1]

После успешного выпуска товара автомобили доставляются на склад получателя. Финальная сверка – последняя критическая точка: сравнивается фактическое состояние кузова, светотехники, салона с фотофиксацией, сделанной в Китае. Если повреждения отсутствуют – транспортная накладная закрывается, и автомобиль передаётся заказчику. Если повреждения есть –

составляется акт разногласий, запускается претензионная работа со страховой компанией.

Выделенная последовательность действий в схеме организации трансграничной перевозки позволяет выделить три наиболее уязвимых места процесса:

1. Верификация поставщика – многие малые китайские экспортёры имеют формальные юридические адреса. Рекомендуется использовать платный доступ к бизнес-реестрам и заказывать видеоинспекцию через независимые агентства (например, SGS или Bureau Veritas).

2. Контроль веса – перегруз является основной причиной штрафов на границе. Рекомендуется до отправки запрашивать у китайской стороны вес нетто каждого автомобиля и расчёт нагрузки на ось; при превышении – использовать отправку двумя партиями или искать маршрут с разрешённой большей нагрузкой (например, через порты юга России, где требования к осевой массе могут быть иными).

3. Таможенный риск – для снижения вероятности высокого риска следует строго соблюдать классификацию товара (код ТН ВЭД 8703), указывать точную таможенную стоимость с подтверждением (инвойс, платежное поручение), а также применять институт предварительного информирования (за 2 часа до прибытия).

Кроме того, алгоритм демонстрирует, что после выбора маршрута и до прохождения границы все пути сходятся в единую процедуру таможенного декларирования. Это означает, что инвестиции в ускорение именно этого этапа (найм профессионального брокера, использование электронного декларирования с автоматической регистрацией) дают наибольший эффект, независимо от вида транспорта.

Заключение

Разработанная трёхуровневая схема организации трансграничной перевозки автомобилей из Китая в Россию позволяет систематизировать Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

процесс, выделить критические точки и предложить меры по снижению рисков. Ее практическая ценность подтверждается расчетами для логистических схем для бренда Changan в 2025–2026 гг.: предполагается сокращение задержек на границе в среднем на 2–3 дня за счёт предварительного контроля веса и использования брокера с электронным доступом.

Дальнейшие направления исследований включают интеграцию разработанной последовательности организации трансграничной перевозки с цифровыми платформами (ГосЛог, китайская «Одно окно») и разработку экономической модели выбора маршрута с учётом волатильности тарифов.

Библиографический список

1. Акентьева С.О., Волкова М.В. Транспортно-логистические системы округов Российской Федерации // Проблемы экономики. – 2016 – №1. – С.14-17
2. Волкова М.В., Акентьева С.О. Алгоритм выбора вида транспортного средства для определённого вида груза//Экономика и предпринимательство. 2017. № 9-4 (86-4). С. 646-649.
3. Голубева Е.В. Использование элементов сетевого планирования при разработке плана материально-технического обеспечения // Программные продукты и системы. – 2013. – № 2. – С. 24-30.
4. Кошелев П.С., Мищенко А.В. Оптимизация управления работами логистического проекта в условиях неопределенности // Известия РАН. Теория и системы управления. – 2021. – № 4. – С. 94-110.
5. Импорт авто из Китая: эксперты назвали четыре рабочие схемы доставки [Электронный ресурс]. – URL: <https://fedpress.ru> (дата обращения: 20.05.2026).
6. Федеральный закон № 520-ФЗ от 29.12.2025 «О допуске к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».