

УДК 338

***РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАЗВИТИИ
РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ***

Подерегина А.К¹,

Студент,

Калуга

Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского

Папахчян А.В.,

Студент,

Калуга

Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского

Блинова В. В.,

Студент,

Калуга

Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского

Тарусова А. И.

Студент,

Калуга

Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского

Аннотация: В статье исследуется современное состояние и перспективы таможенного сотрудничества между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Проводится анализ статистических данных. Особое внимание в работе уделено структурной асимметрии российско-китайской торговли: доминированию сырьевых товаров (до 70%) в российском экспорте

¹ **Научный руководитель** – Ахмедзянов Р.Р., к.э.н., доцент, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского г. Калуга, Россия

Supervisor - Akhmedzyanov R.R., PhD in Economics, Associate Professor, Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, Russia

при сохранении высокой доли готовой продукции в импорте из КНР. В статье систематизированы ключевые вызовы таможенного взаимодействия, проявившиеся в 2023–2025 гг. и выделены перспективные механизмы совершенствования таможенного сотрудничества.

Ключевые слова: Россия, Китай, товарооборот, таможенное сотрудничество, экспорт, импорт, российско-китайская торговля.

***THE ROLE OF CUSTOMS COOPERATION IN THE DEVELOPMENT
OF RUSSIAN-CHINESE TRADE RELATIONS***

Poderegina A.K.,

Student,

Kaluga

Kaluga State University named after K. E. Tsiolkovsky

Papakhchyan A.V.,

Student,

Kaluga

Kaluga State University named after K. E. Tsiolkovsky

Blinova V. V.,

Student,

Kaluga

Kaluga State University named after K. E. Tsiolkovsky

Tarusova A. I.

Student,

Kaluga

Kaluga State University named after K. E. Tsiolkovsky

Abstract: The paper analyzes the customs cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China, as the development of foreign trade

between Russia and China is gaining momentum every year. This article examines the effectiveness of customs cooperation between Russia and China. The purpose of the paper is to study the dynamics and structure of mutual trade between the Russian Federation and the People's Republic of China, as well as to identify the challenges and prospects for further development of cooperation.

Keywords: Russia, China, trade turnover, customs cooperation, exports, imports, Russian Chinese trade.

В настоящее время таможенное сотрудничество Российской Федерации с Китайской Народной Республикой характеризуется ростом темпов взаимной торговли и наращиванием взаимодействия двустороннего сотрудничества.

Китай в современных условиях обладает значительными инвестиционными возможностями, а Россия может предоставить технологии и транспортные услуги. Китайский экспортирует в Россию различные товары такие как: автомобили, промышленное оборудование, стальную продукцию, химическую продукцию, текстильные изделия, одежду и обувь. Китай экспортирует в Россию высокотехнологичные товары в сферах телекоммуникаций, транспорта и автоматизации: роботизированные системы, AI-технологии, электроника и техника, телекоммуникационное оборудование. Китай участвует в фундаментальных научных исследованиях. Россия и Китай сотрудничают в производстве — например, строятся совместные производственные предприятия, например завод по производству двигателей китайского бренда автомобилей в Тульской области.

Россия экспортирует в Китай различные товары, включая сырьё: энергоносители, медь, древесина, продовольствие, технику и оборудование, а также лекарственные средства. Также в экспорт входят сельскохозяйственные товары, например рыба и морепродукты, растительные масла.

Россия предоставляет Китаю технологии в рамках сотрудничества в научно-технической сфере, а также транспортные услуги. Некоторые направления сотрудничества России и Китая в научно-технической сфере: развитие искусственного интеллекта (AI), исследования в области микроэлектроники, проекты в сфере атомной энергетики. Например, «Росатом» совместно с Китайской корпорацией ядерной промышленности (CNNC) ввёл в эксплуатацию первые энергоблоки Тяньваньской АЭС. В 2025 года стороны договорились углублять сотрудничество в области научно-технических инноваций и высоких технологий, разработать Дорожную карту сотрудничества на 2026–2030 годы.

Транспортные услуги, которые Россия предоставляет Китаю:

- морские перевозки через порты Владивосток, Восточный, Находка и Советская Гавань. Мультимодальные перевозки;
- груз движется «от двери до двери» с использованием сразу нескольких видов транспорта — железной дороги, автотранспорта и морских судов;
- развитие сухопутных переходов между Россией и Китаем, например, строительство автомобильно-пешеходного моста через реку Амур в Благовещенске, модернизация инфраструктуры на участке Забайкальск — Маньчжурия;
- внедрение цифровых технологий в логистику: Электронные транспортные накладные и электронный документооборот — снижают бумажную нагрузку и ускоряют оформление грузов; Системы «Единое окно» позволяют участникам перевозок подавать все необходимые документы через один цифровой портал, что сокращает время оформления; Системы спутникового мониторинга и датчики IoT — позволяют в реальном времени следить за перемещением и состоянием грузов, что важно при перевозке скоропортящихся товаров; Технология блокчейн — используется для

повышения прозрачности и безопасности поставок, например, при транспортировке леса из Приморья в Китай блокчейн фиксирует все сведения от рубки до пересечения границы.

Россия развивает беспилотные транспортные технологии: в Китае достигнут прогресс в сфере беспилотной авиации, в России — в области воздушного и автомобильного транспорта, а также автономного судовождения.

Таким образом, Китай является важным экономическим партнёром России в сфере торговли, совместного производства, технологических проектов и взаимных инвестиций, в также сотрудничество в сфере инноваций и сотрудничество в сельском хозяйстве.

Сотрудничество России и Китая в области таможенного дела осуществляется на основе взаимодействия ФТС России и Главного таможенного управления (ГТУ) КНР.

Взаимодействие между странами осуществляются на центральном, региональном и приграничном уровнях на плановой основе. Приоритетные задачи — содействие увеличению объёмов российско-китайской торговли и упрощение таможенных процедур. Направления взаимодействия:

- взаимное признание статуса уполномоченного экономического оператора;
- автоматизированный обмен сведениями о товарах, в том числе их стоимости;
- совместная работа правоохранительных подразделений;
- проект «Зелёный коридор»;
- взаимная административная помощь;
- обмен специальной информацией в сфере защиты прав интеллектуальной собственности, соблюдения запретов и ограничений, контроля таможенных рисков и другие.

В рамках взаимодействия ФТС России и ГТУ КНР решаются две ключевые задачи:

– Защита экономических интересов Российской Федерации, которая включает: контроль соблюдения законодательства в сфере российско-китайской торговли; обеспечение безопасности товарооборота, предотвращение рисков, связанных с нарушениями таможенных правил.

– Создание благоприятных условий для участников ВЭД, в том числе: оптимизация административных и таможенных процедур сокращение временных и финансовых издержек для добросовестных экспортёров и импортёров.

Совместная деятельность таможенных органов России и Китая выступает важным фактором развития торгово-экономических отношений двух государств, в том числе увеличения товарооборота.

В период 2023–2025 гг. объёмы взаимной торговли между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой претерпевали заметные изменения. На характер товарооборота влияли следующие ключевые факторы: трансформация глобальной экономической системы; действие ограничительных мер (санкций) в отношении России; волатильность цен на энергоресурсы. Данные изменения отражены в Рисунке 1. и таблицах 1 и 2.

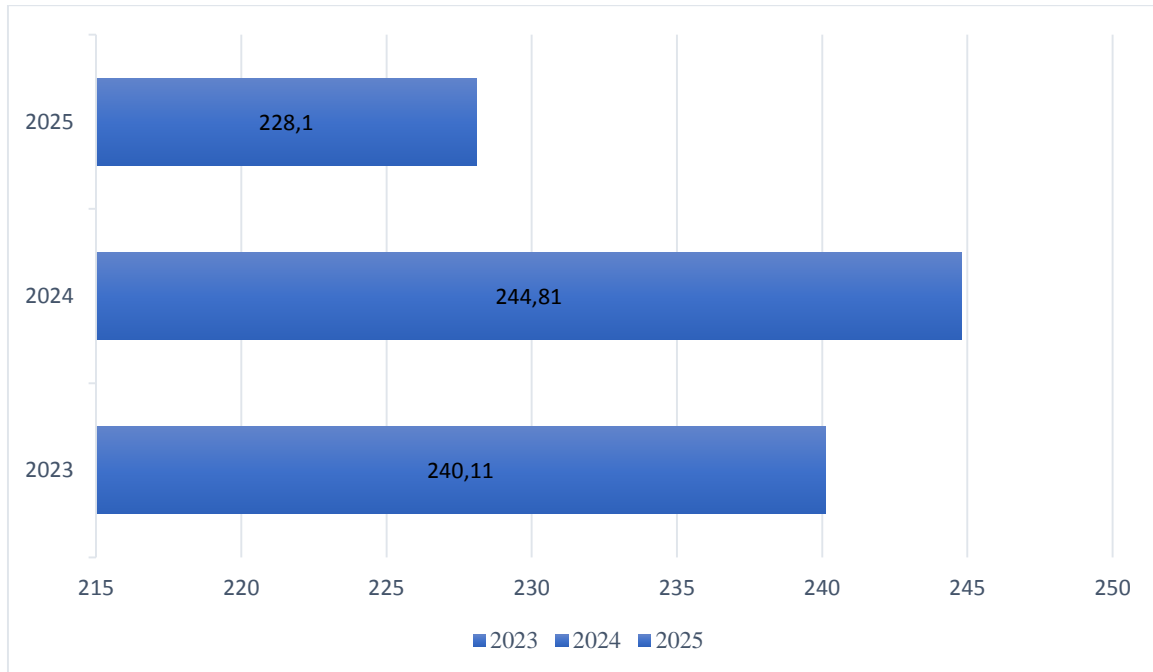


Рисунок 1 - Товарооборот России и Китая за 2023–2025 гг. в млрд.долл.

Таким образом, объем торговли в 2025 году сократился на 95% по сравнению с 2023 годом и на 93,1% по сравнению с 2024 годом. Основными причинами сокращения товарооборота стало снижение цен на энергоносители, логистические ограничения, также следует отметить, что в первом полугодии 2025 года ввоз легковых автомобилей снизился на 60%.

Таблица 1 - Экспорт из России в Китай за 2023–2025 гг. в %

Наименование	2023г.	2024г.	2025г.	2025 г. в % к	
				2023г.	2024г.
Энергоносители	34	75	50	147	66,6
Сырье и материалы	87	61	54	66,6	88,5
Продукция АПК	53	68	79	149	116,1

Таким образом, по данным таблицы 1 можно сделать следующие выводы. Экспорт из России в Китай энергоносителей в 2025 году уменьшилось на 147% по сравнению с 2023 годом, на 66,6% по сравнению с 2024 годом. Экспорт сырья и материалов сократился в 2025 году на 66,6% по сравнению с 2023

годом и на 88,5% по сравнению с 2024 годом. Продукция агропромышленного комплекса в 2025 году значительно увеличилось на 149% по сравнению с 2023 годом и на 116,1% по сравнению с 2024 годом.

Таблица 2 - Импорт из Китая в Россию за 2023–2025 гг. в млрд долл.

Наименование	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2025г. в % к	
				2023 г.	2024г.
Оборудование и механические устройства	25,24	27	19	75,2	70,3
Средства наземного транспорта	22,52	8,46	15,2	67,4	179,6
Электроника	17,08	1,47	1,8	10,5	122,4
Бытовая техника	31,5	25,4	-	-	-

По показателям из таблицы 2, за три года импортируемые товары сократились. В 2025 году импорт оборудования и механических устройств уменьшилось на 75,2% по сравнению с 2023 годом и на 70,3% по сравнению с 2024 годом. Значительное сокращение ввоза электроники в 2025 году на 10,5% по сравнению с 2023 годом и 122,4% по сравнению с 2024.

Таможенное сотрудничество играет ключевую роль в развитии российско-китайских торговых отношений, так как оно напрямую влияет на скорость, прозрачность и эффективность перемещения товаров через границу.

Несмотря на стратегическое партнерство, развитие торгового сотрудничества между Россией и Китаем сопровождается с рядом системных вызовов, сдерживавших рост товарооборота.

Разрыв в уровне цифровизации таможенных служб двух стран достиг критической отметки. Если китайская сторона уже активно использует

искусственный интеллект для анализа рисков, то российские информационные системы работают с заметно меньшей скоростью обработки данных. Это привело к тому, что в 2024 году ряд пилотных проектов в рамках инициативы «Зеленый коридор» столкнулся с задержками: грузы из провинции Хэйлунцзян простаивали на границе из-за невозможности оперативного обмена электронными накладными, что нивелировало преимущества ускоренного оформления для уполномоченных экономических операторов (УЭО).

Отсутствие взаимного признания инспекций и лабораторных проверок. Показательный случай произошел в 2024 году на переходе Забайкальск — Маньчжурия: партия продуктов питания, прошедшая полный лабораторный контроль и получившая сертификацию на китайской стороне, была направлена на повторный отбор проб уже в России. Такое дублирование не только удлиняет сроки выпуска, но и создает дополнительные издержки для бизнеса, делая неочевидной экономию от внедрения риск-ориентированного подхода.

Несмотря на модернизацию отдельных переходов, инфраструктура работает на пределе. В 2023 году очереди на МАПП Забайкальск достигали 10–12 километров, время ожидания перехода составляло до трех суток. Перегруженность Восточного полигона железных дорог (Транссиба и БАМа) в 2024 году привела к тому, что контейнерные поезда из Китая шли до Москвы не 10–12 дней, как планировалось, а до 18–20. Пропускная способность портов Дальнего Востока также не успевает за ростом контейнерного потока: например, в порту Владивосток в отдельные месяцы 2025 года скопление судов под выгрузкой достигало критических значений.

В 2024–2025 годах китайские банки, опасаясь вторичных санкций США, начали ужесточать комплаенс. Так, в конце 2024 года ряд крупных финансовых организаций КНР (включая Bank of China и ICBC) фактически заблокировал или многократно затянул проведение платежей за продукцию двойного назначения и даже за ряд товаров гражданского сектора. Это вынудило

российских импортеров искать альтернативные, более дорогие и сложные маршруты проведения платежей через малые региональные банки, что негативно сказалось на скорости оборота средств.

Дальнейшее развитие таможенного сотрудничества напрямую зависит от преодоления структурной асимметрии. Сегодня российский экспорт остается сырьевым (нефть, газ, уголь, металлы — до 70% в структуре), в то время как импорт из Китая представляет собой преимущественно готовую продукцию — от автомобилей до высокотехнологичного оборудования. Такая модель, проявившаяся в полной мере в 2023–2024 годах, ограничивает формирование интегрированных производственных цепочек. Без качественного технологического обмена страны рискуют сохранить уязвимость перед внешними шоками.

Таможенная сфера становится ключевым инструментом преодоления этих вызовов. Именно она определяет скорость, прозрачность и предсказуемость товарооборота.

Планируется создать общую цифровую среду для обмена разрешительными и коммерческими документами. Успешный опыт пилотного проекта на пункте пропуска Пограничный (2024 год), где время оформления сократилось на 30%, показал потенциал этой меры. Выход на полномасштабную реализацию запланирован на 2025–2026 годы.

«Умная таможня» (Smart Customs). После тридцатой регулярной встречи глав правительств РФ и КНР в конце 2024 года дан старт проектам по внедрению предиктивной аналитики. Пример: использование нейросетей для сканирования контейнеров на переходах в Приморье уже в 2025 году позволяет выявлять до 95% потенциальных нарушений без физического досмотра, сокращая время контроля с часов до минут.

Как только статус уполномоченного экономического оператора начнет признаваться автоматически обеими сторонами, крупные логистические

компании (например, из числа работающих на маршруте Москва — Пекин) смогут проходить границу по «зеленому коридору» без остановки, что снизит транзакционные издержки до 20%.

Реконструкция МАПП Забайкальск, завершение которой намечено на конец 2025 года, увеличит пропускную способность с 400 до 1200 грузовых автомобилей в сутки. Аналогичные работы идут на переходе Камышовая — Суйфэньхэ, где в 2024 году введена круглосуточная работа.

Библиографический список

1. Ахмедзянов Р.Р., Кубанова С.В. Проблемные вопросы инвестиционного сотрудничества России и Китая // Естественно-гуманитарные исследования. 2023. № 2 (46). С. 26 - 29.;
2. Федеральная таможенная служба: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 19.03.2026).
3. Мигел А.А., Лесина Т.В., Васильчиков Н.В., Совин И.А. Внешняя торговля РФ: развитие в условиях санкций и новые приоритеты // Вестник Академии знаний. 2023. № 3 (56). С. 164 - 168.;
4. Дзирун И.А., Подерегина А.К., Петрушина О.М. Возможности для развития международного сотрудничества в условиях глобальных вызовов // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. № 3-1 (109). С. 115 – 118;