

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

№ 10 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/tamozhennoe-sotrudnichestvo-rossii-i-kitaya-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.5

УДК 339.543

DOI: 10.54861/27131211_2025_10_63



ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Куликова И.В., кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Международная торговля и таможенное дело», Ростовский
государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону, Россия
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-6257-014X>

Рощина Л.Н., профессор, доктор экономических наук, Ростовский
государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону, Россия
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0646-4143>

Украинцева И.В., кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Международная торговля и таможенное дело», Ростовский
государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону, Россия
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0686-8276>

Аннотация. Целью статьи является анализ состояния и определение перспектив таможенного сотрудничества России и Китая. В исследовании описаны основные этапы развития таможенного сотрудничества обеих стран, охарактеризовано состояние таможенного сотрудничества на текущем этапе. В результате характеристики современного состояния таможенного сотрудничества России и Китая выявлены ключевые проблемные аспекты, определяющие направления его дальнейшего развития: сохраняющаяся асимметрия в структуре двусторонней торговли; низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры; технологическое неравенство между таможенными системами двух стран; несогласованность нормативного регулирования, препятствующая взаимному признанию инспекционных результатов и унификации электронных



документов. В целях преодоления указанных проблем предложены следующие направления развития двустороннего взаимодействия: модернизация транспортно-логистических узлов и пунктов пропуска с опорой на интеллектуальные системы управления потоками, внедрение цифровых механизмов контроля и обмена данными по модели, апробированной в Китае, а также разработка единого нормативно-правового контура, обеспечивающего унификацию процедур и согласование форматов электронных деклараций. Практическая значимость полученных научных результатов заключается в том, что комплексная реализация данных мер представляется необходимым условием повышения эффективности трансграничных взаимодействий, ускорения таможенных процедур и создания институциональной основы российско-китайского экономического сотрудничества.

Ключевые слова: таможенное сотрудничество, таможенное администрирование, таможенные операции, российско-китайская торговля.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Куликова И.В., Рощина Л.Н., Украинцева И.В. Таможенное сотрудничество России и Китая: состояние и перспективы развития // Прогрессивная экономика. 2025. № 10. С. 63–78. https://doi.org/10.54861/27131211_2025_10_63.

Статья поступила в редакцию: 19.09.2025 г. Одобрена после рецензирования: 08.10.2025 г. Принята к публикации: 10.10.2025 г.

CUSTOMS COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA: STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

*Kulikova I.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the
Department of International Trade and Customs, Rostov State University of
Economics (RINH), Rostov-on-Don, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-6257-014X>*

*Roshchina L.N., Professor, Doctor of Economics, Rostov State University of
Economics (RINH), Rostov-on-Don, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0646-4143>*

*Ukrainitseva I.V., Associate Professor, Candidate of Economics, Rostov State
University of Economics (RINH), Rostov-on-Don, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0686-8276>*

Abstract. The purpose of the article is to analyze the state and determine the prospects of customs cooperation between Russia and China. The study describes the main stages of the development of customs cooperation between the two countries, characterizes the state of customs cooperation at the current stage. As a result of the characteristics of the current state of customs



cooperation between Russia and China, key problematic aspects have been identified that determine the directions of its further development: the continuing asymmetry in the structure of bilateral trade; the low level of development of transport and logistics infrastructure.; technological disparity between the customs systems of the two countries; inconsistency of regulatory regulation, preventing mutual recognition of inspection results and unification of electronic documents. In order to overcome these problems, the following areas of development of bilateral cooperation are proposed: modernization of transport and logistics hubs and checkpoints based on intelligent flow control systems, the introduction of digital control mechanisms and data exchange based on a model tested in China, as well as the development of a unified regulatory framework that ensures the unification of procedures and the harmonization of electronic declaration formats. The practical significance of the scientific results obtained lies in the fact that the comprehensive implementation of these measures seems to be a necessary condition for improving the effectiveness of cross-border interactions, speeding up customs procedures and creating an institutional framework for Russian-Chinese economic cooperation.

Keywords: customs cooperation, customs administration, customs operations, Russian-Chinese trade.

JEL classification: F13, F15, F53.

Conflict of interest. The author declares that there is no conflict of interest.

For citation: Kulikova I.V., Roshchina L.N., Ukraintseva I.V. (2025). Customs cooperation between Russia and China: state and prospects of development. *Progressivnaya ekonomika [Progressive Economy]*, 10, 63–78, https://doi.org/10.54861/27131211_2025_10_63 (In Russ., abstract in Eng.)

The article was submitted to the editorial office: 19/09/2025. Approved after review: 08/10/2025. Accepted for publication: 10/10/2025.

Введение

Торговые связи между Россией и Китаем эволюционируют в контексте изменения российской внешнеполитической стратегии и частичной внешнеэкономической переориентацией на страны Азии. По данным портала Russia's Pivot to Asia, в 2024 году товарооборот между странами достиг 245 млрд долларов. Даже несмотря на снижение в первой половине 2025 года (до 106,5 млрд долларов или -9%) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, Китай сохраняет статус ключевого торгового партнёра России, занимая лидирующие позиции в структуре внешней торговли [1]. Существенную роль в развитии российско-китайской взаимной торговли играет переориентация российского экспорта и импорта после 2022 года, когда китайские поставщики заменили европейских контрагентов, обеспечив устойчивость товарных потоков и диверсификацию внешнеэкономических связей.

Прогнозы относительно дальнейшего развития российско-китайских экономических отношений на ближайшую перспективу остаются



благоприятными. Согласно прогнозам, к 2027 году двусторонний товарооборот может увеличиться ещё на 30 млрд долларов, достигнув показателя в 275–280 млрд долларов. Рост обеспечивается не только за счёт традиционных поставок энергоресурсов, но и за счёт наращивания экспорта неэнергетических и несырьевых товаров (удобрений, алюминия, рыбы, зерна, металлургической и химической продукции) [1]. При этом потенциал российско-китайской торговли остаётся далеко не исчерпанным, особенно с учётом расширения географии сотрудничества, развития логистических маршрутов, а также проектов по интеграции транспортных и портовых мощностей [2].

Высокий уровень взаимозависимости двух экономик и постепенное увеличение объёмов поставок формируют объективную необходимость совершенствования таможенного взаимодействия между странами. Рост товарооборота сопровождается увеличением объёмов грузоперевозок, расширением номенклатуры товаров и географии поставок, требуя реализации комплекса согласованных мер по ускорению таможенного оформления, унификации процедур и внедрению цифровых технологий контроля. Развитие таможенного сотрудничества становится неотъемлемым элементом обеспечения устойчивого роста внешней торговли и повышения эффективности трансграничных экономических связей в целом.

Целью статьи является анализ состояния и определение перспектив таможенного сотрудничества России и Китая.

Этапы развития таможенного сотрудничества России и Китая

Анализируя научные статьи, посвященные теме исследования, представляется возможным проследить эволюцию таможенного сотрудничества России и Китая, которое прошло через несколько ключевых этапов, каждый из которых отражает постепенное углубление взаимодействия и переход от двусторонних договорённостей к системной интеграции в рамках евразийского пространства.

«Официальным стартом» двустороннего таможенного сотрудничества считается подписание 26–27 марта 2007 г. в Кремле Протокола ФТС РФ и ГТУ КНР «Об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле». Протокол закрепил обмен предварительными электронными данными о товарах и транспортных средствах через границу [3]. В результате было достигнуто сокращение сроков таможенного оформления и снижены издержки участников торговли. В период с 2007 по 2014 годы, на фоне активного роста товарооборота между странами (см. рис. 1), систематически проводились заседания Подкомиссии и рабочих групп. Так, в 2014 г. в Сочи прошло 6-е заседание Подкомиссии, на котором таможенные службы двух государств договорились о продолжении наращивания сотрудничества в области таможенного администрирования, укрепления сотрудничества между приграничными таможенными органами, повышения эффективности



таможенного оформления и таможенного контроля, пресечения таможенных правонарушений, в том числе нарушений прав интеллектуальной собственности, с целью улучшения условий ведения предпринимательской деятельности и содействия облегчению двухсторонней торговли [4]. На данном этапе были расширены институциональные структуры: налажился регулярный обмен кадрами и опытом (в частности, посещения учреждений ФТС и Китайской таможенной академии), а также создан единый формат рабочих встреч [5].

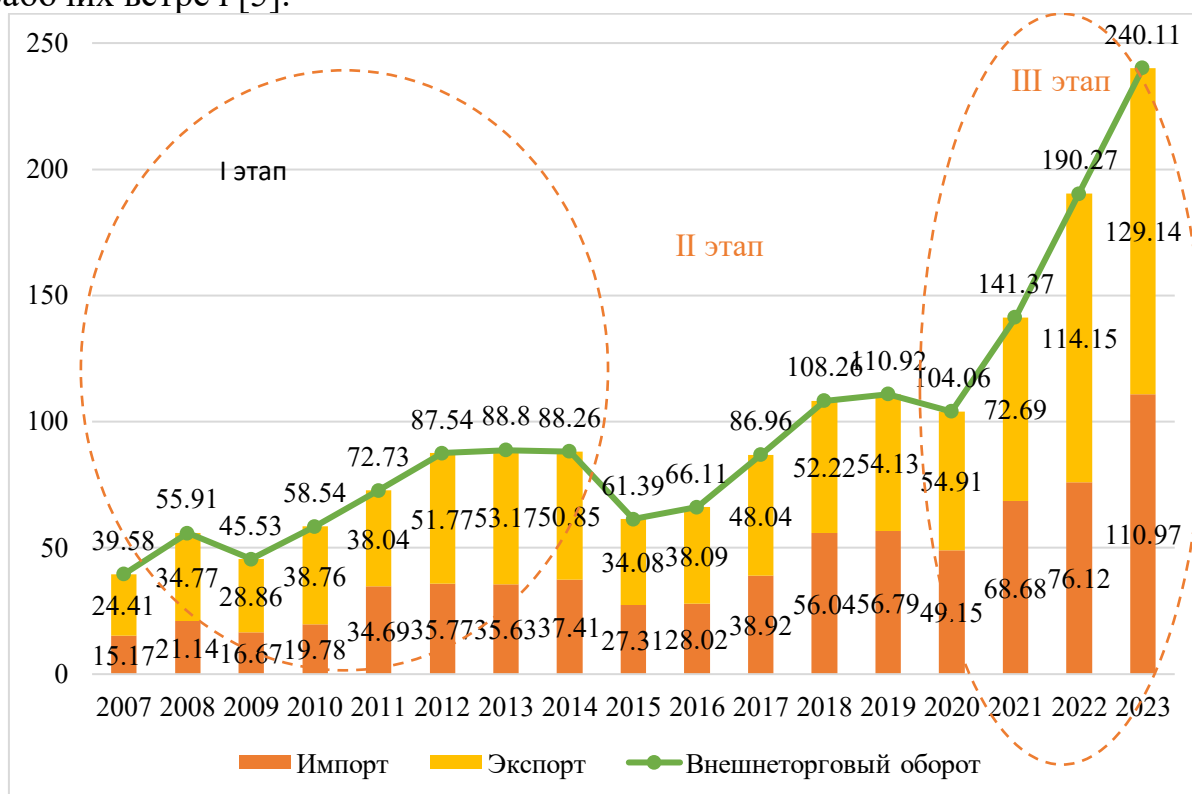


Рис. 1. Стоимость российской торговли товарами (экспорт, импорт и внешнеторговый оборот баланс) с Китаем, млрд долл.

Источник: составлено авторами по данным Statista [6]

Fig. 1. The value of Russian trade in goods (exports, imports and foreign trade balance) with China, billion dollars

Source: compiled by the authors according to Statista [6]

Следующий этап развития таможенного сотрудничества приходится на период с 2015 по 2019 годы, когда взаимодействие сторон вышло на уровень комплексного правового и технологического оформления. Ключевым событием стал подписанный 6 июня 2019 года на Петербургском международном экономическом форуме Межправительственный договор об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, пересекающих таможенные границы ЕАЭС и КНР. Документ заложил основу для автоматизированного обмена предварительными

электронными данными в режиме реального времени. Кроме того, в октябре 2019 г. вступило в силу Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, которое создало правовую основу для упрощения процедур, снижения нетарифных барьеров и гармонизации таможенного регулирования [7; 8].

Третий этап (2020–2022 гг.) характеризуется внедрением цифровых и унификационных инструментов двустороннего таможенного администрирования. К числу ключевых направлений практической реализации российско-китайского таможенного сотрудничества можно отнести проект «Зелёный коридор», по взаимному признанию результатов таможенного контроля и по взаимному признанию уполномоченных экономических операторов. «Зелёный коридор» направлен на сокращение сроков совершения таможенных операций за счёт предварительного обмена информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых во взаимной торговле. При совпадении сведений, переданных китайской стороной, участникам внешнеэкономической деятельности предоставляются упрощения при таможенном оформлении [9].

Отметим, что «Зелёный коридор» действует и в настоящее время, охватывая крупнейшие пограничные переходы между Россией и Китаем, включая пункт пропуска Забайкальск–Маньчжурия. Практика его применения показывает высокую эффективность: срок выпуска товаров для участников программы сокращён до нескольких часов, а объём грузов, проходящих по упрощённой схеме, ежегодно растёт. Проект зарекомендовал себя как востребованный инструмент ускорения внешнеторгового оборота и повышения прозрачности операций [10]. Не менее важным направлением стала реализация проекта по взаимному признанию результатов таможенного контроля, предусматривающего учёт проверок, проведённых таможенными органами сопредельной стороны. Признание результатов позволяет ускорить совершение операций при пересечении границы и исключает дублирование проверок. Реализация данного проекта стала шагом к унификации процедур контроля и сокращению времени оформления в приграничных пунктах пропуска, что особенно важно в условиях растущего объёма товаропотоков между странами [5].

Кроме того, в 2019 году ФТС России и Главное таможенное управление Китая утвердили План действий по взаимному признанию статуса уполномоченных экономических операторов (УЭО) – института, основанного на принципе доверия к добросовестным участникам внешнеэкономической деятельности, который к настоящему времени получил значительное развитие. В феврале 2022 года был подписан Протокол о взаимном признании УЭО, который закрепил предоставление взаимных упрощений и преференций для сертифицированных компаний. Сегодня статус УЭО становится элементом системы «умной» таможни и способствует дальнейшему снижению



административных барьеров при перемещении товаров между Россией и Китаем [11].

Современный этап связан с переходом к стратегическому партнёрству и цифровой интеграции таможенных систем. В декабре 2023 г. был заключён Меморандум о сотрудничестве по интеллектуализации таможенных процессов, предусматривающий внедрение искусственного интеллекта, автоматизацию процедур и развитие концепции «умной таможни», а с 2024 г. стороны работают над интеграцией национальных систем «Единого окна» для обмена разрешительной и коммерческой информацией в режиме реального времени [12]. Таким образом, российско-китайское таможенное сотрудничество последовательно развивается от обмена статистическими данными до формирования интеллектуальной экосистемы контроля и управления рисками, обеспечивающей устойчивость и прозрачность взаимной торговли.

Анализ состояния таможенного сотрудничества России и Китая

Стратегическая значимость взаимодействия Москвы и Пекина в рамках двустороннего экономического и таможенного сотрудничества усилилась на фоне стремительного роста взаимной торговли в период 2022–2023 гг. (см. рис. 1). Китай закрепил за собой статус ведущего торгового партнёра России как по объёму экспорта, так и по импорту. Для российской стороны КНР стала ключевым рынком сбыта энергоносителей и сырьевых ресурсов, тогда как импорт из Китая в значительной степени представлен машинно-технической и потребительской продукцией, став практически безальтернативным источником таких поставок (табл. 1).

Таблица 1

Торговые партнеры России в 2024 году

Table 1

Russia's Trading Partners in 2024

Основные направления экспорта		Ведущие партнеры по импорту	
Китай	22%	Китай	24%
Нидерланды	9,50%	Германия	10,20%
Германия	7,80%	Беларусь	6,10%
Турция	6,40%	Турция	5,30%
Индия	5,90%	Казахстан	4,80%

Источник: составлено авторами по данным [13]

Source: compiled by the authors according to [13]

По оценкам экспертов, реальный масштаб присутствия китайских товаров на российском рынке превышает показатели, отражённые в официальной таможенной статистике, что показывает растущую роль неформальных и транзитных каналов поставок. При этом, несмотря на устойчивый политический диалог и активное развитие межведомственных



контактов, сохраняются барьеры, сдерживающие дальнейшее углубление двустороннего взаимодействия.

Так, согласно материалам доклада «Российско-китайский диалог: модель 2024», рост товарооборота между странами по-прежнему носит преимущественно экстенсивный характер. Структура торговли остаётся асимметричной. Россия выступает в качестве поставщика сырья, металлов, минеральных удобрений, лесоматериалов и отдельных видов агропромышленной продукции, тогда как Китай расширяет экспорт готовых товаров и оборудования [13]. Модель обмена, во многом обусловленная отраслевой структурой экономик обеих стран, ограничивает возможности для качественного усложнения и диверсификации торгово-экономических связей, а также делает динамику взаимной торговли зависимой от внешнеценовой конъюнктуры и уровня внутреннего спроса.

Инфраструктурным ограничителем роста товарооборота и эффективности таможенного администрирования остаётся качество транспортно-логистической системы. Китайская сторона отмечает, что значительная часть «узких мест» сосредоточена на российской территории – в портовых зонах и на пунктах пропуска. Темпы модернизации логистических узлов и внедрения интеллектуальных систем управления по-прежнему отстают от темпов увеличения товаропотоков, что приводит к росту издержек, перегрузке транспортных коридоров и увеличению времени доставки.

Так, на крупных пунктах пропуска, таких как Забайкальск–Маньчжурия, Благовещенск–Хэйхэ и Пограничный–Суйфэнхэ, наблюдается регулярное образование очередей из грузовых автомобилей из-за незавершённости строительства новых инфраструктурных объектов, Пропускная способность железнодорожных маршрутов и автомобильных переходов остаётся ограниченной из-за нехватки перегрузочных терминалов, складских помещений и современных систем обработки данных. Железнодорожная инфраструктура Дальнего Востока и Восточной Сибири, через которую проходит до 70% российско-китайского грузопотока, работает на пределе возможностей. Пропускная способность линий Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей не обеспечивает растущего объёма перевозок, а узкие участки с однопутным движением создают серьёзные задержки. В то же время Китай активно инвестирует в развитие инфраструктуры на своей стороне – модернизирует пункты пропуска, расширяет терминалы и внедряет системы цифрового мониторинга, что усиливает дисбаланс в уровне оснащённости пограничных зон [14]. Текущие проблемы с логистикой обусловлены тем фактом, что инвестиции России в восточные транспортные артерии долгое время носили фрагментарный и реактивный характер.

Согласно Logistics Performance Index 2023, Россия занимает 88-е место из 139 стран, получив низкие показатели по направлениям «таможенные и пограничные услуги», «доступность транспортных перевозок» и «соблюдение

сроков доставки». Сопоставление оценочных показателей (см. рис. 2) позволяет сделать вывод о наличии системных разрывов в логистическом и таможенном потенциале между Россией и Китаем. Данные указывают, что российская сторона остаётся более зависимой от физических форм контроля и ручных процедур, тогда как Китай уже перешёл к модели предиктивного и цифрового управления потоками, основанной на автоматизированном обмене данными, прогнозировании рисков и электронных системах контроля.

Высокие показатели Китая по параметрам качества торговой и транспортной инфраструктуры, а также возможности отслеживать грузы отражают высокий уровень цифровизации и межведомственной координации, обеспечивающий прозрачность и синхронность логистических процессов. Российская система, напротив, характеризуется неполной автоматизацией и ограниченной интеграцией информационных платформ.



Рис. 2. Индекс эффективности логистики (LPI) для России и Китая в 2023 году

Источник: составлено авторами по данным [15]

Fig. 2. Logistics Efficiency Index (LPI) for Russia and China in 2023

Source: compiled by the authors according to [15]

При текущем уровне различий Россия фактически выступает «узким звеном» в современных таможенно-логистических схемах, то есть элементом, ограничивающим общую скорость и эффективность перемещения товаров через границу. Даже при высокой готовности китайской стороны к электронному взаимодействию и ускоренному оформлению грузов,

российская сторона не всегда способна обеспечить аналогичную скорость и прозрачность процедур. В результате эффективность двусторонних проектов, таких как «Зелёный коридор» и соглашение о взаимном признании уполномоченных экономических операторов, снижается, поскольку их реализация требует симметричного уровня цифровизации и синхронизации данных.

Таким образом, основной вызов современного этапа российско-китайского таможенного сотрудничества заключается не столько в объёмах торговли, сколько в необходимости технологического выравнивания. Устранение разрыва в цифровой зрелости, унификация процедур и интеграция платформ обмена информацией представляют собой ключевые направления для перехода к действительно «бесшовной» таможне и эффективной логистике в рамках формирующегося Большого Евразийского партнёрства. Тем не менее, в последние месяцы наблюдается постепенное улучшение ситуации: ведётся реконструкция российских пунктов пропуска и портовой инфраструктуры, внедряются цифровые решения в рамках концепции «умной таможни», что в перспективе позволит сократить время оформления грузов и повысить прозрачность процедур [13].

Помимо проблем, обусловленных логистикой, в рамках российско-китайского таможенного сотрудничества наблюдаются проблемы, вызванные несогласованностью регулирования. Прежде всего, несогласованность проявляется в отсутствии полного взаимного признания документов, подтверждающих происхождение, стоимость и таможенную классификацию товаров. Каждая сторона использует собственные форматы электронных деклараций, цифровые платформы и системы управления рисками, что приводит к необходимости повторной верификации данных при пересечении границы. Фрагментарность регуляторных подходов означает, что даже при наличии двусторонних соглашений (например, об обмене предварительной информацией или взаимном признании таможенного контроля) их практическая реализация остаётся ограниченной. Отсутствие унифицированных стандартов по обработке данных и несовпадение процедур оформления требуют дополнительного времени для согласования сведений, что увеличивает общую продолжительность таможенного оформления и создаёт административную нагрузку на участников внешнеэкономической деятельности. В частности, Китай и Россия до сих пор не внедрили полноценный механизм взаимного признания результатов инспекций и лабораторных проверок, что существенно ограничивает потенциал сокращения времени выпуска товаров [16].

Выявленные инфраструктурные, технологические и регуляторные проблемы во многом определяют перспективы развития таможенного сотрудничества между Россией и Китаем. Их решение является необходимым условием для повышения эффективности внешнеэкономического



взаимодействия, формирования единого цифрового пространства и реализации потенциала российско-китайского партнёрства.

Перспективы развития таможенного сотрудничества России и Китая

Перспективы развития таможенного сотрудничества России и Китая во многом определяются характером существующей модели взаимодействия, при которой сохраняющаяся асимметрия в структуре двусторонней торговли сдерживает качественное развитие торгово-экономических связей и делает их зависимыми от внешнеэкономической конъюнктуры. Преобладание сырьевой направленности российского экспорта и доминирование готовой продукции в китайском снижают потенциал взаимного технологического обмена и препятствует формированию интегрированных производственных цепочек.

Как было показано выше, наиболее значительным ограничением выступает состояние транспортно-логистической инфраструктуры, которое напрямую влияет на эффективность таможенного администрирования, уровень издержек участников внешнеэкономической деятельности и сроки доставки грузов. В этом контексте ключевыми направлениями развития должны стать масштабные инвестиции в модернизацию пунктов пропуска на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири, развитие мультимодальных логистических узлов, а также внедрение интеллектуальных систем управления потоками. Российской стороне необходима синхронизация с китайскими инициативами по модернизации инфраструктуры с целью обеспечения сбалансированной пропускной способности и согласованности работы транспортных коридоров. Особое внимание должно уделяться цифровизации процессов на российской стороне: внедрению электронных систем контроля, мониторинга и прогнозирования транспортных нагрузок, которые способны обеспечить «бесшовность» логистических цепей и прозрачность таможенных процедур.

Технологическое неравенство также остаётся барьером в развитии российско-китайского таможенного сотрудничества. Разрыв в уровне цифровой зрелости таможенных служб ограничивает возможности для оперативного обмена информацией и внедрения современных форм риск-ориентированного контроля. В связи с этим перспективным направлением является преимущество китайского опыта в сфере цифровых механизмов коллективного управления потоками, включая использование предиктивной аналитики, автоматизированных систем распознавания и интеграцию данных между таможенными и транспортными ведомствами.

Наконец, одной из ключевых предпосылок в контексте достижения долгосрочной эффективности взаимодействия выступает гармонизация нормативно-правового регулирования. В перспективе можно ожидать активизацию российско-китайского диалога, направленного на сближение регуляторных подходов, включая внедрение унифицированных форматов электронных деклараций, утверждение согласованных процедур



документарной идентификации, а также расширение номенклатуры товаров, на которые распространяется взаимное признание результатов инспекций и лабораторных проверок.

Заключение

В процессе исследования состояния и перспектив таможенного сотрудничества России и Китая были выявлены ключевые проблемы, оказывающие комплексное влияние на динамику и эффективность взаимодействия. Прежде всего, сохраняющаяся асимметрия в структуре двусторонней торговли, при которой Россия выступает преимущественно в роли поставщика сырьевых товаров, а Китай – в роли экспортера готовой продукции, ограничивает возможности для диверсификации и технологического развития торговых связей. Второй существенной проблемой является низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры на российской территории. Третьим фактором, снижающим эффективность взаимодействия, выступает технологическое неравенство между сторонами: Китай активно применяет цифровые системы прогнозирования и контроля, тогда как Россия сохраняет зависимость от традиционных процедур. Наконец, несогласованность нормативного регулирования, проявляющаяся в отсутствии унифицированных форматов электронных деклараций и механизмов взаимного признания инспекционных результатов, также препятствует формированию единого правового и цифрового пространства.

Выявленные проблемы определяют ключевые направления дальнейшего развития российско-китайского таможенного сотрудничества. В перспективе стратегически значимыми задачами становятся модернизация и цифровизация российской транспортно-логистической инфраструктуры, внедрение интеллектуальных систем управления потоками, использование китайского опыта в сфере автоматизированного контроля и обработки данных, а также гармонизация нормативного регулирования на основе согласованных стандартов и унифицированных форматов документации. Комплексная реализация данных направлений создаст условия для перехода к модели «бесшовной таможни», в которой обмен данными и движение товаров будут осуществляться синхронно и без избыточных барьеров.

Литература

1. Russia-China Bilateral Trade Turnover Forecast To Grow Another 30% By 2027 // Russia's Pivot to Asia. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiaspivottoasia.com/russia-china-bilateral-trade-turnover-forecast-to-grow-another-30-by-2027/> (дата обращения: 11.09.2025).
2. Чжао Лян, Ван Цзяруй, Хоу Кайсинь. Исследование конкурентоспособности и взаимодополняемости торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией: анализ на основе индексов RCA и



TCD // Прогрессивная экономика. 2025. № 9. С. 190–213.
https://doi.org/10.54861/27131211_2025_9_190.

3. Стогов Д.В. Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. №3 (44). С. 40–45.

4. Россия и Китай: перспективы сотрудничества // Южное таможенное управление. [Электронный ресурс]. URL: <https://yutu.customs.gov.ru/news/document/40505> (дата обращения: 03.09.2025).

5. Шпак А.С., Беляков С.А. Направления развития российско-китайского партнерства в таможенной сфере // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2022. № 5–1. С. 120–125. DOI: 10.17513/vaael.2185.

6. Value of Russian trade in goods (export, import, and trade balance) with China from 2007 to 2021 // Statista. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-in-goods-with-china/> (дата обращения: 05.09.2025).

7. Кошелева О., Гоголева В. К вопросу о развитии сотрудничества России и Китая на пространстве Евразии // Бюллетень инновационных технологий. 2022. Т. 6. № 4 (24). С. 24–28.

8. Комиссаров А.А. Взаимодействие России и Китая во внешнеторговой и таможенной сферах // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 155–161.

9. Информация о проекте «Зеленый коридор» // Шереметьевская таможня. [Электронный ресурс]. URL: <https://sh.customs.gov.ru/ved/ved/proekt-zelenyj-koridor> (дата обращения: 07.09.2025).

10. Фэн Т. Направления развития китайско-российского торгово-экономического сотрудничества в новых условиях // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14. № 7. С. 3887–3910. DOI: 10.18334/erp.14.7.121241.

11. Рощина Л.Н., Таранов П.В. Таможенное администрирование в условиях глобальной турбулентности: фактический контроль на южных рубежах // Прогрессивная экономика. 2025. № 1. С. 195–209. DOI: 10.54861/27131211_2025_1_195.

12. Россия и Китай: двусторонние отношения в условиях формирования многополярности // Российский совет по международным делам. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-kitay-dvustoronnie-otnosheniya-v-usloviyakh-formirovaniya-mnogopolyarnosti/> (дата обращения: 10.09.2025).

13. Российско-китайский диалог: модель 2024: доклад № 94 / 2024 [К.В. Бабаев, Ли Цзяньминь, Ю.Ю. Мельникова и др.; под ред. С.М. Гавриловой и др.]; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2024. 98 с.



14. Fortescue S. The reorientation of Russia's trade corridors since the invasion of Ukraine // *Post-Communist Economies*. 2024. Vol. 36(4). P. 405–431. DOI: 10.1080/14631377.2024.2324223.

15. Logistics Performance Index (LPI) // World Bank. [Электронный ресурс]. URL: <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/radar/> (дата обращения: 11.09.2025).

16. Prudovsky A. A., Msoev A. Ya., Afanasyev M. V., Tsyppkin B. A. The main problems of the maritime logistics business in the Russian Federation and an overview of available solutions // *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. 2023. Vol. 12/3(141). P. 197–208. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2023.12.03.023.

References

1. Russia-China Bilateral Trade Turnover Forecast To Grow Another 30% By 2027 // *Russia's Pivot to Asia*. Retrieved from: <https://russiaspivottoasia.com/russia-china-bilateral-trade-turnover-forecast-to-grow-another-30-by-2027/> (Accessed: 11.09.2025).

2. Zhao Liang, Wang Jiarui, Hou Kaixin. Issledovanie konkurentosposobnosti i vzaimodopolnyaemosti trgovno-ekonomicheskogo sotrudnichestva mezhdru Kitaem i Rossiei: analiz na osnove indeksov RCA i TCD [A study of the competitiveness and complementarity of trade and economic cooperation between China and Russia: analysis based on RCA and TCD indices] // *Progressivnaya ekonomika* [Progressive Economy], 2025, 9, 190–213. https://doi.org/10.54861/27131211_2025_9_190. (In Russ., abstract in Eng.)

3. Stogov D.V. Nekotorye aspekty tamozhennogo sotrudnichestva Rossii, Yaponii i Kitaya [Some aspects of customs cooperation between Russia, Japan, and China] // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* [Customs Policy of Russia in the Far East], 2008, 3(44), 40–45. (In Russ., abstract in Eng.)

4. Rossiya i Kitay: perspektivy sotrudnichestva [Russia and China: Prospects for Cooperation] // *Yuzhnoe tamozhennoe upravlenie* [Southern Customs Administration]. Retrieved from: <https://yutu.customs.gov.ru/news/document/40505> (Accessed: 03.09.2025). (In Russ., abstract in Eng.)

5. Shpak A.S., Belyakov S.A. Napravleniya razvitiya rossiysko-kitayskogo partnerstva v tamozhennoy sfere [Directions for the development of Russian-Chinese partnership in the customs sphere] // *Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava* [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law], 2022, 5–1, 120–125. <https://doi.org/10.17513/vaael.2185>. (In Russ., abstract in Eng.)

6. Value of Russian trade in goods (export, import, and trade balance) with China from 2007 to 2021 // Statista. Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-in-goods-with-china/> (Accessed: 05.09.2025).



7. Kosheleva O., Gogoleva V. K voprosu o razvitii sotrudnichestva Rossii i Kitaya na prostranstve Evrazii [On the development of Russia-China cooperation in the Eurasian space] // Byulleten' innovatsionnykh tekhnologiy [Bulletin of Innovative Technologies], 2022, 6(4(24)), 24–28. (In Russ., abstract in Eng.)
8. Komissarov A.A. Vzaimodeystvie Rossii i Kitaya vo vneshnetorgovoy i tamozhennoy sferakh [Interaction between Russia and China in foreign trade and customs spheres] // Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii [Bulletin of the Russian Customs Academy], 2019, 1, 155–161. (In Russ., abstract in Eng.)
9. Informatsiya o proekte «Zelenyy koridor» [Information about the “Green Corridor” project] // Sheremetevskaya tamozhnya [Sheremetyevo Customs]. Retrieved from: <https://sh.customs.gov.ru/ved/ved/proekt-zelenyj-koridor> (Accessed: 07.09.2025). (In Russ., abstract in Eng.)
10. Feng T. Napravleniya razvitiya kitaysko-rossiyskogo torgovo-ekonomicheskogo sotrudnichestva v novykh usloviyakh [Directions for the development of Chinese-Russian trade and economic cooperation under new conditions] // Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo [Economics, Entrepreneurship and Law], 2024, 14(7), 3887–3910. <https://doi.org/10.18334/epp.14.7.121241>. (In Russ., abstract in Eng.)
11. Roshchina L.N., Taranov P.V. Tamozhennoe administrirovanie v usloviyakh global'noy turbulentnosti: fakticheskiy kontrol' na yuzhnykh rubezhakh [Customs administration under global turbulence: factual control on southern borders] // Progressivnaya ekonomika [Progressive Economy], 2025, 1, 195–209. https://doi.org/10.54861/27131211_2025_1_195. (In Russ., abstract in Eng.)
12. Rossiya i Kitay: dvustoronnie otnosheniya v usloviyakh formirovaniya mnogopolyarnosti [Russia and China: Bilateral relations in the context of multipolarity formation] // Rossiyskiy sovet po mezhdunarodnym delam [Russian International Affairs Council]. Retrieved from: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-kitay-dvustoronnie-otnosheniya-v-usloviyakh-formirovaniya-mnogopolyarnosti/> (Accessed: 10.09.2025). (In Russ., abstract in Eng.)
13. Rossiysko-kitayskiy dialog: model' 2024: doklad № 94 [Russia–China Dialogue: Model 2024: Report No. 94] / K.V. Babaev, Li Jianmin, Yu.Yu. Mel'nikova et al.; ed. by S.M. Gavrilova et al.; Rossiyskiy sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD). Moscow: NP RSMD, 2024, 98. (In Russ., abstract in Eng.)
14. Fortescue S. The reorientation of Russia's trade corridors since the invasion of Ukraine // Post-Communist Economies, 2024, 36(4), 405–431. <https://doi.org/10.1080/14631377.2024.2324223>. (In Eng.)
15. Logistics Performance Index (LPI) // World Bank. Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/radar/> (Accessed: 11.09.2025).

16. Prudovsky A.A., Msoev A.Ya., Afanasyev M.V., Tsypkin B.A. The main problems of the maritime logistics business in the Russian Federation and an overview of available solutions // *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya* [Economics and Management: Problems, Solutions], 2023, 12(3(141)), 197–208. <https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2023.12.03.023>. (In Russ., abstract in Eng.)

© Куликова И.В., Рощина Л.Н., Украинцева И.В., 2025 г.

