

Научная статья
УДК 338.47
DOI 10.18101/2304-4446-2026-2-167-173

Влияние транспортно-логистической инфраструктуры на интенсивность приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем

© **Цуй Шэнсянь**

аспирант,

Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы

Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6

csx990322@gmail.com

Аннотация. В статье исследуются вопросы, связанные с развитием приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем. Изучено влияние транспортно-логистической инфраструктуры на интенсивность ее развития. Рассмотрены проблемы приграничного сотрудничества России и Китая. Определено понятие «приграничное сотрудничество». Проведен анализ внешнеторговой деятельности за исследуемый период. Определены основные тенденции в транспортно-логистической деятельности двух стран. Разработаны рекомендации по повышению эффективности приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем в современных условиях. Автор статьи подчеркивает важность использования комплексного подхода при планировании и прогнозировании деятельности, связанной с совершенствованием транспортно-логистической инфраструктуры. Рассмотрены основные перспективы развития приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем. Автор статьи делает вывод, что транспортно-логистическая инфраструктура приграничных районов нуждается в совершенствовании и обновлении, строительстве новых объектов и элементов.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, влияние, интенсивность, приграничная торговля, развитие, Дальний Восток России, Северный Китай, проблемы, торговля, экономика.

Для цитирования

Цуй Шэнсянь. Влияние транспортно-логистической инфраструктуры на интенсивность приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2026. № 2. С. 167–173.

Введение

В настоящее время Россия и Китай являются ведущими стратегическими партнерами во многих отраслях и сферах народного хозяйства. Сближающим фактором интенсивного развития международного сотрудничества явилось влияние стран Запада, а также введение ряда запретительных санкций на осуществление торговой и иных видов деятельности [9, с. 175]. Стремление противостоять данным вызовам и угрозам привело к объединению усилий и возможностей России и Китая [4, с. 206]. Следует отметить, что на интенсивность развития приграничной торговли между Дальним Востоком и Северным Китаем оказывает влияние транспортно-логистическая инфраструктура, которая открывает новые

возможности доступа на рынки сбыта продукции, расширяет масштабы производства, создает удобства доступа к местам сбыта, обеспечивает непрерывную связь и развитие между экономиками двух стран, а также позволяет снизить издержки на транспортировку и повысить экономическую выгоду и т. д. [6, с.78]. Следовательно, актуальными являются поиск и разработка направлений повышения эффективности и интенсивности приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем на основе совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры. Это определяет актуальность темы исследования, ее теоретическую и практическую значимость.

Проблематика исследования состоит в том, что, несмотря на активное развитие приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем, существуют барьеры и препятствия для ее развития. К числу таких проблем можно отнести задержку транспорта на пути его перевозки; нехватку квалифицированных специалистов; проблемы с оформлением таможенных процедур; транспортные расходы, варьирующиеся в зависимости от вида перевозок; изменение погодных условий; нехватку транспортной инфраструктуры.

Научная новизна исследования заключается в разработке рекомендаций по повышению эффективности приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем в современных условиях.

Материалы и методы

При проведении исследования использовались труды российских и зарубежных ученых, а также применялись следующие методы: анализ, сравнение, логическое рассуждение и другие.

Литературный обзор

Вопросы, связанные с исследованием влияния транспортно-логистической инфраструктуры на интенсивность приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем, рассматривали многие ученые, среди которых можно отметить труды С. С. Древецкой, И. А. Еремко, Л. А. Горюнова, К. В. Кондратюк, Я. В. Мочаловой, Т. Б. Ивановой, Ю. Б. Голиковой, М. В. Чуб, С. Синь, Ч. Ху, Г. А. Трунина, Л. И. Балдова, Д. Д. Цыренова, С. Чжан, Яо Яо, Чжан Лу и др. Считаем необходимым продолжить данное исследование и более подробно изучить отдельные вопросы темы.

Результаты

В настоящее время российско-китайское приграничное сотрудничество является новым вектором повышения эффективности торговли, увеличения ее оборотов на внешнем рынке, способом удержания лидирующих позиций стран на мировом рынке. Две великие по размерам и мощи державы обладают большим ресурсным потенциалом, производственными мощностями, развитой сетью транспортной инфраструктуры, финансовыми возможностями. Считаем, что развитие приграничного сотрудничества невозможно без наличия и использования современной транспортной инфраструктуры.

Транспорт во все времена играл важную роль в доставке людей, грузов, товаров до места назначения. Следовательно, тема транспортной логистики повышает свою значимость в современном мире, когда темпы международной торговли находятся на пике развития.

Под приграничным сотрудничеством России и Китая следует понимать процесс взаимодействия приграничных регионов двух стран между собой с целью развития торгово-экономической деятельности, привлечения инвестиций, расширения масштабов деятельности и получения максимальной прибыли (рис. 1). Для России очевидными преимуществами развития приграничного сотрудничества с Китаем являются увеличение экспортно-импортных операций, формирование новых рабочих мест в регионах, снижение заработной платы, интенсивное развитие Дальнего Востока и Сибири, решение проблемы экономической и продовольственной безопасности и др. [5, с. 35]. Для Китая развитие приграничного сотрудничества с Россией предоставляет возможности для беспрепятственного доступа к ресурсам, расширения рынков сбыта продукции, повышения уровня производственного и инновационного развития, стимулирования развития отстающих приграничных регионов и т. д. [1, с. 38].

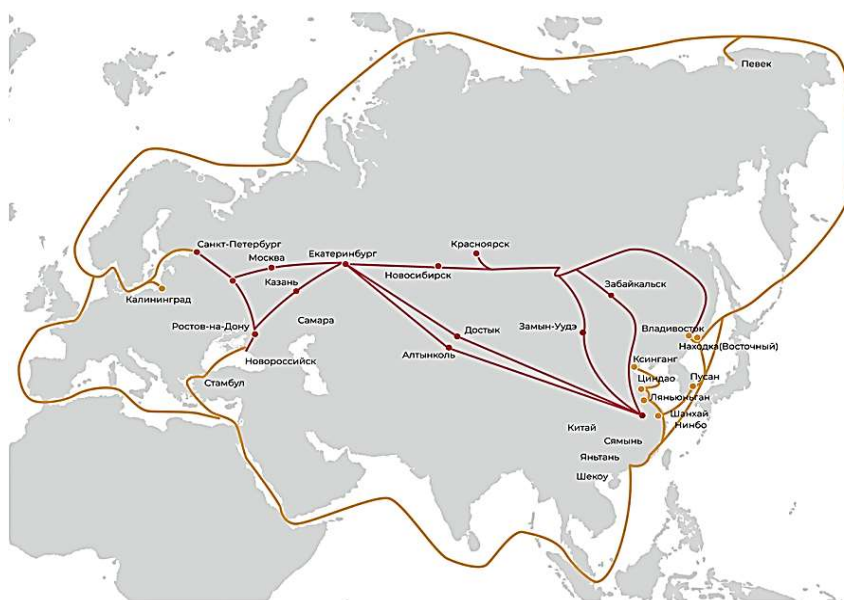


Рис. 1. Маршруты развития приграничной торговли между Дальним Востоком и Северным Китаем [7, с. 149]

Логистический коридор, соединяющий Китай и Россию на Дальнем Востоке, становится неотъемлемой частью геополитической и экономической динамики региона. Этот важный транспортный маршрут, простирающийся через разнообразные и нередко суровые природные условия, служит не только мостом между двумя великими странами, но и ключевым фактором для укрепления их экономических связей, а также расширения торговых возможностей.

Важно отметить, что Россия является поставщиком большого количества природных ресурсов: нефти, газа, угля, драгоценных металлов и др. В свою очередь, Китай поставляет в Россию электронную технику, приборы, товары потребительского назначения, автомобили, мобильные телефоны и т. д.

Итоги 2024 г. продемонстрировали постепенное замедление роста торговли. Экспорт составил 129,1 млрд долл. (+0,47% по сравнению с предыдущим годом), а импорт вырос до 115,5 млрд долл. (+ 3,96%).

Начало 2025 г. демонстрирует признаки стабилизации взаимной торговли на существующих уровнях. За первые четыре месяца 2025 г. товарооборот сократился на 7,5% (до 71,12 млрд долл.): экспорт России — на 9% (до 40,31 млрд долл.), импорт — на 5,3% (до 30,81 млрд долл.). Что касается экспорта в Китай, лидерами снижения стали нефть, нефтепродукты и газ (–29%), удобрения (–16%), пищевые масла (–20%) и лес (–6%). Вместе с тем значительно вырос экспорт меди (+91%), руд (+59%) и алюминия (+50%). Импорт из Китая упал в сегменте автомобилей и запчастей (–60%), но увеличился по промышленному оборудованию (+9%), оптике (+14%), чёрным металлам (+26%) и оргхимии (+15%). Доставка из китайских онлайн-магазинов выросла на 80%¹.

Основными причинами колебания динамики внешней торговли России и Китая являются:

- 1) варьирование цен на товары и услуги;
- 2) изменения в объеме производства;
- 3) неблагоприятное влияние западных санкций;
- 4) недостаточная развитость транспортно-логистической инфраструктуры приграничных районов;
- 5) наличие административных барьеров и ограничений и другие.

Сегодня транспортировка товаров двух стран осуществляется различными видами транспорта: железнодорожным, морским, автомобильным, авиационным. Следует отметить, что каждый вид используемого транспорта имеет свои особенности и цену перевозки [3, с. 448]. Россия и Китай в последнее время уделяют приоритет автомобильным перевозкам, а также перевозкам груза по железным дорогам. Это объясняется относительной дешевизной их стоимости, а также гибкостью транспортировки товаров до места назначения. Кроме того, доставка груза данными видами транспорта занимает минимальное время. В 2025 г. перевозка грузов автомобильным и железнодорожным транспортом увеличилась на 50% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

В 2025 г. цена перевозки груза в контейнерах через Дальний Восток варьировалась от 4 000 до 4 400 долл., что примерно на 10% ниже, чем в аналогичном периоде прошлого года. Удешевление перевозки связано со снижением цены аренды контейнеров [2, с. 81]. Следует отметить, что доставка груза в контейнерах в 2025 г. увеличилась по сравнению с предыдущим годом примерно на 15%, что подтверждает эффективность их использования и растущий спрос на перевозки.

На протяжении 2024–2025 гг. произошли серьезные изменения в транспортно-логистической инфраструктуре России и Китая, что привело к существенным структурным и производственным сдвигам в поставке товаров и услуг. К числу таких изменений можно отнести:

¹ Тенденции взаимной торговли и транспортной логистики между Россией и Китаем. URL: <https://index1520.com/analytics/tendentsii-vzaimnoy-torgovli-i-transportnoy-logistiki-mezhdu-rossiye-i-kitaem/?ysclid=mjcsqgxr8840321147> (дата обращения: 19.12.2025).

1) разработку и внедрение так называемых «единых окон» на пограничных пунктах для всех участников приграничной торговли (это позволило оптимизировать обработку документов, повысить скорость совершаемых операций, а также обеспечить прозрачность и безопасность процедур);

2) осуществление процесса полной автоматизации по проведению процедур таможенного оформления товаров и прохождения контроля (использование специальных программных продуктов позволило наладить финансовый учет и контроль, обработать большой массив данных, открыло возможность прикрепления электронной подписи ответственных лиц);

3) увеличение мощностей по перевалке контейнеров в портах (такая мера вызвана необходимостью расширения совершаемых экспортно-импортных операций на внешнем рынке, а также потребностью сбыта товаров и услуг);

4) строительство новых развязок транспортных путей, которые способны обеспечить удобный доступ к новым мостам через Амур (это позволит снизить основную нагрузку на транспортно-логистическую инфраструктуру, повысить эффективность логистической деятельности в целом);

5) строительство новых складских комплексов, так называемых «сухих портов» в приграничных районах (Владивостоке, Приморском крае, Забайкалье) [8, с. 573].

Несмотря на определенные успехи по совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры, существует необходимость продолжить работу по ее дальнейшему обновлению. Следует признать, что это также требует, в свою очередь, серьезных финансовых вложений, затрат времени и труда. Увеличение пропускной способности приграничных районов, расширение «узких» мест — это основная задача стран на пути к повышению уровня торгово-экономического развития.

В статье разработаны рекомендации по повышению эффективности приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем в современных условиях (рис. 2).

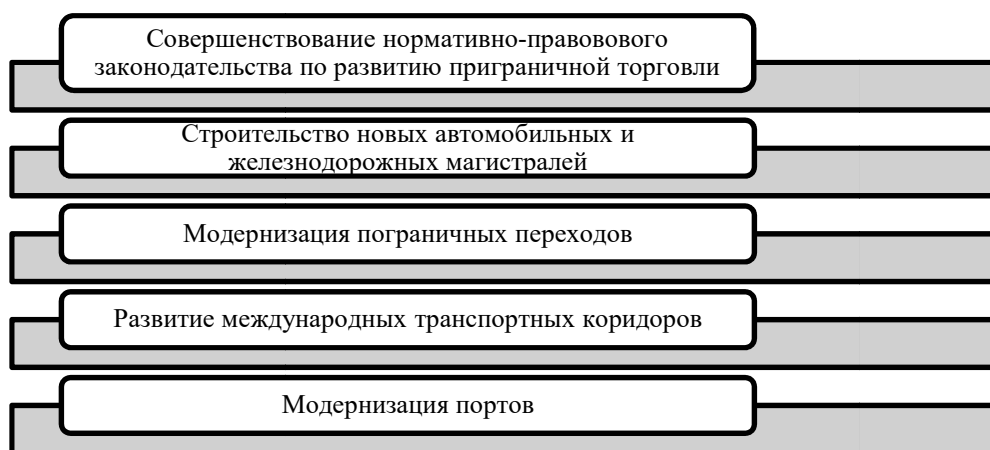


Рис. 2. Рекомендации по повышению эффективности приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем в современных условиях.

Источник: составлено автором

Считаем, что разработанные мероприятия могут быть полезны при планировании и прогнозировании деятельности, связанной с развитием приграничной торговли России и Китая, а также при учете возможностей использования транспортно-логистической инфраструктуры в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Также необходимо применять комплексный подход к осуществлению деятельности, который включает выделение финансовых средств, разработку дорожной карты развития и строительства новой транспортно-логистической инфраструктуры, использование зарубежного опыта и т. д.

Обсуждение

Основными перспективами развития приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем в ближайшее время могут стать:

- 1) расширение товарооборота между странами;
- 2) формирование новых логистических путей и цепочек поставки продукции на разные рынки;
- 3) разработка и реализация совместных проектов по строительству новых объектов транспортно-логистической инфраструктуры;
- 4) расширение парка транспортных средств;
- 5) укрепление стратегического партнерства и торговых связей между Россией и Китаем и т. д.

В целом реализация мероприятий по совершенствованию и обновлению транспортно-логистической инфраструктуры будет способствовать повышению качества жизни населения, экономическому росту и развитию.

Заключение

Можно сделать вывод о том, что Россия и Китай имеют большой потенциал для развития внешней торговли. Транспортно-логистическая инфраструктура оказывает значительное влияние на интенсивность приграничной торговли между Дальним Востоком России и Северным Китаем. Транспортно-логистическая инфраструктура способствует ускорению движения товарных потоков, повышает эффективность торговой деятельности, оптимизирует затраты на транспортировку, увеличивает экономические выгоды и т. д. Наличие определенных проблем развития приграничной торговли указывает на необходимость совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры, ее модернизации и строительства новых объектов.

Литература

1. Древецкая С. С. Развитие транспортно-логистической системы между Россией и Китаем // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 4. С. 38–42.
2. Еремко И. А., Горюнова Л. А. Тенденции развития малого и среднего предпринимательства в субъектах Российской Федерации // Вестник БГУ. Экономика и менеджмент. 2025. № 1. С. 81–88.
3. Кондратюк К. В. Современное состояние приграничной торговли Дальневосточного федерального округа и Китая // Молодой ученый. 2016. № 28(132). С. 448–451.
4. Обеспечение экономической безопасности инновационных промышленных предприятий в условиях турбулентности внешней среды / Я. В. Мочалова, Т. Б. Иванова, Ю. Б. Голикова, М. В. Чуб // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Т. 15, № 2А. С. 206–219.

5. Синь С., Ху Ч. Логистический канал на Дальнем Востоке как ключевой фактор развития китайско-русской торговли. // Теоретическая и прикладная экономика. 2023. № 4. С. 35–58.
6. Трунин Г. А., Балдова Л. И. Внешнеэкономическая деятельность России с Китаем: логистические цепочки 2025 // Научные высказывания. 2025. № 9(77). С. 78–80.
7. Цыренов Д. Д. Роль и место приграничья в современных исследованиях: взгляд через призму докторских диссертаций // Вестник БГУ. Экономика и менеджмент. 2025. № 1. С. 149–158.
8. Чжан С. Проблемы логистических каналов китайско-росийской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта «Один пояс — один путь» // Креативная экономика. 2021. Т. 15, № 2. С. 573–590.
9. Яо Яо, Чжан Лу. Интеграция логистических сетей между Россией и Китаем // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. № 9А. С. 175–183.

Статья поступила в редакцию 20.12.2025; одобрена после рецензирования 27.04.2026; принята к публикации 27.04.2026.

The Impact of Transport and Logistics Infrastructure on the Intensity of Border Trade between the Russian Far East and Northern China

Cui Shengxian

Research Assistant,

Patrice Lumumba Peoples' Friendship University of Russia

6 Miklukho-Maklaya St., Moscow 117198, Russia

csx990322@gmail.com

Abstract. The article studies the issues related to the development of border trade between the Russian Far East and Northern China, in particular, the impact of transport and logistics infrastructure on its development. It defines the concept of "border cooperation", analyzes foreign trade activity over the study period, and identifies prospects for developing border trade between the Russian Far East and Northern China. As a result of the research, we have given recommendations for improving the efficiency of border trade between the two countries in the current conditions. It is emphasized the importance of using an integrated approach when planning and forecasting activities related to improving transport and logistics infrastructure. We have concluded that the transport and logistics infrastructure of border regions requires improvement and updating, as well as the construction of new facilities and elements.

Keywords: transport and logistics infrastructure, impact, intensity, border trade, development, the Russian Far East, Northern China, issues, trade, economy.

For citation

Cui Shengxian. The impact of transport and logistics infrastructure on the intensity of border trade between the Russian Far East and Northern China. *Bulletin of Buryat State University. Economy and Management.* 2026; 2: 167–173 (In Russ.).

The article was submitted 20.12.2025; approved after reviewing 27.04.2026; accepted for publication 27.04.2026.