

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2025-4-86-100>

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

М. К. Речкин

Сибирский государственный университет путей сообщения,
Новосибирск, Россия

Актуальность статьи заключается в отображении текущего положения взаимоотношений двух стран в области транспортного взаимодействия и потенциала их дальнейшего развития. Цель исследования – выявить основные перспективы транспортно-логистического взаимодействия между Россией и Китаем. Автором выделяются отдельные проекты в сфере транспорта, в частности, инициатива «Один пояс – один путь», отражаются ключевые эффекты от реализации таких проектов. В качестве методологии применялся анализ открытых новостных и статистических источников, размещенных в Интернете. Приведены позиции экспертов на основе анализа литературы по теме. Отмечены предпосылки укрепления и углубления взаимоотношений двух стран, сделан вывод о перспективности дальнейшей транспортно-логистической интеграции, в том числе за счет потенциала сибирских регионов. Совершенствование логистических процессов в сфере транспорта способно существенно укрепить торговые связи между Россией и Китаем как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Это создаст новые возможности для увеличения товарооборота, который в 2024 г. уже достиг рекордных значений. Оптимизация существующих логистических маршрутов и строительство новых в будущем позволят наращивать показатели взаимной торговли двух стран-партнеров.

Ключевые слова: логистика, транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, Россия и Китай, «Один пояс – один путь».

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN-CHINESE RELATIONS IN THE FIELD OF TRANSPORT LOGISTICS

Mark K. Rechkin

Siberian Transport University, Novosibirsk, Russia

The purpose of the study is to identify the main prospects for transport and logistics cooperation between Russia and China. The relevance of the article is to reflect the current state of relations between the two countries in the field of transport cooperation and the potential for their further development. Individual projects in the field of transport are highlighted, in particular, the One Belt – One Road initiative is noted, and the key effects of the implementation of such projects are reflected. The methodology used was the analysis of open news and statistical sources posted on

the Internet. The positions of experts based on the analysis of literature on the topic are presented. As a result of the study, the prerequisites for strengthening and deepening relations between the two countries were noted, and a conclusion was made about the prospects for further transport and logistics integration, including through the potential of the Siberian regions. Improving logistics processes in the field of transport can significantly strengthen trade relations between Russia and China in both the short and long term. This will create new prospects for increasing trade turnover, which has already reached record levels in 2024. Optimization of existing logistics routes and the construction of new ones in the future will allow increasing the indicators of mutual trade between the two partner countries.

Keywords: logistics, transport corridors, transport infrastructure, Russia and China, One Belt – One Road.

Введение

Сложно отрицать, что в последние годы партнерские взаимоотношения России и Китая значительно укрепились и продолжают расширяться. Это вносит крупный вклад в дружественные обмены между двумя странами. В связи с тем, что экономические и политические центры стран значительно удалены друг от друга, транспортный аспект приобретает ключевое значение в их взаимодействии [9].

Важно отметить, что в марте 2023 г. в ходе государственного визита в Россию Председателя КНР Си Цзиньпина стороны приняли Совместное заявление о плане развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 г. В документе зафиксирован ряд основных направлений, одним из которых является развитие взаимосвязанной логистической системы.

В этом контексте стоит также обратить внимание на Сибирь как на важнейший регион, являющийся связующим звеном в транспортном сообщении России и Китая. Так, в ближайшие десятилетия Сибирь должна стать одним из ключевых макрорегионов, который призван играть важную роль в достижении национальных целей Российской Федерации¹. В то же время необходимо понимать, что экономика Сибири основывается преимущественно на тяжелых грузах, в связи с чем снятие логистических ограничений – важнейший шаг на пути к реализации ее потенциала.

Вместе с тем Российской Федерации стоит учитывать имеющиеся риски в сфере трансконтинентальных транспортных коридоров с участием Китая [6].

Цель исследования: выявить основные перспективы развития логистики между Россией и Китаем.

¹ См.: Об основных трендах развития торговли России и Китая. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ob-osnovnykh-trendakh-razvitiya-torgovli-rossii-i-kitaya/>

Задачи исследования: определить актуальный статус взаимоотношений России и Китая; выявить основные проекты в рамках логистического взаимодействия России и Китая; определить эффекты от развития торгово-экономического потенциала России и Китая.

Статус взаимоотношений России и Китая

На политическом уровне Китай и Россия уже долгое время являются близкими партнерами, основываясь на взаимных доверительных отношениях. В 2019 г. отношения между странами были выведены на принципиально новый уровень всеобъемлющего стратегического партнерства России и Китая, что ознаменовало начало одного из наиболее благоприятных периодов российско-китайских отношений [5].

Общий переход на качественно новый этап развития двустороннего сотрудничества во многом обусловлен ростом глобальной нестабильности, что оказывает давление как на Россию, так и на Китай, которые вынуждены отстаивать собственные стратегические интересы, в том числе и совместными усилиями [7]. Помимо прочего, в противостояние постепенно вовлекаются и другие страны. Конфликт, разрастаясь, начинает приобретать масштаб региональной проблемы, которая в конечном счете может затронуть стратегические интересы всех крупных держав Евразийского континента, в числе них и Китай.

Укрепление контактов России и Китая в условиях растущей напряженности взаимоотношений с Западом, по мнению экспертов, – вполне логичное, закономерное течение событий. На сегодняшний день состояние российско-китайских двусторонних отношений характеризуется как стабильное и обладающее существенным потенциалом для дальнейшего укрепления и развития. На это указывает в том числе факт регулярных официальных встреч Председателя КНР Си Цзиньпина и Президента Российской Федерации Владимира Путина в мае 2023 г., в мае 2024 г., в мае 2025 г. В рамках официальных визитов стороны обсуждали актуальные направления развития политического, торгового, экономического взаимодействия.

Встреча лидеров двух стран следует установкам принятой в конце марта 2023 г. Концепции внешней политики Российской Федерации, в которой отмечено, что необходимо уделять «приоритетное внимание развитию обоюдовыгодного сотрудничества во всех сферах, оказанию взаимопомощи и укреплению координации на международной арене в интересах обеспечения безопасности, стабильности, устойчивого развития на глобальном и региональном уровнях как в Евразии, так и в других частях мира» [1. – С. 101].

В контексте рассматриваемого нами вопроса важно отметить, что в указанной Концепции зафиксирован ряд основных направлений, одним

из которых является развитие взаимосвязанной логистической системы [10]. Совместное заявление о подготовке программы развития ключевых направлений экономического сотрудничества до 2030 г. открывает пути для формирования новых механизмов международного уровня.

Ожидается, что основной ориентир будет взят на расширение торговли энергоресурсами и продукцией электротехнической промышленности.

Обратимся к статистическим данным. Показатели динамики торговли между двумя странами продолжают расти. Так, за период 2014–2024 гг. в целом наблюдался положительный вектор развития, даже с учетом перепадов в показателе прироста (рис. 1).

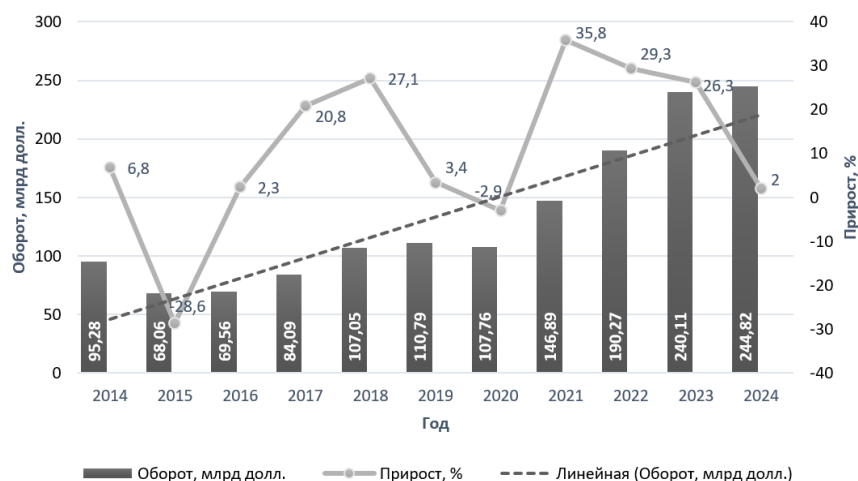


Рис. 1. Динамика торговли России и Китая, 2014–2024 гг.¹

В 2024 г. торговые отношения между Россией и Китаем придерживались устойчивой динамики. По данным Центрального банка Российской Федерации, доля Китая в российском экспорте выросла на 1% по сравнению с предыдущим годом и составила 31%, а в импорте – на 2% и составила 39%. Торговый оборот между странами достиг рекордного показателя в 244,8 млрд долларов, увеличившись на 1,9%. При этом рост экспорта из КНР в Российскую Федерацию замедлился до 4,1%, а импорт из России в Китай вырос только на 1% [10].

Аналитики отмечают влияние вторичных санкций на экономические взаимоотношения между странами, которые наиболее заметно стали

¹ См.: Об основных трендах развития торговли России и Китая. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ob-osnovnykh-trendakh-razvitiya-torgovli-rossii-i-kitaya/>

проявляться с марта 2024 г. Тем не менее к июлю показатели экспорта из Китая восстановились, доля российского рынка в китайской торговле вернулась к отметке 3,3%. Также Россия проработала вопрос переориентации импортных потоков. При этом доля недружественных стран в данном контексте сократилась до 18%, ранее она составляла более 50%.

Приведенные показатели указывают на очевидное укрепление взаимоотношений двух государств. Китай стал основным поставщиком товаров, замещая европейскую продукцию. Например, импорт транспортных средств из КНР увеличился до 25,5 млрд долларов, превысив объемы поставок из стран Европы до введения санкций. Однако в таких категориях, как фармацевтика и медоборудование, зависимость от европейских поставок все еще сохраняется, что, по оценкам экспертов, является одной из уязвимых сторон российского рынка. Выделяется также группа авиационной техники, где Китай, ввиду ограниченных производственных возможностей, не смог нарастить поставки, тогда как импорт из ЕС упал до нулевого значения [2].

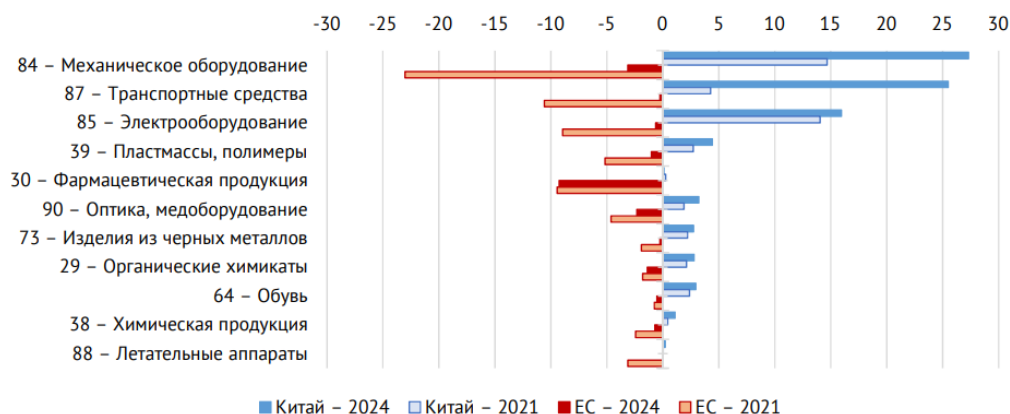


Рис. 2. Сравнительная динамика поставок крупнейших товарных групп из ЕС и Китая в Россию в 2024 г. относительно 2021 г. [4]

Более того, в 2024 г. выросла значимость железнодорожных перевозок, а также увеличились объемы автомобильного транзита между Россией и Китаем. Так, в 2024 г. между Россией и Китаем по железной дороге перевезли 175 млн т грузов. По итогам 2024 г. АО «Российские железные дороги» увеличили перевозки грузов в сообщении с Китаем на 9% по сравнению с 2023 г.¹

¹ РЖД увеличили грузоперевозки с Китаем на 9% в 2024 году. – URL: <https://clck.ru/3MeBCJ>

Проекты по развитию транспортной связанности России и Китая

Рассмотрим некоторые формы развития транспортной инфраструктуры и взаимодействия России и Китая в этой сфере, опирающейся на страновые, глобальные и международные процессы развития транспортной дипломатии¹.

Наиболее известной является инициатива «Один пояс – один путь».

За последние годы в Китае наметилась тенденция к переосмыслению стратегии развития внутренней и внешней политики государства. Причем Китай все более укрепляется в осмыслении своей позиции как одной из крупнейших экономик мира и тяготеет к самостоятельному инновационному развитию.

В то же время внутриполитически страна все еще сталкивается с рядом проблем, вызванных неравномерным развитием отдельных регионов и относительно молодых отраслей, возникших в последние десятилетия китайского экономического бума. Так, например, отдаленные от морских путей районы, такие как Синьцзян-Уйгурский, Нинся-Хуэйский, значительно отстают от темпов развития более преуспевающих. Также имеет место кризис перепроизводства в ряде промышленных отраслей, что подразумевает необходимость выхода на зарубежные рынки.

Стремление Китая к интеграционному взаимодействию закономерно, однако на уровне сразу нескольких подобных проектов на евразийском пространстве существует конкуренция. Ввиду сложившегося положения в 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином была озвучена идея возвращения проекта Шелкового пути, а в 2015 г. был представлен проект «Один пояс – один путь».

Реализация подобного стратегического проекта может в перспективе приобрести глобальный масштаб наравне с другими МТК в Евразии [11]. Однако он так и не приобрел окончательной формы, не оформлены географические рамки проекта, не сформулирован перечень потенциальных партнеров Китая. Тем не менее проект претендует на трансконтинентальный характер: в перспективе, он позволит связать Азию, Европу и Африку.

Проект «Один пояс – один путь» состоит из двух основных элементов: сухопутный экономический пояс, объединяющий страны на Евразийском континенте, – ЭПШП и морской шелковый путь XXI в. из Китая в Индийский океан, Персидский залив и Средиземное море, а также в направлении южной части Тихого океана.

¹ См.: Международный транспорт, международная транспортная политика и транспортная дипломатия : учебник для магистратуры. – Москва : Экон-Информ, 2022.

ЭПШП предполагает создание трех основных экономических коридоров: северного (Китай – Центральная Азия – Россия), центрального (Китай – Центральная и Западная Азия) – Персидский залив/Средиземное море, южного (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия). Катализаторами развития коридоров должны стать строительство транспортной и логистической инфраструктуры по всем направлениям¹. К этим ключевым катализаторам можно отнести ряд инфраструктурных проектов, которые имеют весомое значение для территорий Сибири: модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие коридора «Китай – Монголия – Россия», а также развитие северных морских портов России.

Транссибирская магистраль – ключевой маршрут для грузоперевозок из Китая в Европу (рис. 3). Утвержден третий этап работ по ее модернизации до 2035 г. Он включает возведение тоннелей, мостов и других объектов инфраструктуры.



Рис. 3. Транссиб и БАМ²

Строительство коридора «Китай – Монголия – Россия» по объемам может быть сопоставимо с БАМом. Проект подразумевает создание двух железнодорожных коридоров: Северо-Сибирской магистрали с ответвлениями от Нижневартовска до Белого Яра в Томской области и от Таштагола в Кемеровской области до Урумчи в Китае, а также Центрально-

¹ См.: Стратегическая дорога. – URL: <https://edupressa.vm.ru/gazeta/otkrytyj-urok/strategicheskaya-doroga/>

² Там же.

Евразийского транспортного коридора, который пройдет через Республику Тыва на юг через границу России в Монголию (рис. 4). Здесь также предполагаются два ответвления: одна ветка пойдет в китайский Эрлянй, другая – до Урумчи.



Рис. 4. Севсиб и ЦЕТК

В настоящее время осуществляются транзитные перевозки через Монголию. Маршрут уменьшает время доставки грузов между регионом Сибирского федерального округа и Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китая, пока еще отстающим по уровню социально-экономического развития от других регионов КНР [8]. Он является хорошей альтернативой при проблемах в Забайкалье для грузов, находящихся на севере Китая или на границе с Казахстаном. В частности, данный маршрут в перспективе должен соединить юг страны с Северным морским путем. Расширение логистики позволит разгрузить Транссиб и увеличить товарооборот Сибири с азиатскими партнерами. Новые возможности получит экономика Красноярского края, Хакасии, Алтайского края, Кемеровской, Иркутской областей, Республики Тыва. Также это

позволит сделать республику транзитной площадкой для экспортно-импортных операций Китая и Монголии. Представители КНР это направление также считают перспективным. Связанность с Северным морским путем через речное судоходство по Енисею логична, так как портовая инфраструктура в городе Лесосибирске уже имеется на достаточном уровне. Оттуда грузы можно перегружать на баржи и идти вниз по Енисею¹.

Китай и Россия активно прорабатывают вопрос развития и расширения портов во Владивостоке и Находке.

В условиях растущего грузопотока и изменения глобальных торговых маршрутов Северный морской путь становится все более важным. Он проходит вдоль северного побережья России и соединяет европейские и дальневосточные порты страны.

Китайские компании планируют организовать регулярные рейсы по Северному морскому пути (СМП) (рис. 5). Это позволит доставлять грузы из Китая в Россию и далее в Европу за 25–27 дней – в два раза быстрее, чем через альтернативные маршруты. Запуск круглогодичной навигации по СМП зависит от того, когда будет создан необходимый ледокольный флот [4].



Рис. 5. Северный морской путь²

Развитие транспортной логистики способно в кратко- и долгосрочной перспективе положительно сказаться на двусторонних торговых отношениях между Российской Федерацией и КНР. В первую очередь следует отметить перспективы дальнейшего роста товарооборота между

¹ См.: Маршрут новой ж/д в Китай через Туву оптимален с точки зрения логистики. – URL: <https://www.interfax-russia.ru/siberia/exclusives/glava-tuvy-vladislav-hovalygmarshrut-novoy-zh-d-v-kitay-cherez-tuvu-optimalen-s-tochki-zreniya-logistiki>

² См.: В мире растет число стран, желающих использовать и осваивать Северный морской путь. – URL: <https://www.ural56.ru/news/657188/>

двумя странами. Достигший в 2024 г. рекордных показателей совокупный объем взаимной торговли может возрасти с учетом модернизации существующих и строительства новых логистических маршрутов.

Эффекты развития логистического взаимодействия России и Китая

Россия рассматривает партнерство с Китаем как средство развития Дальнего Востока страны. Минвостокразвития России и Министерство коммерции КНР предполагают путем совместных усилий расширить взаимодействие в рамках проектов промышленной и инфраструктурной направленности на Дальнем Востоке.

Соответствующий меморандум подписан в ходе официального визита в Россию Председателя КНР Си Цзиньпина. Стороны договорились поднять на новый уровень российско-китайское производственное сотрудничество, стимулировать проекты, ориентированные на международную промышленную кооперацию, применять механизмы проектного финансирования, совместно строить и эксплуатировать инфраструктуру, а также наращивать трансграничное взаимодействие, в том числе задействуя введенные в строй новые мостовые переходы, – «Нижнеленинское – Тунцзян» и «Благовещенск – Хэйхэ».

Формирование потенциала для укрепления экономик двух государств может защитить их от последствий усиления санкционного давления на Российскую Федерацию и риска наложения санкций на отрасли китайской экономики со стороны США и их союзников. Оптимизированная система международных торговых связей предоставит Москве и Пекину возможность быстро переориентироваться на расширение торгового взаимодействия с такими странами, как Иран, Пакистан, Индия, государствами Персидского залива и Средней Азии в том случае, если процесс расшатывания экономических отношений с Европейским союзом и США продолжится. Такое развитие событий будет минимизировать отрицательные последствия потенциального обострения разногласий с западными странами.

Достигнутые еще в 2015 г. договоренности по сопряжению китайской инициативы «Пояс и путь» с Евразийским экономическим союзом должны воплотиться в жизнь. В совместном заявлении стороны определили приоритетные направления для развития взаимодействия, включая укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, а также разработали проекты инфраструктурного соразвития в целях расширения и оптимизации региональных производственных сетей.

Сопряжение двух интеграционных проектов стало фундаментом инициативы Президента России В. В. Путина – Концепции так называе-

мого Большого евразийского партнерства (БЕП). Данный проект предусматривает создание широкого общеконтинентального интеграционного контура, равноправного и взаимовыгодного партнерства, в котором будут принимать участие все государства Евразии. Причем проект, приостановленный в 2022 г., вновь приобретает актуальность. Новая Концепция внешней политики России ставит целью преобразование Евразии в единое общеконтинентальное пространство мира, стабильности, взаимного доверия, развития и процветания; главный инструмент достижения этого – БЕП [1].

Проекты транспортной связанности России и Китая носят комплексный характер. На это обращает внимание А. Тажибаев в аналитическом докладе Центра аналитических исследований Евразийского экономического союза «Евразийский мониторинг» на тему «Роль России и Китая в развитии транспортно-логистического потенциала Евразии». В докладе предлагается обратить внимание на PEST-анализ влияния транспортных артерий России и Китая на ситуацию в Евразии (таблица).

**PEST-анализ влияния транспортных артерий
России и Китая на ситуацию в Евразии***

Политические факторы	Экономические факторы
Россия и Китай придерживаются активного политического взаимодействия в рамках Евразийского союза, инициативы «Один пояс – один путь». Стабильность политики России и Китая положительно сказывается на реализации крупных проектов развития инфраструктуры. Геополитическая нестабильность является источником рисков: санкции, торговые войны	Транспортные маршруты, соединяющие Россию и Китай, имеют ключевое значение в экономическом развитии Евразии. Рост торговли и экономической активности требует развития эффективной транспортной инфраструктуры для перевозки товаров. Разнятся цели сотрудничества России и Китая: Китай заинтересован в поиске новых рынков сбыта, в то время как Россия хочет перестроить свои транспортные потоки. Страны Центральной Азии усиливают свой транспортный и логистический потенциал в связи с увеличивающимся спросом
Социокультурные факторы	Технологические факторы
Развитие транспортного сообщения между Россией и Китаем будет способствовать культурному, идейному обмену, а также обмену людьми между двумя государствами. Рост мобильности населения будет способствовать развитию туристической сферы, культурному и образовательному обмену	Внедрение и развитие новых технологических транспортных решений (электрификация и автоматизация) будут сопутствовать разностороннему развитию транспортной инфраструктуры в соответствии с актуальными мировыми тенденциями. Использование систем мониторинга и управления, развитие интеллектуальной транспортной системы будут способствовать повышению эффективности и безопасности транспортного сообщения

* Источник: Аналитический доклад: Роль России и Китая в развитии транспортно-логистического потенциала Евразии. – URL: <https://ea-monitor.kz/nashi-proekty/analiticheskij-doklad-rol-rossii-i-kitaya-v-razvitii-transportno-logisticheskogo-potencziala-evrazii/>

Вместе с тем улучшение ситуации с пропускной способностью пограничных пунктов является необходимым фактором устойчивого развития транспортных связей двух государств, причем это сказывается как на автомобильных, так и на железнодорожных перевозчиках. Проблемы есть и у российской, и у китайской стороны¹.

Заключение

Даже с учетом ряда проблем, наличие которых вполне ожидаемо, активное развитие российско-китайской логистики очевидно. Существующие проблемы говорят о необходимости комплексных мер, к ним можно отнести стимулирование производства контейнеров в России для снижения зависимости от китайских аналогов; развитие альтернативных платежных систем; цифровое обеспечение логистических операций; общую модернизацию транспортной инфраструктуры [3].

Что касается Сибири, снятие инфраструктурных ограничений за счет строительства, в том числе транспортной инфраструктуры по стандартам, обеспечивающим конкурентоспособность с ведущими мировыми городами, а также реализация проектов по созданию современной транспортной таможенно-логистической инфраструктуры – в числе основных положений утвержденной правительством Российской Федерации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года.

Крайне важно обеспечение оптимальной транспортной доступности Сибирских регионов – улучшение связанности с западом и востоком страны, с сопредельными государствами Азии, а также внутри самого региона. В первую очередь, это возможно путем развития ключевых объектов транспортной инфраструктуры Сибири – расширение пропускной способности Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, создание новых железных дорог меридианной направленности, таких как дорога «Курагино – Кызыл – Элегест – Монголия», малых аэропортов, автодорог, развитие маршрутов речного транспорта.

Таким образом, основные перспективы укрепления транспортно-логистического взаимодействия между Россией и Китаем видятся в расширении реализации совместных транспортных проектов, а также в сопряжении отдельных интеграционных инициатив. В том числе важен территориальный фактор – высокий транзитный потенциал России, в особенности Сибири. Углубление транспортно-логистической интеграции позволит двум странам укрепить свои политические позиции, дать

¹ См.: Аналитический доклад: Роль России и Китая в развитии транспортно-логистического потенциала Евразии. – URL: <https://ea-monitor.kz/nashi-proekty/analiticheskij-doklad-rol-rossii-i-kitaya-v-razviii-transportno-logisticheskogo-potencziala-evrazii/>

дополнительный толчок экономическому и культурному развитию, а также внедрению технологических инноваций, в том числе выражающихся в унификации ключевых процессов.

Список литературы

1. Дмитриева М. О., Токолькошев Д. К., Шегирбаев О. А. Перспективы укрепления логистического взаимодействия России и Китая в контексте «Нового Шелкового пути» и фактор Республики Казахстан // *Общественные науки и современность*. – 2023. – № 5. – С. 98–109. – DOI: 10.31857/S0869049923050088
2. Кнобель А. Ю., Фиранчук А. С. Итоги внешней торговли в 2024 году // *Мониторинг экономической ситуации в России*. – 2025. – № 2 (284). – С. 1–4.
3. Коньшев В. Н., Лагутина М. Л. Возможно ли сопряжение китайской и российской моделей интеграции в Евразии? // *Управленческое консультирование*. – 2016. – № 11 (95). – С. 57–67.
4. Левченко С. Россия-Китай: возможности и ограничения логистики в 2024 году // *Business Quarterly*. – 2024. – № 3. – С. 44–47.
5. Лю Ч. Развитие логистических отношений России и Китая // *Журнал прикладных исследований*. – 2024. – № S1. – С. 147–154. – DOI: 10.47576/2949-1878.2024.48.10.022
6. Краснаярова Б. А., Кротов А. В. Потенциальные риски реализации транснациональных проектов в Центральной Евразии // *Россия и Азия*. – 2020. – № 1 (10). – С. 8–15.
7. Фролова Е. Д., Кондратьева М. В. Факторы развития российско-китайских внешнеторговых отношений в высокотехнологичных отраслях // *Россия и Азия*. – 2024. – № 2 (28). – С. 19–35.
8. Хэ Минцзюнь. Синьцзян: экономическая история, современность и борьба с международным терроризмом // *Россия и Азия*. – 2018. – № 2 (3). – С. 37–44.
9. Чжан Т. Тенденции развития китайско-российских отношений в сфере железнодорожного транспорта // *Мир транспорта*. – 2023. – Т. 21. – № 1. – С. 40–48.
10. Чугунов А. Китайское замещение импорта РФ получилось частичным. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7460232>
11. Шкваря Л. В., Евстратенко А. В., Килочицкая М. А. Перспективы и особенности развития международных транспортных коридоров на Евразийском континенте // *Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции / под ред. проф. В. Г. Гизатуллиной*. – Гомель, 2023. – С. 85–89.

References

1. Dmitrieva M. O., Tokoldoshev D. K., Shegirbaev O. A. Perspektivy ukrepleniya logisticheskogo vzaimodeystviya Rossii i Kitaya v kontekste «Novogo Shelkovogo puti» i faktor Respubliki Kazakhstan [Prospects for Strengthening Logistical Cooperation between Russia and China in the Context of the "New Silk Road" and the Factor of the Republic of Kazakhstan]. *Obshchestvennye nauki i sovremennost* [Social Sciences and Modernity], 2023, No. 5, pp. 98–109. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0869049923050088
2. Knobel A. Yu., Firanchuk A. S. Itogi vneshney torgovli v 2024 godu [Results of Foreign Trade in 2024]. *Monitoring ekonomicheskoy situatsii v Rossii*. [Monitoring the Economic Situation in Russia], 2025, No. 2 (284), pp. 1–4. (In Russ.).
3. Konyshchev V. N., Lagutina M. L. Vozmozhno li sopryazhenie kitayskoy i rossiyskoy modeley integratsii v Evrazii? [Is it Possible to Combine Chinese and Russian Models of Integration in Eurasia?]. *Upravlencheskoe konsultirovanie* [Management Consulting], 2016, No. 11 (95), pp. 57–67. (In Russ.).
4. Levchenko S. Rossiya-Kitay: vozmozhnosti i ogranicheniya logistiki v 2024 godu [Russia-China: opportunities and limitations of logistics in 2024]. *Business Quarterly* [Business Quarterly], 2024, No. 3, pp. 44–47. (In Russ.).
5. Lyu Ch. Razvitie logisticheskikh otnosheniy Rossii i Kitaya [Development of Logistics Relations between Russia and China]. *Zhurnal prikladnykh issledovaniy* [Journal of Applied Research], 2024, No. S1, pp. 147–154. (In Russ.). DOI: 10.47576/2949-1878.2024.48.10.022
6. Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Potentsialnye riski realizatsii transnatsionalnykh proektov v Tsentralnoy Evrazii [Potential Risks of Implementing Transnational Projects in Central Eurasia]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 1 (10), pp. 8–15. (In Russ.).
7. Frolova E. D., Kondrateva M. V. Faktory razvitiya rossiysko-kitayskikh vneshnetorgovykh otnosheniy v vysokotekhnologichnykh otraslyakh [Factors of Development of Russian-Chinese Foreign Trade Relations in High-Tech Industries]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 2 (28), pp. 19–35. (In Russ.).
8. Khe Mintszyun. Sintszyan: ekonomicheskaya istoriya, sovremennost i borba s mezhdunarodnym terrorizmom [Economic History, Modernity and the Fight Against International Terrorism]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2018, No. 2 (3), pp. 37–44. (In Russ.).
9. Chzhan T. Tendentsii razvitiya kitaysko-rossiyskikh otnosheniy v sfere zhelezno-dorozhnogo transporta [Trends in the Development of Sino-Russian Relations in the Field of Railway Transport]. *Mir transporta* [The World of Transport], 2023, Vol. 21, No. 1, pp. 40–48. (In Russ.).

10. Chugunov A. Kitayskoe zameshchenie importa RF poluchilos cha-stichnym [The Chinese Substitution of Russian Imports Turned Out to be Partial]. (In Russ.). URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7460232>

11. Shkvarya L. V., Evstratenko A. V., Kilochitskaya M. A. Perspektivy i osobennosti razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na Evraziyskom kontinente [Prospects and Features of the Development of International Transport Corridors on the Eurasian Continent]. *Transport v integratsionnykh protsessakh mirovoy ekonomiki: materialy IV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy onlayn-konferentsi* [Transport in the Integration Processes of the World Economy: Materials of the IV International Scientific and Practical online Conference], edited by V. G. Gizatullinua. Gomel, 2023, pp. 85–89. (In Russ.).

Поступила: 27.07.2025

Принята к печати: 01.11.2025

Сведения об авторе

Марк Константинович Речкин
соискатель СГУПС.
Адрес: ФГБОУ ВО «Сибирский
государственный университет путей
сообщения (СГУПС)», 630049,
Новосибирская обл., Новосибирск,
ул. Дуси Ковальчук, д. 191.
E-mail: 777markvel777@gmail.com

Information about the author

Mark K. Rechkin
Applicant of STU.
Address: Siberian State University
of Railway Transport,
191 Dusi Kovalchuk Street, Novosibirsk
region, Novosibirsk, 630049,
Russian Federation.
E-mail: 777markvel777@gmail.com