

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ №ФС77-34037 от 14 ноября 2008 г.;  
с изм. ПИ №ФС77-54811 от 26 июля 2013 г.

*Журнал включен в перечень ведущих рецензируемых  
научных журналов и изданий ВАК*

*Журнал размещен в каталоге научной периодики РИНЦ,  
на платформе научной электронной библиотеки eLibrary.ru*

**Редакционная коллегия:**

**Иванов О. Б.** — доктор экономических наук, профессор, главный редактор

**Бухвальд Е. М.** — заместитель главного редактора, доктор экономических наук, профессор (ИЭ РАН)

**Ильинская И. Д.** — выпускающий редактор

**Егорова Е. А.** — кандидат экономических наук, Группа компаний Б1

**Журавлева Н. А.** — доктор экономических наук, профессор  
(ПГУПС — Университет)

**Кислицкий М. М.** — доктор экономических наук (АНО ВО "Национальный институт бизнеса")

**Лавров И. М.** — доктор экономических наук, доцент (ФГАОУ ВО  
«Российский университет транспорта (МИИТ)»)

**Носов В. В.** — доктор экономических наук, профессор ФГБОУ ВО  
«Московский государственный университет технологий  
и управления имени К. Г. Разумовского (ПКУ)»

**Русакова А. С.** — ассоциация «Национальное объединение внутренних  
аудиторов и контролеров» ("НОВАК")

**Смотрицкая И. И.** — доктор экономических наук (ИЭ РАН)

**Учредитель:**

АНОО «Институт эффективных технологий»

**Адрес редакции:** 115035, Москва, Садовническая ул., 58, стр. 1

**Тел./факс:** +7(495) 951-2870

**E-mail:** etapmagazine@gmail.com

**Сайт:** www.instet.ru

Допечатная подготовка

Верстка: А. В. Кошентаевский

Дизайн обложки: Ю. В. Вепринцева

Формат 70x108/16. Подписано к печати 19.12.2025

Печать офсетная. Объем 16 п.л.

Периодичность: 6 номеров в год

Тираж: 1000 экз.

Печать:

12+

При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.

Мнение авторов может не совпадать с позицией редакционной коллегии. Ответственность за содержание рекламных материалов несут рекламодатели.

## Содержание

### АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

Тебекин А.В., Кумехов К.К., Аллаярова Н.И.	Анализ подходов к использованию квантовой теории в управлении организацией .....	7
Бучнев А.О., Лапшаков В.М.	Перспективы и препятствия формирования рынка высокоавтоматизированных транспортных средств .....	22

### МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Бабаев К.В.	Сотрудничество Российской Федерации и КНР в освоении «Полярного Шелкового пути» ....	34
Арапова Е.Я.	Место Азии в глобальных потребительских дисбалансах .....	45
Ильинский А.А.	Инвестиционное сотрудничество Японии и Бангладеш: особенности, проблемы и перспективы .....	69
Гриванов Р.И., Красова Е.В.	Российско-китайское приграничное сотрудничество в XXI веке: ключевые тенденции и направления развития .....	79

### ЭКОНОМИКА АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

Мазлоев В.З., Тю Л.В., Щетинина И.В., Стенкина М.В., Голохваст К.С.	Управление научно-техническим развитием АПК .....	101
---	--	-----

### СТРАХОВОЙ БИЗНЕС

Бабанова Е.М., Цыганов А.А.	Опыт страхования долговременного ухода за рубежом .....	131
Наши авторы	.....	150
Summary	.....	153
Список статей, опубликованных в 2025 году	.....	161

## **РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ ПРИГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В XXI ВЕКЕ: КЛЮЧЕВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ**

Статья исследует актуальные вопросы российско-китайского приграничного сотрудничества, являющегося неотъемлемой частью двусторонних экономических отношений между Россией и Китаем. Целью исследования выступает обобщение ключевых тенденций и определение направлений развития российско-китайского приграничного сотрудничества с начала 2000-х годов и в перспективе до конца 2020-х годов в контексте возможностей взаимовыгодного двустороннего взаимодействия. В статье обозначены ключевые тенденции российско-китайского приграничного сотрудничества в первой четверти XXI века, нашедших отражение в работах российских и китайских ученых-регионоведов. Представлены тенденции развития российско-китайской торговли как основной сферы двустороннего сотрудничества, отмечена специфика дальневосточной приграничной торговли. Проанализирована деятельность по созданию приграничных кластеров и реализации ряда инвестиционных проектов, в первую очередь в сфере автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также в сельском хозяйстве. Отмечена тенденция укрепления российских институтов государственной поддержки приграничного сотрудничества, выражающаяся в целом ряде мероприятий международной значимости. Приведены преимущества и актуализированы проблемы приграничного российско-китайского сотрудничества на текущем этапе. В качестве итога исследования можно заключить, что основное внимание дальнейшего развития приграничного сотрудничества сосредоточено на стратегически важных для приграничных регионов обеих стран процессах, в частности, на развитии и диверсификации структуры внешней торговли, модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, активизации взаимного инвестирования, институциональной поддержке инвесторов, завершении начатых и реализации новых проектов, а также дальнейшем расширении масштабов двустороннего туризма, образовательного и культурного обмена, способствующих укреплению дружественного и взаимовыгодного



Р. И. Гриванов



Е. В. Красова

межстранового взаимодействия между Россией и Китаем.

**Ключевые слова:** приграничное сотрудничество, российско-китайское сотрудничество, региональная экономика, внешняя торговля, транспортно-логистическое развитие, инфраструктурные проекты.

**Для цитирования:** Гриванов Р. И., Красова Е. В. Российско-китайское приграничное сотрудничество в XXI веке: ключевые тенденции и направления развития // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2025. № 6. С. 79–100. DOI: 10.24412/2071-6435-2025-6-80–101

## **Введение**

Приграничное сотрудничество традиционно играет важную роль в развитии российско-китайских отношений. Для России, чья граница с Китаем является одной из самых протяженных межстрановых границ в мире, приграничное сотрудничество выступает стратегически важным рычагом для международного экономического взаимодействия, активизации внешней торговли и привлечения иностранных инвестиций, особенно в контексте поворота российской экономики на азиатские направления сотрудничества. *Целью* исследования является обобщение ключевых тенденций и определение направлений развития российско-китайского приграничного сотрудничества с начала 2000-х годов и в перспективе до конца 2020-х годов, с учетом имеющихся возможностей взаимовыгодного двустороннего партнерства. *Объектом* исследования выступает российско-китайское приграничное сотрудничество; *предметом* исследования являются ключевые тенденции его развития в первой четверти XXI века и наиболее перспективные его направления вплоть до конца 2020-х годов. Основным *методом* исследования выступает статистический и фактологический анализ, основанный на официальных источниках, в том числе из открытой сети.

### **Ключевые тенденции российско-китайского приграничного сотрудничества в первой четверти XXI века в работах ученых-регионоведов**

Экономическая деятельность в приграничных регионах послужила мощным фактором развития отношений между Россией и Китаем. По мнению специалистов, приграничное сотрудничество стало одной из наиболее успешных и динамичных составляющих российско-китайских отношений первой четверти XXI века, способствовавших повышению уровня экономической, инфраструктурной и гуманитарной интеграции сопредельных дальневосточных регионов. Наиболее явно это прояви-

лось в следующих ключевых тенденциях, исследование которых нашло отражение в трудах многих ученых-регионоведов, как с российской, так и с китайской стороны.

1. *Рост внешней торговли и инвестиций.* Объем российско-китайской торговли за 20 лет XXI века увеличился почти в 18 раз: с 6,2 млрд долларов в 2000 году до 55,9 млрд долларов к 2008 году и до 107,8 млрд долларов к 2020 году. Китай стал одним из ведущих торговых партнеров России, существенно вырос приток китайских капиталовложений в российскую экономику [3; 14].

2. *Реализация совместных программ регионального развития и крупных инфраструктурных проектов.* Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Северо-Востока КНР 2009–2018 годов во многом обеспечила создание нынешней транспортно-логистической инфраструктуры, зон научно-технического и инновационного сотрудничества. Были реализованы крупные инфраструктурные проекты с участием китайского капитала, в частности строительство нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан». Имело место обновление автомобильных и железнодорожных пограничных переходов, строительство новых пунктов пропуска, улучшение таможенной инфраструктуры. На фоне тех мер поддержки, которые предусмотрены особыми статусами географически удобных для иностранных инвесторов приморских территорий — Свободный порт Владивосток и Территории опережающего развития, — получили новый импульс российско-китайская кооперация, международные деловые коммуникации и внешнеэкономическая инфраструктура [7; 10; 25].

3. *Развитие сельского хозяйства и агропромышленного комплекса.* По мнению экспертов, китайский фактор сыграл важную роль в развитии сельского хозяйства приграничных российских регионов. Благодаря совместному сотрудничеству в области инвестиций и технологического обмена, существенно выросли объемы экспортоориентированного производства сельхозпродукции, была модернизирована часть производств, что положительно повлияло на развитие всего дальневосточного агропромышленного комплекса [3; 7].

4. *Развитие двустороннего туризма, сотрудничества в образовании и гуманитарной сфере.* Туризм — одна из наиболее динамичных сфер приграничного сотрудничества, рост которой наглядно проявился в увеличении взаимных потоков туристов, расширении туристических

маршрутов, объемах пассажирских перевозок между нашими странами. Особое значение приобрел межрегиональный туризм — между ДФО (в особенности Приморским и Хабаровским краями) и китайскими провинциями Хэйлунцзян, Цзилинь и Внутренняя Монголия [8]. Образовательное взаимодействие выразилось, прежде всего, в увеличении численности студентов и количества вузов — экспортеров образовательных услуг с обеих сторон, расширении программ академических обменов, стажировок и двойных дипломов, которые способствуют развитию межкультурной коммуникации и языковой адаптации российских и китайских студентов [15].

*5. Развитие институтов поддержки приграничного сотрудничества.* В процессе ухода от стихийной челночной торговли и слабо контролируемой трудовой миграции 1990-х годов к системному цивилизованному взаимодействию 2010–2020-х годов были подписаны десятки межправительственных соглашений о порядке пересечения границы, правилах торговли и пребывании на российской территории, медицинском обслуживании, защите окружающей среды, что обеспечило долгосрочную стабильность и порядок приграничных связей, формирование прозрачных и предсказуемых отношений между Россией и Китаем [3; 23].

Указанные тенденции в значительной степени способствовали развитию экономики и общему повышению уровня жизни населения в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), являющемся главным регионом — бенефициаром российско-китайского приграничного сотрудничества<sup>1</sup>. За прошедшие годы текущего столетия заметно улучшился общеполитический фон и условия российско-китайского взаимодействия, что положительно повлияло на общественное мнение жителей региона, на их веру в собственные силы и устойчивое развитие российского Дальнего Востока и, соответственно, на их толерантность к определенному влиянию китайской стороны. Вместе с тем геополитические вызовы, формирование многополярного мира, изменение страновой структуры внешней торговли России, развитие импортозамещения и другие факторы вносят соответствующие коррективы в те или иные

---

<sup>1</sup> Ряд тенденций исследовались авторами в их предыдущих работах, см., например: Гриванов Р. И., Красова Е. В., Врублевский В. В. Региональная политика по развитию международных инвестиционных проектов в Приморском крае: условия, перспективы, инструменты // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. № 1 (60). С. 120–133. DOI: 10.24866/1998–6785/2022–1/120–133.

направления сотрудничества. Сегодня важно знать и придерживаться четких векторов и направлений в развитии российско-китайского приграничного взаимодействия в соответствии с внешней и внутренней экономической политикой России на перспективу до конца 2020-х годов.

### **Российско-китайская торговля в приграничном сотрудничестве**

Динамика товарооборота между Россией и Китаем в XXI веке характеризуется уверенным ростом, ставшим особенно заметным в последнее десятилетие (таблица 1).

**Таблица 1**

Динамика российско-китайского товарооборота  
за 2014–2024 годы

Год	Объем товарооборота, млрд долларов	Характеристика динамики
2000	6,2	Начало активизации двусторонней торговли
2010	47,7	Продолжение роста двусторонней торговли. Россия становится одним из ключевых поставщиков нефти, газа и металлов в Китай, а Китай планомерно увеличивает экспорт в Россию промышленных и потребительских товаров
2014	95,3	Окончание этапа роста 2000-х годов, вызванное геополитическими факторами 2010-х годов
2015	65,3	Падение товарооборота из-за геополитических факторов
2016	69,5	Слабый рост, восстановление торгового сотрудничества
2017	84,1	Умеренный рост, укрепление сотрудничества
2018	107,1	Россия и Китай поставили цель увеличить товарооборот до 200 млрд долларов к 2024 году
2019	110,8	Дальнейший рост, реализация инвестиционных проектов
2020	107,8	Некоторое снижение из-за пандемии COVID-19
2021	146,9	Восстановление и рост после пандемии
2022	190,3	Продолжение роста, несмотря на внешние вызовы

2023	240,1	Рекордный рост на 26,3%, достигнут целевой уровень 200 млрд долл.
2024	244,8	Дальнейший рост, новый исторический максимум
2025 (прогноз)	240–250	Поддержание роста с учетом давления геополитического фактора

*Источники: Таможенная статистика // ФТС. URL: <https://customs.gov.ru/statistic>. Статистика импорта и экспорта России // Digital ВЭД. URL: <https://digitalved.ru/newspage/statistika-importa-i-eksporta-rossii-2025/>.*

Приграничный товарооборот, то есть объем торговли между приграничными регионами России и Китаем, в целом, повторил динамику общего российско-китайского оборота, поскольку явился его органичной частью и был обусловлен теми же факторами. Среди всех российских округов Дальневосточный федеральный округ как главный оплот приграничного сотрудничества в наибольшей степени ориентирован на Китай и другие азиатские страны. К 2020 году совокупная доля азиатских стран во внешнеторговом обороте округа составила более 70%, что в 2,5 раза превысило аналогичный показатель для Сибирского федерального округа и почти в 6 раз — для России в целом [21]. В 2024 году объем российско-китайской торговли в ДФО составил порядка 1,7 трлн рублей, или 29 млрд долларов, что отражает удвоение двустороннего товарооборота за последние пять лет [22].

Со стороны России большая часть российско-китайской приграничной торговли сосредоточена в Приморском, Хабаровском краях и Амурской области, со стороны Китая — в северо-восточной провинции Хэйлунцзян, в чуть меньшей степени — провинциях Цзилинь и Ляонин. У дальневосточной приграничной торговли есть своя специфика, которая выражается следующими чертами.

1. *Географическая близость* к активно развивающемуся китайскому (и в целом азиатскому) рынку и ориентированная на азиатское направление транспортно-логистическая инфраструктура. Это создает естественное географическое преимущество для торговли. Через регион проходят важные транспортные коридоры, в том числе «Приморье-1», связывающий центр России с Китаем, а через него — и со странами АТР. В целом, сегодня идет речь о создании Евразийского транспортного кар-



каса, то есть сопрягающихся международных транспортных коридоров, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии, способного обеспечить 40-процентный прирост грузопотоков, трехкратный рост потенциала внешней торговли ведущих евразийских стран, многодневную экономию времени при пересечении границ и таможенном оформлении товаров [5].

2. *Специализация на экспорте сырьевых товаров.* Основную часть экспорта из российских приграничных регионов составляют продукты с относительно низкой добавленной стоимостью — энергоносители, свежая рыба, лес, металлы. Сегодня это ограничивает диверсификацию экспорта и, соответственно, в дальнейшем может сократить потенциал завоевания азиатских рынков и получения экспортной выручки. Такая структура экспорта формирует и зеркальную структуру импорта, состоящую преимущественно из промышленных, технологичных, потребительских товаров. Одним из наиболее известных импортируемых продуктов на Дальнем Востоке являются автомобили, а Приморский край уже много лет считается воротами для азиатского автопрома. Если до 2022 года основная часть автомобилей прибывала из Японии и Республики Корея, то в 2024–2025 годах идет реструктуризация импортного автопотока в пользу Китая.

3. *Инфраструктурные ограничения.* Несмотря на реализацию целого ряда инфраструктурных проектов, российские приграничные регионы в связи с возросшим товарооборотом все еще испытывают недостаток транспортно-логистических мощностей. Сохранение транспортно-логистической инфраструктуры на нынешнем уровне развития может сузить торговый потенциал и снизить в будущем конкурентоспособность российско-китайской приграничной торговли. Ускоренному развитию транспортной инфраструктуры сегодня способствуют проекты по модернизации транспортных путей, переходов и пунктов пропуска, технологизации процедур таможенного администрирования, запуску прямых авиамаршрутов между отдельными городами России и Китая.

### **Приграничные кластеры и инвестиционные проекты**

В настоящее время особое развитие на Дальнем Востоке получили приграничные кластеры, представляющие собой межотраслевые территориальные пространства, включающие высоко актуальные проекты и сочетающие в себе сотрудничество в сферах производства, транспорта,

логистики, инноваций.

Хорошим примером может служить *строительство автомобильного моста Благовещенск–Хэйхэ*, знаменующего собой прорыв в области приграничного транспорта и логистики. Мост обеспечивает прямое автомобильное сообщение между двумя городами в двух странах, ранее зависевшее от сезонных переправ, и позволяет существенно сократить издержки средств и времени при транспортировке товаров и пассажиров. Мост был открыт для грузового движения в июне 2022 года, а с декабря 2024 года по нему также начали курсировать пассажирские автобусы. За первые три года эксплуатации (2022–2025 годы) по мосту прошло более 163 тысяч транспортных средств и перевезено около 44 тысяч пассажиров, что значительно расширило товарооборот и туристический обмен между регионами. В 2023 году через мост было перевезено свыше 370 тысяч тонн грузов, что почти в три раза превысило первоначальные плановые показатели. Тарифы за проезд по мосту дифференцированы по типам транспортных средств, с оплатой в рублях на российской стороне и в юанях на китайской стороне [13]. В 2026 году планируется завершение строительства первой в мире межграницной пассажирской канатной дороги Благовещенск–Хэйхэ с общим бюджетом 13,2 млрд рублей, которая дополнит транспортно-инфраструктурные связи приграничных регионов России и Китая особым видом транспорта: на канатной дороге над Амуром будут работать две кабины вместимостью по 110 человек каждая, с интервалом между рейсами в 12–15 минут. По словам губернатора Амурской области Василия Орлова, «канатная дорога обеспечит комфортное и надежное круглогодичное сообщение с Китаем. Протяженность дороги составит почти километр, а время в пути — около 2,5 минут, пропускная способность составит до 6800 человек в день в одном направлении», а в год по ней можно будет провозить до 1,7 млн человек [16].

*Развитие железнодорожного сообщения* также важно для двустороннего приграничного взаимодействия, для повышения эффективности транспортных маршрутов. В настоящее время между Россией и Китаем действует целый ряд железнодорожных транспортных коридоров и грузовых переходов (таблица 2).

Сегодня Россия и Китай продолжают активную реализацию проектов по модернизации и увеличению пропускной способности железнодорожных погранпереходов. Как результат, за январь-май 2025 года объем

грузоперевозок через железнодорожные погранпереходы составил 16,9 млн тонн, что на 0,9% выше показателей аналогичного периода 2024 года. Особенно вырос объем перевозок через Нижнеленинское–Тунцзян (+14,3%) и Гродеково–Суйфэньхэ (+9,7%). Объемы экспорта угля, железной руды, удобрений, химикатов и цветных металлов демонстрируют положительную динамику. По прогнозам специалистов, за 2025 год грузооборот может превысить 40 млн тонн, что станет историческим максимумом [24].

**Таблица 2**

Основные железнодорожные коридоры / переходы между Россией и Китаем

Название коридора / перехода	Характеристика	Пропускная способность	Основные грузы и специализация	Транзитное время / объем перевозок	Преимущества, достоинства
Транссибирская магистраль (Транссиб)	Главная железнодорожная артерия России, вплоть до «восточных» ворот	До 210 млн тонн к 2030 году	Все виды продуктов и ресурсов	Регулярные масштабные контейнерные перевозки	Фундамент ЖД транспорта России, современная инфраструктура, поддержка государства, регулярная модернизация
Восточный коридор через Забайкальск/Манчжурию	Основной ЖД путь через Приамурье	До 32 пар поездов в сутки	Электроника, автозапчасти	12–14 дней до Москвы	Модернизированная инфраструктура
Железнодорожный мост Нижнеленинское — Тунцзян	Первый ЖД мост Россия-Китай на Дальнем Востоке, открыт в 2022 году	21 млн тонн в год	Уголь, руда, лес, нефтепродукты, продовольствие	Более 3,8 млн тонн в 2023 году	Разгружает другие направления, сокращает сроки доставки

Переход Забайкальск — Манчжурия	Основные ворота для ЖД торговли с Китаем	До 50% железнодорожных перевозок с Китаем	Контейнеры с промышленной продукцией, электроникой	Регулярные контейнерные поезда, Москва-Китай за 10–12 дней	Современные терминалы, большой поток перевозок
Переход Гродеково — Суйфэнхэ	Второй по объемам ЖД погранпереход	До 50% железнодорожных перевозок с Китаем	Потребительские товары, промышленная продукция, стройматериалы	Регулярные контейнерные поезда	Обновленная инфраструктура
Экспресс-сервис «Китай-Россия Экспресс»	Регулярный контейнерный поезд с фиксированным расписанием	До 20% железнодорожных перевозок с Китаем	Электроника, автозапчасти, промышленное оборудование	10–12 дней транзит по маршруту Чэнду/Сиань — Москва через Забайкальск	Премиум-тариф, ежедневные отправления

*Источники: [5; 17].*

Еще одним текущим направлением приграничного сотрудничества можно назвать совместные *проекты в сельском хозяйстве и АПК*. Данные проекты привлекают китайские инвестиции, направляемые на модернизацию производства и увеличение объемов выпуска экологически чистой сельхозпродукции с высоким экспортным потенциалом. В настоящее время в пределах территорий опережающего развития ДФО реализуется порядка 65 проектов с китайскими инвестициями общим объемом около 1 трлн рублей, охватывающих различные сегменты агропромышленного комплекса, включая изготовление сельскохозяйственной техники, обработку сельскохозяйственного сырья, производство продовольственных товаров. По количеству таких проектов лидирует Амурская область: здесь развиваются инновационные технологии в АПК, сервисное обслуживание сельхозтехники и даже робототехника, призванные повысить производительность и конкурентоспособность сельскохозяйственного сектора региона. В 2024–2025 годах реализуются пилотные проекты по созданию монокомплексов, например овцеводче-

ского, которые обеспечивает внедрение аграрных технологий по опыту китайских производств. Для поддержки бизнеса и стимулирования инвестиций организуются форумы и площадки, такие, например, как «АмурЭкспо», где проводятся совместные встречи и обмен опытом, обсуждаются потенциальные российско-китайские наработки в области сельскохозяйственного производства и торговли [2].

В рамках приграничного сотрудничества выделяются не только проекты регионального, но и общероссийского значения, которые реализуются во многом благодаря поддержке приграничных регионов. В частности, активно продвигается такой российский проект мирового значения, как *Северный морской путь* (СМП), в котором китайская сторона играет особую роль. СМП интересен для Китая тем, что Арктика для него — это прямой транзит грузов в Европу вне зависимости от Малаккского пролива и Суэцкого канала, а также, по мнению самого Китая, это доступ к энергоресурсам Арктики. Россия же видит в Китае важного иностранного инвестора для крупных арктических проектов и технологического партнера для безопасной работы в экстремальных климатических условиях. В 2024 году была учреждена российско-китайская подкомиссия по развитию СМП с целью обеспечения безопасности судоходства, эффективного логистического обеспечения маршрутов, обмена метеорологической информацией, а также организации круглогодичной контейнерной линии между портами России и Китая. За 2024 год число рейсов китайских судоходных компаний по СМП увеличилось почти в два раза — до 14 рейсов. К 2027 году предполагается открытие круглогодичных перевозок между Россией и Китаем при поддержке строительства новых ледоколов и судов совместного производства. В частности, российская и китайская стороны разрабатывают проекты по развитию логистических и портовых мощностей, развитию ледокольного флота с целью увеличения объемов трансарктических перевозок [20].

### **Российско-китайский туризм в приграничном сотрудничестве**

Одним из основных направлений развития приграничных связей в Дальневосточном федеральном округе в 2023–2025 годах стал российско-китайский двусторонний туристический обмен, который растет значительными темпами (таблица 3).

Таблица 3

Динамика турпотока между Россией и Китаем  
в 2023–2025 годах (тысячи человек)

Год	Из Китая в Россию	Из России в Китай	Двусторонний турпоток
2023	470	300	770
2024	Более 1200	Более 1500	2800
2025 (с прогнозом до конца года)	Более 1800	Более 1700	Более 3500

*Источник: составлено авторами на основе материалов: Путин заявил, что турпоток России и Китая достиг 2,8 млн человек // РБК. 30.08.2025. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfree/news/68b24f9c9a79472cf451b43d> (дата обращения 10.11.2025); Россия привлекает все больше китайских туристов // РИА Новости. 08.09.2025. URL: <https://ria.ru/20250908/rossija-2040342176.html> (дата обращения 10.11.2025).*

Рост турпотоков начался в 2023 году сразу после снятия ковидных ограничений в Китае и продолжился в результате двусторонних российско-китайских инициатив по смягчению визового режима и развитию приграничной туристической инфраструктуры. Президент России Владимир Путин поручил Правительству уменьшить бюрократические барьеры при выдаче туристических виз, чтобы нарастить туристический поток на Дальний Восток и, в целом, способствовать развитию приграничных зон. В сентябре 2025 года и Россия, и Китай объявили о введении безвизового режима друг для друга [18]. С российской стороны уже ранее был введен цифровой алгоритм подачи заявления на въезд для иностранных туристов, увеличен срок действия электронной визы до 120 дней и срок пребывания по ней до 30 дней, предусмотрен особый режим безвизового въезда и упрощение визовых процедур для иностранных туристов на территории ДФО [4]. Смягчение визового режима в постковидный период 2024–2025 годов закономерно сопровождается развитием транспортного сообщения между двумя странами: так, в 2025 году российскими и китайскими авиакомпаниями, в первую очередь «Аэрофлот», S7 Airlines, Air China, Hainan Airlines, China United Airlines, восстановлена после ковидных ограничений и расширена сеть прямых авиарейсов между Владивостоком и такими городами Китая, как Пекин, Харбин, Шанхай, Далянь, Чанчунь, Сиань, Санья, Байдайхэ. Учитывая значительные расстояния между дальневосточными городами и центром России, трансграничные авиарейсы с Китаем являются важным фактором развития туризма в регионе. Помимо вполне ожидаемого роста числа туристов в обоих направлениях, результатом данных изменений

стало общее повышение инвестиционной привлекательности региона, улучшение имиджа ДФО как открытого и доступного международного туристического направления, развитие сервисной и туристической инфраструктуры.

С целью повышения качества туристического обслуживания в регионе сегодня реализуются различные проекты в области приграничного туризма. В частности, создаются универсальные гостиничные комплексы и курортные зоны международного класса, например: парк «Три вулкана» на Камчатке на 1,4 тысячи номеров, проект «Долина Айна» на Сахалине на 2,6 тысячи номеров. На юге Приморского края, в дополнение к уже реализованным проектам, ставшим визитной карточкой российского Дальнего Востока, таким как Дальневосточный федеральный университет и Океанариум на острове Русский, планируется создание рекреационно-спортивного комплекса с аквапарком международного класса и круглогодичного морского курорта. Планируется дальнейшее расширение Игровой зоны «Приморье» — одного из наиболее масштабных реализуемых международных проектов в туристической сфере края. В приоритете ДФО и входящих в него субъектов находится экскурсионный, культурно-событийный туризм, сочетающийся с шопингом, гастрономическими, этническими и экологическими турами, что соответствует особенностям климата, природы и историческому наследию Дальнего Востока. По словам вице-премьера и полпреда Президента России в ДФО Юрия Трутнева, в регионе уже реализуются 255 туристических проектов с господдержкой с общим объемом инвестиции 265 млрд рублей, потенциалом создания 16 тысяч рабочих мест и, как результат, возможностью роста турпотока почти на 1 млн человек ежегодно [1].

Таким образом, развитие приграничного туризма в Дальневосточном федеральном округе сегодня основывается на упрощении визового режима, развитии прямого трансграничного авиасообщения, формировании уникальной местной туристической среды международного класса, ориентированной на гостей из Китая и других соседних азиатских стран, создании доступных и комфортных условий пребывания иностранных туристов.

### **Укрепление институтов поддержки приграничного сотрудничества**

В усилении приграничного сотрудничества между Россией и Китаем важную роль играют государственные и частные институты. Опыт

российских экспортеров показывает, что установление диалога с потенциальными партнерами на высококонкурентном международном рынке является сложной задачей, особенно для молодых российских компаний. Осведомленность китайских бизнесменов о России в целом достаточно высока, особенно в контексте экономических отношений, ведь Китай является крупнейшим торговым партнером России, и значительная часть китайского бизнеса активно взаимодействует с российскими компаниями. Однако уровень осведомленности может варьироваться в зависимости от отрасли, масштаба бизнеса и конкретного региона Китая. Так, китайская сторона хорошо осведомлена об особенностях торговли и сотрудничества в сфере энергетики, где Китай является крупным потребителем российских нефти, газа и угля. Но в области промышленной, продовольственной продукции существуют определенные пробелы. По словам экспертов, стремительные изменения в геополитике и экономике действительно вызывают сложности выстраивания эффективной стратегии взаимодействия с Китаем [11]. В этой связи растет значимость деловых мероприятий, направленных на знакомство китайских регионов с экономикой России и укрепление доверия. В частности, во Владивостоке ежегодно проходит Восточный экономический форум, на котором китайские делегации традиционно являются наиболее многочисленной и заинтересованной стороной [6].

Деятельность *Российского экспортного центра* (РЭЦ) — крупнейшего в России государственного института поддержки экспорта, созданного для содействия увеличению несырьевого экспорта, также способствует поиску партнеров, налаживанию контактов между российской и китайской сторонами посредством организации участия региональных компаний в значимых китайских выставках, например, таких как China International Import Expo в Шанхае и China Food & Drinks Fair в Чэнду. РЭЦ предоставляет компаниям доступ к государственным программам экспортной поддержки, включая специальные кредиты и гарантии для экспортных операций, что помогает бизнесу улучшить финансирование и снизить часть рисков. РЭЦ также предлагает комплексную информационную поддержку по китайскому рынку, включая аналитические материалы, обзоры законодательства и особенностей деловой культуры, что способствует адаптации компаний к китайским условиям [19]. В дальнейшем, учитывая расширение и углубление приграничных



экономических связей между регионами России и Китая, целесообразно рассмотреть возможность создания сети ассоциаций российских и китайских предприятий, основанных на географическом или отраслевом принципе. Совместно с активным развитием транспортно-логистической инфраструктуры, реализацией преимуществ особых экономических зон (включая территории опережающего развития) это позволит минимизировать барьеры для реализации инвестиционных проектов с участием китайских и, в целом, азиатских инвесторов.

В то же время деятельность различных государственных институтов направлена не только на рост экспорта и обеспечение целей частных субъектов торгово-инвестиционной деятельности, но и на соблюдение долгосрочных национальных интересов России, прежде всего, таких как диверсификация экспортно-импортной структуры, обеспечение стратегической безопасности и достижение технологического суверенитета страны. Приоритет должен отдаваться не только улучшению взаимного сотрудничества, но и защите экономических границ страны. В частности, «Концепция развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа» направлена на устойчивое развитие экономики и обеспечение социальной стабильности дальневосточных приграничных территорий, а также на формирование и развитие конкурентных преимуществ перед приграничными территориями сопредельных государств. Отмечается, что в условиях неблагоприятной внешнеэкономической и внешнеполитической конъюнктуры приоритетом развития является обеспечение национальных интересов Российской Федерации на территории Дальневосточного федерального округа [12].

### **Заключение**

Ориентация внешней торговли России на восточное направление — свершившийся факт, и приграничное экономическое сотрудничество продолжает оставаться важным звеном всего российско-китайского взаимодействия. В качестве общего итога представим преимущества и сохраняющиеся пока слабые места в приграничном российско-китайском сотрудничестве (таблица 4).

Таблица 4

Преимущества и проблемы приграничного российско-китайского сотрудничества

Преимущества	Проблемы и ограничения
Наличие большого продуктивно-ресурсного потенциала приграничной торговли	Ограниченная диверсификация структуры российского экспорта, преобладание сырьевых товаров с относительно низкой добавленной стоимостью
Географическая близость приграничных регионов, наличие развитых транспортных коридоров (ЖД, мосты, порты)	Отставание модернизации транспортно-логистической инфраструктуры от наращивания товарооборота
Рост объемов финансирования российских территорий, в том числе за счет государственных средств, частных инвестиций	Низкая плотность и отток населения, дефицит кадров на российских территориях
Усиление правительственной поддержки регионального развития, предоставление административно-правовой, институциональной, консультационной поддержки федеральной и региональных властей	Негативное воздействие геополитического фактора, вторичные санкции, проявляющиеся в трудности с международными расчетами, логистикой, поиском партнеров
Активизация обмена технологиями, развитие инновационных и образовательных обменов	Культурные, языковые и коммуникационные различия, ограничивающие эффективность взаимодействия
Потенциал создания новых рабочих мест, малых и средних производственных предприятий	Сохраняющиеся проблемы с браконьерством, незаконными перевозками и сбытом российских ресурсов, угроза экологической безопасности
Перспективы выхода российских компаний на крупный китайский рынок	Риск усиления зависимости от одного внешнеторгового партнера

*Источник: составлено авторами.*

Для дальнейшего развития приграничного сотрудничества, решения имеющихся проблем и экономического роста российских приграничных территорий необходимо и далее совершенствовать транспортно-логистическую инфраструктуру, наращивать потенциал экономической поддержки территорий опережающего развития, стимулировать инвестиции в промышленность, сельское хозяйство, транспорт и другие важные секторы региональной экономики. Развитие региональной эко-

номики приграничных территорий является и фактором, и результатом продвижения взаимовыгодных инициатив между Россией и Китаем.

### **Литература**

1. 255 туристических проектов с господдержкой реализуют на Дальнем Востоке // ВладНьюз. URL: [https://vladnews.ru/2025-09-03/256309/turisticheskikh\\_proektov](https://vladnews.ru/2025-09-03/256309/turisticheskikh_proektov) (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
2. Более 2800 участников АмурЭкспо-2025 познакомились с мерами господдержки для бизнеса на Дальнем Востоке и в Арктике // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://erdc.ru/news/bole-2800-uchastnikov-amurekspo-2025-poznakomilis-s-merami-gospodderzhki-dlya-biznesa-na-dalnevostok/> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
3. Вардомский Л. Б. Российско-китайские экономические связи в условиях растущей международной напряженности // Журнал Новой экономической ассоциации. 2023. № 1 (58). С. 142–148. DOI: 10.31737/22212264\_2023\_1\_142
4. Визовый режим в свободном порту Владивосток заработает в полном объеме // Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе. 6 апреля 2017 года. URL: [http://www.dfo.gov.ru/press/news\\_DV/1225/](http://www.dfo.gov.ru/press/news_DV/1225/) (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
5. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов, А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024. 151 с.
6. Восточный экономический форум // ВЭФ. URL: <https://forumvostok.ru/about-the-forum> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
7. Го Ц. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в сфере сельского хозяйства // Международная экономика. 2023. № 7. С. 472–476. DOI: 10.33920/vne-04-2307-04
8. Голубева И. А. Развитие российско-китайского трансграничного сотрудничества в сфере туризма: формирование новых трендов туризма // Финансовый бизнес. 2025. № 3 (261). С. 26–29.

9. Гревцева Г. Я. Сотрудничество России и Китая в сфере образования // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Образование. Педагогические науки. 2017. Т. 9. № 2. С. 43–52. DOI: 10.14529/ped170204
10. Жумабеков М. У., Сыздыкова Ж. С. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: пути формирования евразийской логистики // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2024. Т. 14. № 8 (113). С. 2632–2641. DOI: 10.35775/PSI.2024.113.8.022
11. Зуенко И. Ю. Китай как нормальная страна // Россия в глобальной политике. 2023. Т. 21. № 4. С. 192–202. DOI: 10.31278/1810–6439–2023–21–4–192–202
12. Концепция развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2015 года № 2193-р (с изменениями на 16 июня 2022 года) // Кодекс. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420313859> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
13. Международному мосту Благовещенск — Хэйхэ исполнилось три года // AmurLife. URL: <https://www.amur.life/news/2025/06/10/odnomu-iz-simvolov-priamurya-ispolnilos-trigoda-video> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
14. Моин М. Переосмысляя развитие приграничного экономического сотрудничества между Китаем и Россией в современных условиях // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2024. № 4 (71). С. 38–50. DOI: 10.29039/1998–6785/2024–4/38–50
15. Му С. Исследование трансграничного туризма между Китаем и Россией: модели и экономическая эффективность // Вопросы инновационной экономики. 2024. Т. 14. № 4. С. 1093–1110. DOI 10.18334/vines.14.4.121667
16. Над Амуром натянули первый трос между опорами канатной дороги Благовещенск — Хэйхэ // ТАСС. 10 сентября 2025 года. URL: <https://tass.ru/obschestvo/25011023> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
17. Новые транспортные коридоры: как они изменят логистику в России // Campus. 20 марта 2024 года. URL: <https://campus.>

- stt.ru/articles/novye-transportnye-koridory/ (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
18. О введении китайскими властями безвизового режима въезда для российских граждан на срок до 30 дней // МИД России. 3 сентября 2025 года. URL: [https://mid.ru/ru/foreign\\_policy/news/2044672](https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2044672) (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  19. Российский экспортный центр // РЭЦ. URL: <https://www.exportcenter.ru/companu> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  20. Россия и Китай создадут совместную комиссию по развитию Северного морского пути. URL: <https://trans.ru/news/rossiya-i-kitai-sozdadut-sovmestnuyu-komissiyu-po-razvitiyu-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  21. Таможенная статистика. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  22. Товарооборот Дальнего Востока России и КНР удвоился за 5 лет // Портал ПортНьюз. 19 мая 2025 года. URL: <https://portnews.ru/news/377069> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  23. Чжао И., Гнатюк Г.А. Приграничные территории Дальнего Востока России и Северо-востока Китая: сотрудничество для социально-экономического развития // Московский экономический журнал. 2024. Т. 9. № 5. С. 197–222. DOI: 10.55186/2413046X\_2024\_9\_5\_245
  24. Экспортные перевозки в Китай через РЖД: рост грузопотока и рекорд по удобрениям // ChinaLogist. URL: <https://chinalogist.ru/import/eksportnye-perevozki-v-kitai-cerez-rzd-rost-gruzopotoka-i-rekord-po-udobreniiam> (дата обращения: 10 ноября 2025 года).
  25. Liu C., Fan H., Zhang X., Fan H., Miao H. Impact of the Primorsky International Transport Corridor on the hinterland competition between ports in Northeast China and Russian Far East. Research in Transportation Business & Management. 2024. Vol. 52. Art. 101084. DOI: 10.1016/j.rtbm.2023.101084

## References

1. 255 tourism projects with state support are being implemented in the Far East. URL: [https://vladnews.ru/2025-09-03/256309/turisticheskikh\\_proektov](https://vladnews.ru/2025-09-03/256309/turisticheskikh_proektov) (accessed: November 10, 2025). (In Russian).

2. More than 2,800 participants of AMUREXPO-2025 got acquainted with state support measures for businesses in the Far East and the Arctic. Far East and Arctic Development Corporation. URL: <https://erdc.ru/news/bole-2800-uchastnikov-amurek-spo-2025-poznakomilis-s-merami-gospodderzhki-dlya-biznesa-na-dalнем-vos> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
3. Vardomsky L. B. Russian-Chinese economic links in the context of growing international tensions. *Zhurnal Novoy ekonomicheskoy assotsiatsii* [Journal of the New Economic Association], 2023, no. 1(58), p. 142–148. (In Russian).
4. The visa regime in the Vladivostok Free Port will be in force. Ofitsial'nyy sayt polnomochnogo predstavatelya Prezidenta Rossiyskoy Federatsii v Dal'nevostochnom federal'nom okruge [The Russian Federation President Representative in the Far Eastern Federal District]. URL: [http://www.dfo.gov.ru/press/news\\_DV/1225](http://www.dfo.gov.ru/press/news_DV/1225) (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
5. Vinokurov E., Amangeldy S., Akhunbaev A., Zaboiev A., Kuznetsov A., Malakhov A. *Yevraziyskiy transportnyy karkas. Doklad 24/6* [Eurasian transport framework. Report 24/6]. Almaty: Eurasian Development Bank, 2024, 151 p. (In Russian).
6. Eastern Economic Forum. URL: <https://forumvostok.ru/about-the-forum/> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
7. Guo J. Investment cooperation between Russia and China in the field of agriculture. *Mezhdunarodnaya ekonomika* [The World Economics], 2023, no. 7, p. 472–476. (In Russian).
8. Golubeva I. A. Development of Russian-Chinese cross-border cooperation in the field of tourism: formation of new tourism trends. *Finansovyy Biznes* [Financial Business], 2025, no. 3(261), p. 26–29. (In Russian).
9. Grevtseva G. Ya. Russia and China: cooperation in the education sphere. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Obrazovaniye. Pedagogicheskiye nauki* [Bulletin of the South Ural State University. Series: education. Educational sciences], 2017, no. 9(2), p. 43–52. (In Russian).
10. Zhumabekov M. U., Syzdykova Zh. S. International transport corridor “North-South”: Ways of forming Eurasian logistics. *Voprosy Nacional'nyh i Federativnyh Otnoshenij* [Issues of National and

- Federal Relations], 2024, no. 14(8(113)), p. 2632–2641. (In Russian).
11. Zuenko I. Yu. China as a normal country. *Rossia V Globalnoj Politike* [Russia in Global Politics], 2023, no. 21(4), p. 192–202. (In Russian).
  12. The Far Eastern Federal District border territories development concept. Approved by Government of the Russian Federation No. 2193-r, October 28, 2015 (edit. of June 16, 2022). *Kodeks* [Codex]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420313859> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  13. Blagoveshchensk — Heihe International Bridge is three years old. URL: <https://www.amur.life/news/2025/06/10/odnomu-iz-simvolov-priamurya-ispolnilos-tri-goda-video> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  14. Moying M. Rethinking the development of Sino-Russian border economic cooperation under the new situation. *Oykumena. Regionovedcheskiye issledovaniya* [Ojkumena. Regional Researches], 2024, no. 4(71), p. 38–50. (In Russian).
  15. Mu S. Research on cooperation models and economic efficiency of China-Russia cross-border tourism. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki* [Russian Journal of Innovation Economics], 2024, no. 14(4), p. 1093–1110. (In Russian).
  16. The first cable was stretched over Amur between the pillars of the Blagoveshchensk — Heihe cable bridge. URL: <https://tass.ru/obschestvo/25011023> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  17. *Novyye transportnyye koridory: kak oni izmenyat logistiku v Rossi* [New transport corridors: how they will change logistics in Russia]. URL: <https://campus.stt.ru/articles/novye-transportnye-koridory> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  18. On a visa-free regime for Russian citizens up to 30 days from the Chinese authorities. URL: [https://mid.ru/ru/foreign\\_policy/news/2044672/](https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2044672/) (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  19. Russian Export Center. URL: <https://www.exportcenter.ru/company> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  20. Russia and China will establish a joint commission for the Northern Sea Route development. URL: <https://trans.ru/news/rossiya-i-kitai-sozdadut-sovmestnuyu-komissiyu-po-razvitiyu-severnogo-morskogo-puti> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  21. Customs statistics. Federal Customs Service. URL: <https://customs.>

- gov.ru/statistic (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
22. Trade turnover between the Russian Far East and China has doubled in 5 years. URL: <https://portnews.ru/news/377069> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  23. Chzhao In., Gnatyuk G. A. The border territories of the Russian Far East and Northeast China: cooperation for socio-economic development. *Moskovskiy ekonomicheskij zhurnal* [Moscow Economic Journal], 2024, no. 9(5), p. 197–222. (In Russian).
  24. Export shipments to China via Russian Railways: cargo traffic growth and a record for fertilizers. URL: <https://chinalogist.ru/import/eksportnye-perevozki-v-kitai-cerez-rzd-rost-gruzopotoka-i-rekord-po-udobreniiam> (accessed: November 10, 2025). (In Russian).
  25. Liu C., Fan H., Zhang X., Fan H., Miao H. Impact of the Primorsky International Transport Corridor on the hinterland competition between ports in Northeast China and Russian Far East. *Research in Transportation Business & Management*, 2024, no. 52.