

## ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ И КИТАЯ

А.А. Иванов, студент

М.А. Глазков, студент

А.Д. Филонов, студент

Научный руководитель: Е.В. Алексеева, канд. экон. наук, доцент

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
(Россия, г. Калуга)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-4-2-10-13

**Аннотация.** В связи с введением со стороны Запада санкций в отношении РФ стоит вопрос поиска новых стратегических партнеров во внешней торговле. Таковым в текущей ситуации является Китай, с которым и до этого активно велась торговля. Однако, на данном этапе осуществления внешнеторговой деятельности торговое сотрудничество с Китаем обретает больший смысл, создавая необходимость в развитии логистической составляющей. В статье рассмотрены проблемы логистической инфраструктуры, возникшие в связи с переориентацией логистических потоков с запада на восток, а также меры, принимаемые со стороны таможенных органов и способствующие торговле с Китаем в условиях растущего грузопотока. Делается вывод о необходимости развития логистики и сопутствующей инфраструктуры при росте внешней торговли с Китаем в условиях санкционных вызовов.

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура, пункты пропуска, внешняя торговля, логистика, таможенные органы.

Несмотря на последствия пандемии и санкционный прессинг, товарооборот с Китаем в 2022 году достиг исторически рекордной отметки – 185 млрд. долл. США. Ожидается, что в 2023 году Россия и Китай не только выйдут на объем торговли в 200 млрд. долл. США, но и превзойдут этот рубеж. Однако, такой рост сильно ударил по транспортной и портовой инфраструктуре России на Дальнем Востоке. Морские порты не успевают отгружать грузы.

Отмечается, что в морских портах Дальнего Востока, грузопоток увеличился примерно в 2 раза. На рынок вышли новые китайские, корейские и российские судоходные компании, которые занимаются международным морским сервисом, приобретая контейнеровозы в собственность или фрахтуя их на спотовом рынке.

До всех событий потоки импорта и экспорта принимали на себя как порты Владивостока и Находки, так Северо-Западные порты. Однако, сейчас весь удар на себя принял Дальний Восток, что сильно сказывается на сроках отгрузки контей-

неров и товаров. Срок разгрузки в любом из дальневосточных портов занимает до 30 дней, а в некоторых случаях может достигать и 60 дней, при том, что перевозка товаров между РФ и Китаем занимает несколько дней.

Поэтому часть грузоотправителей выбирают перевозки по суше, дабы избежать таких временных затрат, которые влекут за собой и финансовые потери. Но ситуация с автотранспортом тоже в критическом состоянии. На российско-китайской границе 8 автомобильных пунктов пропуска (Забайкальск, Олочи, Староцурухайтуйский, Краскино, Марково, Полтавка, Турий Рог, Пограничный). Пропускная способность МАПП не позволяет обеспечить беспрепятственный ввоз товар. В некоторых из них пропускная способность достигает 40 грузовых автомобилей. Самая напряженная ситуация на МАПП Забайкальск – Маньчжурия, на котором китайская сторона приостановила оформление самоходной колёсной техники из Маньчжурии. По информации для устранения длительных простоев российских большегрузных ав-

томобилей на грузовом направлении МАПП Маньчжурия будут выпускаться только уже захватившие на территорию пункта пропуска российские грузовики. Возобновление работы пункта пропуска планируется только после устранения образовавшихся заторов.

По данным ДВТУ, с начала этого года сотрудники таможенного поста МАПП Забайкальск Читинской таможни оформили 9966 единиц новой техники. За аналогичный период 2022 года было оформлено 1606 единиц.

Что касается железнодорожных перевозок, то грузовладельцы лавируют в постоянных изменениях графика выхода поездов из Китая. Китай требует подтверждение от пограничных пунктов пропуска, а российская сторона должна подтвердить наличие необходимых мощностей. Поэтому такая модель перевозок затягивается на многонедельный срок. Заторы возникают на самых востребованных направлениях, на погранпереходах Забайкальск, Наушки, Достык и др.

В России железнодорожные станции тоже не справляются с потоком, контейнерные поезда зачастую стоят в ожидании очереди на выгрузку. Осенью 2022 года начались задержки на станциях приема контейнерных поездов Московского железнодорожного узла: Ворсино, Кресты и Селятино.

Инфраструктура не справляется с возросшим количеством контейнеров: не хватает мощностей на складах временного хранения, спецтехники для разгрузки контейнеров. В результате контейнерные поезда простаивают в очереди на разгрузку до 5 дней.

Поэтому ситуация с логистикой требует незамедлительного решения. Стоит отметить тот факт, что сегодня предпринимаются попытки решения данной проблемы. Так, например, 1 апреля 2023 года Владивостокский морской порт ввёл в эксплуатацию новую контейнерную площадку площадью 13,5 тыс. кв.м., что обеспечит прирост эксплуатационной ёмкости склада на 5%. Однако, на этом не планируется останавливаться. Ожидается, что ближайшие годы получится увеличить ёмкость

контейнерного склада еще на 20% и закупить новую погрузочную технику.

Помимо этого, Правительством Забайкальского края было предложено разработать проект международных конвейерных линий на пограничных пунктах для снижения нагрузки по грузовым направлениям на Дальнем Востоке. Предполагается, что это сняло бы существенно нагрузку с железнодорожного и автодорожного пунктов пропуска.

Также, ведутся активные работы по строительству новых пограничных пунктов пропуска. Так, спустя 10 лет, возобновилось строительство ПП возле действующего пункта Краскино в Приморье. По информации Росгранстроя, завершение строительства намечено на конец 2024 года. Новый погранпункт сможет пропускать до 750 автомобилей и более 4000 человек в сутки, что в 8,5 раз больше текущих показателей функционирующего пункта пропуска.

Со стороны таможенных органов также принимаются различные меры, способствующие облегчению торговли с Китаем и сокращению сроков поставок. Для этих целей ФТС России осуществила:

- переход некоторых пунктов пропуска на круглосуточный режим работы;
- увеличение штатной численности наиболее загруженных пунктов пропуска;
- снижение частоты применения мер фактического контроля в отношении товаров приоритетного импорта, в том числе досмотров;
- повышение пропускной способности пунктов пропуска за счет открытия дополнительных полос движения, совершенствования инфраструктуры и переноса контрольных операций с границы в иные места доставки;
- временную отмену весового и габаритного контроля грузовых транспортных средств, осуществляющих перевозку продовольственных и непродовольственных товаров первой необходимости.

Резкая переориентация логистических потоков с запада на восток потребовала принятия дополнительных мер для ускорения оформления растущих товаропотоков на Дальнем Востоке и по международному

транспортному коридору «Север – Юг». Так, активно рассматриваются и обсуждаются вопросы развития проектов упрощения таможенных формальностей по этим направлениям. Такими проектам являются «Зелёный коридор», взаимное признание результатов таможенного контроля и института уполномоченных экономических операторов.

Так, уже в феврале 2022 года между РФ и Китаем был подписан договор о взаимном признании уполномоченных экономических операторов, что позволяет кратчайшие сроки поставлять товары. Введен мораторий на проведение весового и габаритного контроля в отношении транспортных средств, осуществляющих перевозку продовольственных и непродовольственных товаров первой необходимости.

Было принято участие в работе, направленной на утверждение перспективных моделей, используемых в качестве стандарта при строительстве, оборудовании и техническом оснащении помещений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемых в различных пунктах пропуска через государственную границу РФ. Развитие и внедрение передовых технологий таможенного контроля также позволит ускорить процедуру прохождения таможенного контроля.

Таким образом, можно выделить, что на сегодняшний день остро стоит вопрос налаживания и развития логистики и сопутствующей инфраструктуры при осуществлении внешней торговли с Китаем в условиях западного санкционного давления.

#### Библиографический список

1. Логистическое обеспечение международной кооперации и экспорта: пункты пропуска / Т.В. Дорожкина, К.Р. Татарченко, Е.С. Щербакова, А.А. Кузнецова // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2022. – № 12. – С. 16-18.
2. Непарко, М.В. Перспективы и тенденции развития таможенно-логистических кластеров в России / М.В. Непарко, Н.А. Галстян // Вестник Академии знаний. – 2021. – № 42(1). – С. 232-236.
3. Петрушина, О.М. К вопросу об особенностях таможенной логистики / О.М. Петрушина, А.И. Меркулова, К.А. Тер-Оганесян // Вестник Калужского университета. – 2020. – № 4(49). – С. 14-16.
4. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы / В.Н. Круглов, Е.В. Алексеева, А.Д. Воронина, Н.А. Хохлова // Вестник Академии знаний. – 2021. – № 45(4). – С. 137-142.
5. Шаурина, О.С. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения / О.С. Шаурина, Т.В. Лесина, А.А. Мигел // Вестник евразийской науки. – 2021. – Т. 13, № 4.

**CUSTOMS AND LOGISTICS COMPONENT OF FOREIGN TRADE BETWEEN  
RUSSIA AND CHINA**

**A.A. Ivanov**, *Student*

**M.A. Glazkov**, *Student*

**A.D. Filonov**, *Student*

**Supervisor:** *E. V. Alekseeva, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor*

**Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky  
(Russia, Kaluga)**

***Abstract.** In connection with the introduction of sanctions by the West against the Russian Federation, there is a question of finding new strategic partners in foreign trade. Such in the current situation is China, with which trade was actively conducted before. However, at this stage of foreign trade activity, trade cooperation with China is becoming more meaningful, creating the need for the development of the logistics component. The article discusses the problems of logistics infrastructure that have arisen in connection with the reorientation of logistics flows from west to east, as well as measures taken by customs authorities and facilitating trade with China in the context of growing cargo traffic. The conclusion is made about the need to develop logistics and related infrastructure with the growth of foreign trade with China in the face of sanctions challenges.*

***Keywords:** logistics infrastructure, checkpoints, foreign trade, logistics, customs authorities.*