

DOI 10.35775/PSI.2026.128.4.038

УДК 32.327

ЦЗЯН ХАЙЯН

аспирант, Дальневосточный

федеральный университет, Россия, г. Владивосток

E-mail: jianghaiyang0421@yandex.ru

РОЛЬ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА В ТОРГОВЫХ ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ РОССИИ И КИТАЯ

Актуальность темы обусловлена тем, что в условиях глобальных изменений наибольшую роль в диверсификации российского экспорта играет Дальний Восток (ДВ). Для таких нужд внутри региона происходит постоянное развитие объектов транспортной и логистической инфраструктуры, таких как порты, железные дороги и пограничные терминалы. Это положительно влияет на объемы товарообмена с Китаем. **Целью** данной работы становится изучение значения Дальневосточного региона в российско-китайском сотрудничестве. Поставленная цель обусловила решение исследовательских задач: проанализировать направления торгового взаимодействия в ДВ между РФ и КНР, а также описать тенденции развития и проблемы, касающиеся двусторонней торговли.

В качестве методов исследования были выбраны общие и специальные способы научного познания, например, синтез и анализ литературных источников, описание, контент-анализ стратегических документов развития региона.

В результате представлена краткая история развития и текущее положение дел взаимодействия между двумя регионами. Описано, например, как позиционирует себя провинция Ляонин, обладая ключевыми портами: Далянь, Инкоу, Даньдун, Паньцзинь, Цзиньчжоу, Хулудao. Охарактеризованы инструменты, позволяющие развивать территории опережающего развития на территории Дальнего Востока. Выявлены ключевые ограничения: слаборазвитая транспортно-логистическая инфраструктура, сырьевая ориентация экспорта, неразвитость перерабатывающих производств на ДВ. Дальний Восток играет важную, но пока недостаточно реализованную роль в российско-китайской торговле. Для усиления его значения необходима ускоренная реализация инфраструктурных проектов, диверсификация экспорта за счет продукции с высокой добавленной стоимостью, презентация культурных мероприятий.

Ключевые слова: Дальний Восток, Китай, Россия, сотрудничество между российскими и китайскими регионами, приграничная торговля, торговые взаимоотношения.

Невозможно переоценить позиции Дальнего Востока в двусторонней торговле между Россией и Китаем. Это особенно важно в условиях глобальных изменений. Для таких нужд внутри региона происходит постоянное развитие объектов транспортной и логистической инфраструктуры, таких как порты, железные дороги и пограничные терминалы. Это положительно влияет

на объемы товарообмена с Китаем. Этому также способствует успешная реализация совместных проектов. Чаще всего они реализуются в таких областях, как сырьевой сектор, перерабатывающие производства, сельское хозяйство и логистика.

Следует подчеркнуть, что в работах российских и китайских авторов, опубликованных в последние годы, освещается широкий спектр вопросов близких к данной предметной области [1; 3; 9; 12; 14; 17; 18; 20; 21; 23; 24].

Однако проблеме сотрудничества между российскими и китайскими регионами нельзя назвать однозначно исчерпанной. В силу многих объективных обстоятельств изучение обозначенной темы продолжает сохранять высокий уровень актуальности.

На протяжении разных исторических периодов Дальний Восток считался местом, где осуществлялись торговые контакты между двумя величайшими цивилизациями. В них были вовлечены как купцы, так и простые жители приграничья. В XIX веке их активность привела к рождению уникального языкового явления, которое называется кяхтинским пиджином. Как отмечает Д.А. Бутырин, его название происходит от города Кяхта, который был перевалочным пунктом на пути следования торговых караванов [2. С. 15]. Впоследствии, он был популяризирован среди жителей Приамурья, Маньчжурии и Забайкалья.

До 1980-х годов взаимодействие на приграничных территориях фокусировалось преимущественно на решении отдельных региональных вопросов политической безопасности. Ярким примером служит Комиссия по реке Меконг, которая была учреждена в 1957 году. После этого был озаглавлен расцвет течения «нового регионализма», которое характеризовалась открытостью к ценностям чужих культур. В процессе такой практики в международные отношения стали привлекать негосударственных акторов. В экономической и политической сферах многие государства утратили монополию на принятие решений.

По окончании 1980-х годов страны сделали акцент на региональном экономическом взаимодействии. Это означает, что по мере снижения политической значимости приграничных зон достижение консенсуса по проектам микрорегионального сотрудничества становится более реалистичным. Такая деятельность приводит к положительным результатам, например, усиление гражданской безопасности.

После распада Советского Союза сотрудничество между российскими и китайскими регионами продолжило развиваться. Ее истоки лежат в 1992 году, когда двусторонний товарооборот демонстрировал стабильный, хотя и невысокий рост. Это связано с тем, что РФ столкнулась с различными проблемами, такими как девальвация национальной валюты, стагнация экономики и несовершенство институциональных механизмов. Однако все изменилось по мере реализации проектов в таких областях, как машиностроение и др. Далее стали проводиться годы межрегионального партнерства (2018-2019). Это привело к принятию программы сотрудничества РФ и КНР. Благодаря ей удалось решить задачу поиска новых форматов двустороннего взаимодействия.

Его первая версия подразумевала создание территорий опережающего роста с особыми экономическими условиями. Ожидалось, обе стороны будут совместно осваивать Большой Уссурийский остров. Однако документ имел и недостатки. В первую очередь, к ним относится оптимизм властей в отношении результативности регионального партнерства. Ими также были переоценены финансовые возможности обеих сторон, особенно в части реализации проектов на российской территории, где регуляторные условия были сложнее, чем в Китае. В результате около 70% из амбициозных 212 проектов так и не были доведены до конца.

Поэтому следующая программа изначально разрабатывалась с учетом этих болезненных уроков. Одним из ключевых индикаторов перехода к более прагматичному формату стало заметное понижение уровня подписантов. Вместо государственных лидеров документ подписали руководители профильных ведомств (в России – Минвостокразвития, в Китае – соответствующие структуры Госсовета КНР). Таких действий не наблюдается в отношениях с Японией и Кореей [7. С. 56].

Как считают Е.Н. Давыборец, Д.А. Владимирова и М.Е. Абрамова, наибольшую роль в развитии регионального взаимодействия сыграл Восточный экономический форум. Он прошел в 2018 году во Владивостоке. В нем приняли участие 6002 делегата и 1357 представителей СМИ из 60 иностранных государств. Также обеими сторонами был подписан План развития на 2018-2024 годы [4. С. 56]. Там же китайская сторона анонсировала создание Инвестиционного фонда развития межрегионального сотрудничества с общим объемом капитала 100 млрд юаней и стартовым капиталом 10 млрд юаней.

Сюда же можно отнести МТОР. По словам министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, А. Чекунова, на территории Дальневосточного федерального округа первые МТОР будут созданы в Приморском, Хабаровском и Забайкальском краях, а также Амурской и Еврейской автономной областях. Одна из них начала работать 1 января 2026 года [13]. Минимальный объем инвестиций для резидента МТОР составляет 500 млн рублей. Также ожидается, что они будут либо производить продукцию с высокой добавленной стоимостью, либо реализовывать проекты из определенного правительством РФ перечня. Их отличие от прежних ТОР, принятых в 2015 году, заключается в ориентации на интересы иностранных инвесторов. Также предлагаются широкие налоговые льготы, которые остаются неизменными в течение всего срока реализации проекта (до 15 лет). Это означает, что, например, китайские предприниматели будут платить минимальный налог на прибыль. Кроме того, коммерческая информация резидентов находится под особой правовой защитой. Одним из первых пилотных проектов станет промышленный кластер. В его состав войдут заводы по переработке сельскохозяйственной продукции, зерновой терминал и др.

Как отмечает один из корреспондентов «Синьхуа», Сунь Пин, аналитики положительно относятся к данной мере, считая, что она позволит создать новую платформу для российско-китайского взаимодействия [25]. Наибольшую выгоду

получат те иностранные компании, которые уже вышли на новый рынок. Автор подчеркивает, что китайских инвесторов будут привлекать поддержка со стороны Фонда развития Дальнего Востока и надежные правовые гарантии. Далее приводятся слова У Бо, заместителя генерального директора компании «Цзябэй нунъе», который отметил, что что Дальний Восток богат сельскохозяйственными ресурсами. К тому же, здесь имеются огромные площади неиспользуемых пахотных земель. В другой статье цитируются слова О. Кожемяко. Он подчеркнул, что что жители Приморского края относятся к Китаю с искренней симпатией и дружелюбием. Многие из них летают на выходные в Пекин или другие китайские города для отдыха [26]. Аналогичная позиция представлена в трудах Ю.Д. Исмагиловой [8. С. 26].

Следовательно, сотрудничество северо-восточных провинций Китая и российского Дальнего Востока уже принесло положительные результаты.

Во-первых, Северо-Восточный регион Китая обладает уникальным географическим положением. Провинция Ляонин позиционирует себя как «морские ворота» Северо-Востока. Этому способствует наличие таких портов, как Далянь, Инкоу, Даньдун, Цзиньчжоу и др. Там же расположены зарубежные парки, которые были созданы для углубления партнерства России с другими странами. Перед ними стоят важные задачи, такие как привлечение инвестиций, облегчение процесса создания совместных предприятий, содействие обмену технологиями в разных сферах. В.Л. Ларин отмечает, что его изучением занимался Институт истории ДВО РАН с 1971 года [11. С. 10].

В частности, Ляонин примечателен тем, что активно развивает мультимодальные перевозки (море-суша), укрепляя роль важного узла в Экономическом коридоре «Китай-Монголия-Россия». Для этого были реализованы транспортные маршруты, например, «Ляонин-Маньчжурия-Европа», «Ляонин-Монголия-Европа», «Ляонин-Синьцзян-Европа» и «Ляонин-Хунчунь-Россия». Они связывают Россию, Монголию, Центральную Азию и Европу. Там же действуют зоны свободной торговли [16].

Во-вторых, интерес современного Китая к сибирским и дальневосточным территориям, связан с возможностью освоения гидроэнергетических ресурсов. В таких обстоятельствах наиболее важными инструментами стали территории опережающего развития (ТОР). В течение 2015-2017 годов российские власти запустили первые 12 таких преференциальных зон (ТОР и СПВ), а к 2022 году их общее число достигло 23. Для каждой территории опережающего развития были обозначены приоритетные отрасли. Например, к ним относятся туристическая деятельность, производство аграрной продукции, а также переработка морских продуктов. Национальный капитал задействован в 43 проектах с совокупными вложениями порядка 7 миллиардов рублей.

Это способствовало тому, что территория была включена в перечень трансграничных транзитных портов для товаров внутренней торговли со стороны Генеральной таможни Китая. Данная мера существенно снизила издержки для провинций Цзилинь и Хэйлунцзян при морской и сухопутной торговле

с Россией. Реализация этой программы принесла определенные результаты. В восточные регионы России инвестируют не только иностранные компании, но и госкорпорации РФ, которые запускают проекты в сфере агропрома, инфраструктурного строительства, нефтегазопереработки и других областях.

В-третьих, экономические ресурсы обоих регионов взаимосвязаны. Наиболее важные проекты, такие как газопровод «Сила Сибири», пересекают границу в Мохэ и Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян). Ежегодно по ним планируется поставлять 30 миллионов тонн нефти и 38,6 миллиарда кубометров природного газа. Строительство и запуск этих магистралей вывели энергопартнерство на новый уровень, стимулируя экономику Северо-Восточного Китая. Россия также остается главным поставщиком угля для северо-восточных провинций Китая. В ядерной отрасли важным элементом сотрудничества являются энергоблоки АЭС «Сюйдапу» (г. Хулудao, провинция Ляонин), строящиеся в рамках межправительственного соглашения.

Помимо этого, чаще всего китайские компании реализуют свои действия в таких отраслях, как сельское хозяйство, ловля рыбной продукции и др. В аграрной сфере кооперация чаще всего идет через местные администрации. Это означает, что китайские арендаторы обычно получают землю у российских собственников по субарендным соглашениям. При этом в приграничных районах востока России нет единого учета площадей, которые обрабатывают граждане КНР. В рыболовной отрасли региона заметно усиливается роль китайского капитала, особенно из Гонконга. Что касается лесной промышленности, китайские контрагенты традиционно нацелены на увеличение закупок необработанной древесины. Планы по созданию деревообрабатывающих предприятий с китайскими инвестициями так и не реализовались, чему в значительной мере поспособствовала непредсказуемость российской торговой политики.

В качестве примера можно привести остров Большой Уссурийский, который поровну поделен между Россией и Китаем: российская часть составляет 174 км² (часть Хабаровска), китайская – 170 км² (город Фуянь провинции Хэйлунцзян). В мае 2024 года страны подписали концепцию совместного проекта по развитию острова. Планируется построить круглогодичный автомобильный пункт пропуска [15]. Большое внимание уделяется объектам, которые привлекательны для туристов. Новые промышленные предприятия смогут сосредоточить свои усилия внутри индустриального парка «Восточный мост». В марте 2025 года уже началось строительство автомобильного пункта пропуска на российской части острова.

К тому же, по данным Фонда «Росконгресс», в рамках Восточного экономического форума было подписано соглашение между ООО «Объединенные нефтегазовые ресурсы» (Россия) и корпорацией «Сюаньюань Груп» (Китай) о строительстве трансграничного железнодорожного перегрузочного комплекса «Союз» в районе пограничного перехода Нижнеленинское – Тунцзян. Там будет осуществлен экспорт сжиженного углеводородного газа (СУГ). Кроме того, в рамках соглашения планируется организовать экспорт морепродуктов,

например, крабовая продукция. Стоимость проекта оценивается в 106 млрд рублей. Соглашением предусмотрено привлечение финансирования со стороны китайских финансовых институтов [27].

Тем не менее, китайские предприниматели выделяют проблемы, которые мешают их бизнесу на Дальнем Востоке. К ним относятся нестыковки в законодательстве, чрезмерная налоговая нагрузка, слабая эффективность госуправления, усугубляемая бюрократической волокитой, а также неразвитость инфраструктуры, о чем свидетельствуют исследования Ху Чжэна [22. С. 28]. Жэнь Цзинцзин указывает на ограниченные возможности для диверсификации производства в свободных зонах [5. С. 33]. Эта ситуация во многом объясняется неспособностью китайской стороны конкурировать по масштабам выпуска и качеству продукции с крупными международными поставщиками.

По оценкам А.К. Тулохонова и Э.М. Зомоновой, еще одним сдерживающим фактором в этой области остается существенная разница в экономических возможностях РФ и КНР, где Китай обладает явным конкурентным преимуществом, что наиболее ярко проявляется на уровне регионов, например, Бурятии [19. С. 10].

Однако обсуждение не касается гипотетических сценариев китайской экспансии. Такие опасения, нередко распространяемые некоторыми псевдоэкспертами по китайской тематике, лишены реальных оснований.

Для решения представленных проблем рекомендуется реализовать следующие меры. Во-первых, важно организовывать регулярные культурные мероприятия. Ранее лидеры двух стран объявили, что 2024-2025 годы будут носить именно такой характер. Запланированы мероприятия для углубления взаимопонимания между народами. Они также стимулируют развитие смежных секторов экономики, таких как культурный туризм. Во-вторых, обе страны столкнулись с двумя проблемами, касающимися демографической политики обеих стран: старение населения и отток квалифицированных кадров в иностранные страны. Трудовые ресурсы формируются длительно. Поэтому как Северо-Восточному Китаю, так и Дальнему Востоку следует делать акцент на развитии платформ для обмена талантливыми специалистами. В качестве примера можно привести Китайско-Российский совместный исследовательский центр.

К такому взаимодействию следует привлечь вузы обеих стран. Полезно регулярно проводить университетские форумы для поиска новых форматов образовательного партнерства. В качестве примера можно привести сотрудничество российских и китайских академических институтов, где поучаствовал и Дальневосточный федеральный университет [6]. К его достижениям относится разработка модели, которая основана на использовании искусственного интеллекта. Она была создана совместно со «Сбербанком». Благодаря ей удалось спрогнозировать время нахождения отдельного контейнера в порту. Кроме того, ученые работают над созданием отечественной системы прогнозирования тропических циклонов. Планируется обеспечить степень диагностики природных волнений за 3 дня до его появления. Сюда же относится создание системы

распознавания амурского тигра. Первые наброски уже позволяют распознавать конкретных особей по уникальному рисунку полосок на их теле.

Далее следует углубить экономическую специализацию регионов. Например, провинция Хэйлунцзян должна сконцентрироваться на создании мощных перерабатывающих производств. Рыночная стоимость продукции усиливается за счет развития производственно-сбытовых цепочек. Однако стоит помнить о продвижении. В рамках данного процесса рекомендуется опираться на российские стандарты качества, чтобы понимать ожидания потребителей.

Но это не значит, что стороны не занимаются научными исследованиями. В связи с повышенным интересом Китая к лесным ресурсам Дальнего Востока в рамках международной инициативы по инвестированию в освоение и переработку древесины, разрабатываемой и финансируемой Государственным управлением лесного хозяйства КНР, а также частными организациями «ForestTrend» и «Chinawood», в 2008 году был составлен доклад «Состояние и тенденции в торговле и инвестициях в лесном секторе Хабаровского края». Этот документ был представлен на международном семинаре в Пекине. В 2009 году специалистами ИЭИ был подготовлен экспериментальный прогноз рыночной конъюнктуры на рыбопродукцию и лесные товары в странах Северо-Восточной Азии. Кроме того, были выполнены опытные расчеты товарной структуры экспорта с Дальнего Востока, которые выявили зависимость между изменением (дрейфом) структурных параметров в регионе СВА и прогнозными оценками вывоза из ДФВО продукции с высокой добавленной стоимостью. Такая информация приводится в статье И.А. Лабюк [10].

К тому же, в соответствии с глобальной тенденцией на развитие электронной коммерции, Хэйлунцзян должен совершенствовать нормативно-правовую базу. В таких процессах рекомендуется использовать весь потенциал интернет-технологий. Обеим сторонам необходимо создать каналы, которые позволят торговать услугами в онлайн-пространстве, но с упором на B2B и B2C.

Параллельно следует развивать инновационные модели трансграничной электронной коммерции, совершенствовать систему зарубежных складов, обеспечивать синергию моделей B2B, B2C и O2O, повышать качество отбора экспортных товаров, формировать бренды и стимулировать развитие смежных отраслей.

Наконец, требуется создать систему выявления и раннего предупреждения санкционных рисков. Это касается компаний, деятельность которых может стагнировать перед лицом вторичных санкций. Перед началом операций предприятия обязаны проверять контрагентов, их бенефициарных владельцев и топ-менеджмент на предмет любых рисков, а также внедрять сквозной риск-менеджмент на всех этапах бизнес-процессов.

Таким образом, Дальний Восток важен для будущего развития российско-китайских отношений. Этому способствует ряд факторов, таких как близость к китайской границе. В результате обе стороны стремятся сотрудничать

во многих сферах, например, образовании. Параллельно развиваются сухопутные, речные и воздушные маршруты.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Абрамов В.Л.** Развитие транспортного маршрута Иртыш-Обь-Северный морской путь в процессе формирования Евразийского транспортного каркаса // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. № 9.
2. **Бутырин Д.А.** Владивостокский русско-китайский пиджин на рубеже XIX-XX веков // Известия Восточного института. 2016. № 2. С. 13-20.
3. **Волков И.Л.** «Один пояс – один путь» в системе технологического партнерства России и Китая // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. № 9.
4. **Давыборец Е.Н., Владимирова Д.А., Абрамова М.Е.** Восточный экономический форум как инструмент развития российского дальнего востока // Вестник Забайкальского государственного университета. 2022. № 4. С. 56-64.
5. **Жэнь Цзинцзин.** Исследования путей продвижения и содействия развитию сотрудничества в Дальневосточном регионе Китая и России в новых условиях // Development Research. 2024. № 3. С. 30-35.
6. **ИНТЦ «Русский» и ДВФУ будут развивать ИИ совместно с Китаем** // <https://наука.рф/news/intts-russkiy-i-dvfu-budut-razvivat-ii-sovmestno-s-kitaem> (дата обращения: 20.04.2026).
7. **Исмагилова Ю.Д.** Внешняя торговля Дальнего Востока России и Китая // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2023. № 5. С. 55-60.
8. **Исмагилова Ю.Д.** Тенденции внешней торговли регионов Дальнего Востока России со странами Северо-Восточной Азии // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2023. № 3. С. 24-31.
9. **Калантаев Г.С.** Анализ российско-китайских отношений за 2013-2022 год // Вопросы политологии. 2026. № 3.
10. **Лабюк А.И.** Проблемы социально-экономического развития Дальнего Востока России и Китая в деятельности институтов ДВО РАН // Россия и АТР. 2023. № 2. С. 108-129.
11. **Ларин В.Л.** Исследователи тихоокеанской России о политике Китая и его развитии во втором десятилетии XXI в. // Труды института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2020. № 29. С. 7-50.
12. **Медведева В.К., Медведев Н.П.** Большая Евразия и российско-китайские отношения // Региональное и муниципальное управление: вопросы политики, экономики и права. 2025. № 3.
13. **Международная ТОР с Китаем заработает с 1 января 2026 года** // РиаНовости // <https://ria.ru/20251228/kitay-2065119235.html> (дата обращения: 21.04.2026).
14. **Михайлов Д.В.** Диалог через границы: изучение коммуникации между российскими регионами и китайскими инвесторами // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2026. № 2.

15. На Большом Уссурийском создадут транспортно-логистический хаб мирового уровня // Российская газета // <https://rg.ru/amp/2025/05/22/reg-dfo/kogda-granica-obediniaet.html> (дата обращения: 20.05.2026).
16. **Песцов С.К., Волынчук А.Б.** Трансграничное сотрудничество в стратегии «оживления» Северо-Востока Китая // Журнал Фронтирных Исследований. 2020. № 4 (20). С. 330-343.
17. **Русских М.Д.** Безвизовый режим России и Китая в 2025-2026 гг. как инструмент мягкой силы и управляемой мобильности // Вопросы политологии. 2026. № 3.
18. **Сергиенко Е.Е.** Северный морской путь и некоторые аспекты российско-китайского взаимодействия в 2025 году // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2026. № 3.
19. **Тулохонов А.К., Зомонова Э.М.** Асимметрия социально-экономического развития приграничных территорий России и Китая // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2009. № 2. С. 7-15.
20. **Тушков А.А., Амельченко А.Я.** Факторный анализ, определяющий совокупность ключевых особенностей безопасности и стратегического партнерства России и Китая в 2016-2026 гг. // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2026. № 2.
21. **Тянь Синь.** Российско-китайская торговля как часть стратегического партнерства: устойчивое развитие и факторы роста в условиях санкций // Вопросы политологии. 2026. № 3.
22. **Ху Чжэн.** Развитие китайско-российского торгово-экономического сотрудничества // Журнал российских исследований. 2023. № 5. С. 27-43.
23. **Шкуратова Е.В.** Торговые войны США-КНР как фактор перераспределения географии ВЭД России: оценка страновых рисков и меры риск-менеджмента // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2026. № 2.
24. **Шэнь Дань.** КНР, РФ и будущее глобального порядка: между стратегическим партнерством и асимметричной взаимозависимостью // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2025. № 12.
25. 借鉴中国经验 俄远东«新园区»为中俄合作提供新平台 来源：新华网 责任编辑：戚易斌 发布时间：2026-01-03. (Сунь Пин. Использование китайского опыта: новые территории опережающего развития на Дальнем Востоке России создают платформу для российско-китайского сотрудничества // China Diplomacy. 2026 // https://cn.chinadiplomacy.org.cn/2026-01/03/content_118258479.shtml (дата обращения: 21.04.2026).
26. 新华社记者 孙萍 专访 | «中国是可靠稳定的合作伙伴»——访俄罗斯滨海边区行政长官科热米亚科] // 京报网. 2026-17-03. (Интервью: Китай – надежный и стабильный партнер // Синьхуанет // <https://xinwen.bjd.com.cn/content/s69b8d831e4b0687a2892a7d5.html> (дата обращения: 20.04.2026).
27. 中俄签署关于在下列宁斯科耶-同江边境口岸建设铁路转运综合体协议 来源：中俄资讯网 2024-09-09 (Подписано соглашение о строительстве железнодорожного перегрузочного комплекса в районе погранперехода

Нижнеленинское – Тунцзян // Китайско-российский информационный портал. 2024 // <https://ex.chinadaily.com.cn/exchange/partners/82/rss/channel/cn/columns/j3u3t6/stories/WS66deb7d5a310a792b3abb304.html> (дата обращения: 20.04.2026).

JIANG HAIYANG

PhD Student, Far Eastern Federal University,
Vladivostok, Russia

THE ROLE OF THE FAR EAST IN TRADE RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND CHINA

The relevance of the topic is due to the fact that in the context of global changes, the Far East (Far East) plays the greatest role in diversifying Russian exports. For such needs, transport and logistics infrastructure facilities such as ports, railways, and border terminals are constantly being developed within the region. This has a positive effect on the volume of trade with China. The purpose of this work is to study the importance of the Far Eastern region in Russian-Chinese cooperation. This goal led to the solution of research tasks: to analyze the directions of trade cooperation in the Far East between the Russian Federation and the People's Republic of China, as well as to describe development trends and problems related to bilateral trade.

General and special methods of scientific knowledge were chosen as research methods, for example, synthesis and analysis of literary sources, description, content analysis of strategic documents for the development of the region.

As a result, a brief history of development and the current state of interaction between the two regions is presented. It describes, for example, how Liaoning Province positions itself, having key ports: Dalian, Yingkou, Dandong, Panjin, Jinzhou, Huludao. The tools that make it possible to develop priority development territories in the Far East are described. Key limitations have been identified: underdeveloped transport and logistics infrastructure, raw material orientation of exports, underdevelopment of processing industries in the Far East. The Far East plays an important but not yet fully realized role in Russian-Chinese trade. To enhance its importance, it is necessary to accelerate the implementation of infrastructure projects, diversify exports through high-value-added products, and present cultural events.

Key words: Far East, China, Russia, cooperation between Russian and Chinese regions, cross-border trade, trade relations.