

**Дорожкина Татьяна Викторовна**

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
Институт управления, бизнеса и технологий

**Криворотова Анастасия Олеговна**

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

**Подерегина Анастасия Константиновна**

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,

**О проблемных аспектах построения новой модели торгово-экономических отношений России и Китая**

**Аннотация.** В работе исследуются торговые отношения России и Китая через призму современных трансформационных процессов в мировой экономике. Проведенный в работе анализ показал, что исторически сложившаяся модель сотрудничества, где за Россией закрепились роль поставщика сырья, а за Китаем — производителя готовой продукции, теперь становится источником структурных рисков для нашей страны. Показатели торговых отношений между двумя странами за 2023 - 2025 гг. свидетельствует о доминировании в российском экспорте топливно-энергетических ресурсов и продукции низких переделов. Ценовые условия российского экспорта сырья на фоне падения мировых цен не способствуют росту бюджетных доходов и закрепляют невыгодные для России условия товарообмена. Импорт из Китая, напротив, характеризуется тотальным замещением западных брендов и ростом поставок потребительских товаров, продовольствия и фармацевтики. Изучение динамики показателей торговли позволили подтвердить гипотезу о достаточно быстром насыщении российского рынка китайскими товарами в различных секторах. На основе комплексного анализа сформулированы выводы о рисках и сильных сторонах для дальнейшего углубления торгово-экономического партнёрства между странами. Сальдо торгового баланса приняло отрицательное значение для России, что свидетельствует о необходимости оперативной перестройки торговой политики. Отмечено, что серьезной проблемой на современном этапе взаимодействия стала инфраструктура. Последовательно обосновывается мысль о том, что потенциал для углубления торговых отношений остается колоссальным, но его реализация лежит не в плоскости количественного наращивания объемов, а в качественном изменении структуры взаимодействия.

**Ключевые слова:** российско-китайская торговля, торговое сальдо, инфраструктурные ограничения, инвестиции, структурные риски, международное сотрудничество.

**Dorozhkina Tatyana Viktorovna**

K.E. Tsiolkovsky Kaluga State University,  
Institute of Management, Business, and Technology

**Krivorotova Anastasia Olegovna**

K.E. Tsiolkovsky Kaluga State University

**Poderegina Anastasia Konstantinovna**

K.E. Tsiolkovsky Kaluga State University

**On problematic aspects of building a new model of trade and economic relations between Russia and China**

**Abstract.** The paper examines the trade relations between Russia and China through the prism of modern transformation processes in the global economy. The analysis carried out in this paper has shown that the historically established model of cooperation, where Russia has been

assigned the role of a supplier of raw materials and China as a producer of finished products, is now becoming a source of structural risks for our country. The indicators of trade relations between the two countries for 2023-2025 indicate the dominance of fuel and energy resources and low-value products in Russian exports. The price conditions of Russian exports of raw materials against the background of falling world prices do not contribute to the growth of budget revenues and consolidate the conditions of commodity exchange unfavorable for Russia. Imports from China, on the contrary, are characterized by a total substitution of Western brands and an increase in the supply of consumer goods, food and pharmaceuticals. The study of the dynamics of trade indicators allowed us to confirm the hypothesis of a fairly rapid saturation of the Russian market with Chinese goods in various sectors. Based on a comprehensive analysis, conclusions have been drawn about the risks and strengths for further deepening trade and economic partnership between the countries. The trade balance has taken on a negative value for Russia, which indicates the need for an operational restructuring of trade policy. It was noted that infrastructure has become a serious problem at the present stage of interaction. The idea is consistently substantiated that the potential for deepening trade relations remains enormous, but its realization lies not in the plane of a quantitative increase in volumes, but in a qualitative change in the structure of interaction.

**Keywords:** Russian-Chinese trade, trade balance, infrastructural constraints, investments, structural risks, international cooperation.

В основе тесных экономических отношений между Россией и Китаем исторически лежала необходимость обмена ресурсами, товарами и технологиями. На фоне геополитической трансформации и перестройки внешнеторговых связей РФ с 2022 года, Китай укрепил позицию ключевого торгового партнера России.

Развитию двусторонних торгово-экономических связей на всем протяжении периода препятствовала сложная внешняя среда. Ключевым фактором стало усиление санкционного давления западных стран, включая постоянную угрозу вторичных санкций в отношении китайских компаний и финансовых институтов. Это создавало серьезные помехи для осуществления операций, в особенности в платежно-расчетной сфере, что отчасти объясняет и сдержанную динамику импорта в 2023–2024 годах, и общее сокращение торговли в 2025 году. Несмотря на предпринятые меры по адаптации, негативное влияние этих ограничений сохранялось и продолжает формировать «потолок» возможностей для текущей модели торговых отношений.

За 2023–2025 гг. товарооборот стабильно превышал отметку в 200 млрд долларов, достигнув в 2024 году исторически рекордного показателя в 244,8 млрд долларов. Однако темпы его роста стали резко сокращаться - 26% роста в 2023 году, 1,9% - в 2024 году, а вот в 2025 году отмечается сокращение относительно предыдущего года примерно на 7%, что составило 228,1 млрд долларов.

Положительное сальдо в пользу России, составлявшее 18,1 млрд долл. в 2023 г., сократилось до 13,8 млрд долл. в 2024 г., а в 2025 г. сменилось рекордным дефицитом в 21,5 млрд долл. Российский экспорт в Китай за анализируемый период снизился на 20%, что обусловлено достижением предела пропускной способности трубопроводной и железнодорожной инфраструктуры. В отличие от экспорта, импорт из Китая вырос на 12,4% за два года, компенсируя уход западных поставщиков, однако этот рост не смог нивелировать спад экспортной выручки.

Таким образом, наиболее значимым результатом стала кардинальная трансформация торгового баланса. Смена знака сальдо вызвана опережающим падением стоимостных объемов сырьевого экспорта при сохранении импортного спроса, что сформировало асимметричный характер структуры торговли: сжатие российского сырьевого экспорта совпало с дальнейшим наращиванием импорта готовой продукции из Китая. Это свидетельствует о фундаментальной трансформации модели двусторонней торговли: Россия перешла из нетто-экспортера в нетто-импортера.

В условиях геополитической ситуации и переориентации основных экспортных потоков российской экономики с западного - на восточное направление, анализ торговых отношений с Китайской Народной Республикой приобретает первостепенное значение. Китай выступает не только основным торговым партнером, но и главным потребителем российского сырья.

Представленная таблица 1 иллюстрирует динамику структуры российского экспорта в Китай по основным товарным группам в натуральном выражении за период 2023–2025 гг.

Таблица 1 - Структура российского экспорта в Китай по основным товарным группам в 2023-2025 гг. [2.]

Показатель	2023 г.	2024 г.	2025г.	Темп роста 2025 г. в % к	
				2023 г.	2024 г.
Природный газ (труб.), млрд куб.м	22,7	40	43	189,4	107,5
Алюминий, млн тонн	1,2	1,3	1,9	158,3	146,2
Зерно (все виды), млн тон	8	11	14	175	127,3
Растительные масла, млн тонн	1,8	2,1	2,4	133,3	114,3
Лесоматериалы необработанные, млн куб.м	13	19,9	22	169,2	110,6
Целлюлоза, млн тонн	2	3,6	4	200	111,1
Удобрения минеральные, млн тонн	3,5	3,5	5	142,9	142,9

Анализ представленных данных выявляет ряд секторов, продемонстрировавших высокую динамику. Большой рост показал экспорт природного газа, увеличившийся на 20,3 млрд куб. м. Переломным стал 2024 год, когда поставки взлетели сразу на 76,2%. Данный скачок напрямую коррелируется с инфраструктурными изменениями: выход газопровода «Сила Сибири» на проектную мощность. Если в 2023 году Китай выступал скорее дополнительным покупателем, то к 2025 году он окончательно заместил европейское направление, поглотив объемы, которые ранее шли по трубопроводам в ЕС.

Экспорт алюминия увеличился в 1,6 раза, причем основной рост поставок пришелся на 2025 год. За два года экспорт зерна вырос на 75% (на 6 млн тонн). Данная динамика свидетельствует о формировании устойчивой продовольственной зависимости Китая от российского сырья. Дешевое, логистически близкое и растущее в торговых объемах, российское зерно заполняет ниши, освободившиеся после ухода западных поставщиков, и становится важным инструментом укрепления позиций на рынке. Аналогично, поставки растительных масел выросли на треть (+33,3 п.п. в 2025 г.), закрепив за Россией статус ключевого поставщика этой продукции. Однако количественный рост не сопровождается качественной трансформацией: структура экспорта сохраняет сырьевой характер.

Представляется важным изучение структуры российского импорта из Китая. Обобщим основные позиции в Таблице 2.

Таблица 2 - Структура российского импорта из Китая по основным товарным группам [2.]

Показатель	2023 г.	2024 г.	2025 г.	Темп роста 2025г. в % к	
				2023 г.	2024 г.
Автомобили легковые и грузовые (новые и б/у), млн шт	1	1,1	0,6	60	54,5
Обувь, млн пар	106,5	130,2	400	375,6	307,2
Фармацевтическая продукция, тыс тонн	10	14	16	160	114,3
Фрукты и овощи, млн тонн	1,6	1,7	2,4	150	141,2
Рыба, тыс тонн	50	64	82	164	128,1
Детские игрушки, тыс тонн	230	251,4	289,1	125,7	115

Динамика структуры российского импорта в анализируемом периоде отражает как насыщение рынка китайской продукцией, так и начало коррекции в некоторых ключевых секторах на фоне экономической нестабильности при общей тенденции снижения темпов роста относительно базового года. Прежде всего, обращает на себя внимание неоднозначная ситуация в автомобильном секторе. Если в 2023–2024 годах наблюдался активный рост поставок (легковых авто - до 1,1 млн шт., запчастей - до 17 млн тонн), то 2025 год отмечен резким падением, при котором импорт автомобилей рухнул на 45,5%, а запчастей - на 5,9%. Это напрямую связано с насыщением российского рынка после ажиотажного спроса 2023–2024 гг., а также с возможными проблемами с платежами и ростом ставок утильсбора. Российский рынок, переориентировавшийся на китайский автопром после ухода западных брендов, столкнулся с первыми признаками спада в этом сегменте.

В секторе потребительских товаров, напротив, зафиксирован взрывной и устойчивый рост, особенно в категориях, чувствительных к покупательской способности населения. Наиболее впечатляющую динамику показали поставки обуви, выросшие в 3,75 раза за два года. Такой скачок объясняется полным замещением европейских и турецких брендов масс-маркета китайской продукцией.

Продукция химической промышленности демонстрирует стабильную положительную динамику, хотя и с замедлением в 2025 году. Особенно выделяется фармацевтика, рост которой составил 60% в 2023 году. В 2024 году темп роста составил 40%, а вот в 2025 уже отмечается дальнейшее снижение темпов роста – только 14% к предыдущему году. Данная ситуация свидетельствует о том, что Китай становится основным поставщиком лекарственных средств на фоне сокращения поставок из «недружественных» стран, но и в этой сфере показатели выходят на стабильный уровень.

Категория прочих товаров, включая детские игрушки, показывает уверенный рост на 25% в 2024 году, что окончательно закрепляет позиции китайских производителей на российском потребительском рынке. Мебель из Китая заполнила ниши ушедших европейских фабрик, а игрушки - ассортимент покинувших Россию брендов.

Таким образом, за анализируемый период произошла кардинальная трансформация товарной структуры российского импорта, выразившаяся в установлении доминирующих позиций КНР в ряде ключевых товарных групп. В период 2023–2024 гг. основным вектором выступало импортозамещение западных брендов, а к 2025 г. в автомобилестроении выявились признаки насыщения (стагнация), тогда как потребительский сектор продолжает

демонстрировать устойчивый рост. Позитивным следствием данной динамики является сохранение товарного ассортимента и насыщение внутреннего рынка России.

В условиях сохранения сырьевого характера импорта с КНР и на фоне попыток нейтрализации санкционного давления, представляется важным оценить, насколько успешно РФ укрепляет свои экономические интересы на ключевом азиатском рынке. Обратимся к Таблице 3 и проведем анализ дисконта на нефть за 2023-2025 годы.

Таблица 3 - Средние экспортные цены на нефть Urals в Китай и мировая цена Brent [7.]

Показатель	2023г.	2024г.	2025г.	Темп роста 2025 г. в % к	
				2023 г.	2024 г.
Цена Urals для Китая, долл/барр.	63	70	48	76,2	68,6
Цена Brent, долл/барр.	82	82	61	74,4	74,4
Дисконт, долл/барр. (Цена Brent – Цена Urals)	19	12	13	68,4	108,3
Дисконт, % ((Дисконт, \$/барр. ÷ Цена Brent) × 100%)	23,2	14,6	21,3	91,8	145,9

На основе представленных данных можно сделать вывод, что динамика цен на российскую нефть Urals в Китай и ее дисконта к мировому эталону Brent за 2023–2025 годы отражает как периоды адаптации, так и возврат к кризисным показателям на фоне ухудшения внешних условий.

В 2023 году зафиксирован максимальный дисконт в 23,2%, что стало следствием санкционного шока и вынужденной перестройки логистических цепочек, потребовавшей значительных затрат на страхование и формирование «теневого флота». К 2024 году ситуация улучшилась: дисконт сократился до минимальных за три года 14,6%, благодаря отладке маршрутов в Азию и снижению издержек, что позволило поднять цену Urals до 70 долл.

Однако в 2025 году наступило ухудшение: падение мировых цен Brent до 61 долл. (минус 25,6% к 2023 г.) сопровождалось обвалом Urals до 48 долл., что повысило дисконт до 21,3%. Данная динамика обусловлена двумя факторами: замедлением глобального спроса и ужесточением санкционного режима, включая контроль за «потолком цен», что вновь увеличило операционные издержки российского экспорта.

Военный конфликт на Ближнем Востоке весной 2026 года подтолкнул китайские компании активизировать запросы на покупку российской нефти после четырехмесячного перерыва. Возможно, анализ ситуации по поставкам углеводородов, может быть использован Россией для минимизации дальнейших рисков взаимодействия с торговыми партнерами.

Переориентация внешней торговли России на восток выявила еще одну системную проблему. Транспортная инфраструктура, десятилетиями ориентированная на западные маршруты, стала критически узким местом. Резкий рост грузопотоков в Азию, особенно в Китай, привел к сверхнормативной нагрузке на ключевые сухопутные переходы, порты и трубопроводы.

Необходимо отметить, что в 2023 году по данным ЕЭК наблюдалось снижение объема грузоперевозок по пунктам пропуска по сравнению с 2022 г на 10%, что вполне коррелируется со снижением общего товаропотока. [6.] Оценка пропускной способности границ и загруженности портов позволяет не только диагностировать текущие «пробки» в поставках, но и прогнозировать риски сбоя, рост логистических издержек и

потенциальные потери экспортных доходов в будущем. Фактическая загрузка мощностей, приближающаяся или превышающая 100%, является прямым сигналом о необходимости масштабных инфраструктурных инвестиций и диверсификации маршрутов. Проанализируем данные в таблице 4.

Таблица 4 - Загрузка ключевых логистических маршрутов из России в Китай в 2023-2025 гг. [1.]

Направление	Пропускная способность, млн т/год (млрд м <sup>3</sup> )	2023г.		2024г.		2025г.	
		Факт, млн т	Загрузка в %	Факт, млн т	Загрузка в %	Факт, млн т	Загрузка в %
Ж/д: Забайкальск/Маньчжурия	45	39,5	87,7	43	95,6	46	102,2
Ж/д: Наушки / Эрэн-Хото	18	13,2	73,3	15,5	86,1	17	94,4
Морской порт Восточный (СПГ, уголь)	80	68	85	73	91,3	78	97,5
Трубопровод «Сила Сибири-1»	38	22,7	59,7	28	73,7	34	89,5
Трубопровод «Сила Сибири-2» (проект)	50	0	0	0	0	0	0

Анализ приведенных данных показывает, что наиболее напряженная ситуация складывается на сухопутных железнодорожных пунктах пропуска. Главные ворота российского экспорта - переход Забайкальск - Маньчжурия к 2025 году достиг загрузки в 102,2%. Это неизбежно влечет за собой рост числа отказов, задержек в доставке и простоев подвижного состава. Переход Наушки - Эрэн-Хото также приблизился к критической отметке в 94,4%, увеличив загрузку на 21 процентный пункт за два года. Резервы для наращивания перевозок по действующим железнодорожным магистралям фактически исчерпаны.

Морской порт Восточный, выполняющий роль ключевого хаба для отгрузки угля и СПГ, демонстрирует устойчивую динамику роста загруженности в 12,5%.

Плановый выход на проектную мощность трубопровода «Сила Сибири-1» логично отразился в поступательном росте товародвижения за два года с 59,7% до 89,5%. Однако даже столь динамичное наращивание прокачки не компенсирует главной проблемы газового экспорта, так как проект «Сила Сибири-2» на протяжении всего рассматриваемого периода остается на нулевом уровне реализации. Переговоры по нему упираются в ценовые и инвестиционные разногласия, но без его запуска наращивание поставок газа в Китай выше 38 млрд куб. м в год становится физически невозможным. [3.]

Сложившаяся ситуация создает фундаментальное ограничение, которое может стать главным сдерживающим фактором для дальнейшего роста товарооборота с Китаем. Выходом видится не только ускоренная модернизация существующих переходов (Забайкальск, Наушки), но и активное развитие альтернативных маршрутов, таких как Северный морской путь, а также форсирование крупных инфраструктурных проектов, подобных «Силе Сибири-2». Без этого Россия рискует утратить часть потенциального экспорта или столкнуться с дальнейшим ростом транспортных издержек, что неизбежно

снизит рентабельность поставок и подорвет конкурентоспособность отечественных товаров на китайском рынке. [4.]

Проведенный анализ свидетельствует о кардинальной трансформации российско-китайских торговых отношений в 2023–2025 гг., в результате которой Китай окончательно закрепился в роли ключевого торгового партнёра России, приняв на себя основной объём сырьевого экспорта, ранее ориентированного на западные рынки. Однако динамика товарооборота позволяет сделать вывод о кризисе модели экстенсивного роста. После активного роста наступил этап спада, сопровождавшийся обвальным падением российского экспорта при сохранении уверенного роста импорта из Китая, что привело к смене положительного торгового сальдо на рекордный дефицит. В структуре экспорта сохраняется сырьевая направленность с доминированием топливно-энергетических товаров. Поставки трубопроводного газа вышли на проектную мощность, поставки нефти стабильны, в металлургии выделяется скачок продаж алюминия, растет спрос на продукцию агропромышленного комплекса. Однако доля продукции с высокой степенью переработки остается крайне низкой. Импорт в Россию, напротив, характеризуется тотальным замещением западных брендов, что формирует угрозу беспрецедентной зависимости России от китайской продукции и утраты технологического суверенитета.

Ценовые условия нефтяного экспорта остаются уязвимыми, создавая риски нестабильности бюджетных поступлений. Критическим сдерживающим фактором выступают логистические ограничения - железнодорожные переходы перегружены, морские порты работают на пределе, трубопроводный газ выходит на максимум, а новый газопровод не реализован.

Таким образом, динамика товарооборота предшествующих лет – от рекордных показателей – до и наметившегося спада, раскрывает комплекс системных проблем.

Главным внешним фактором дестабилизации торгово-экономических отношений России и Китая выступило усиление вторичных санкций со стороны США. Опасения попасть под ограничения заставили крупнейшие китайские финансовые институты ужесточить комплаенс в отношении российских контрагентов. Это привело к значительному замедлению прохождения платежей. Сроки расчетов увеличились, что создает критическую нагрузку на оборотный капитал компаний. На этом фоне между Москвой и Пекином стала набирать обороты бартерная система торговли как примитивный, но надежный способ обхода финансовых блокировок.

Также ограничителем поступательного развития является критический износ и перегрузка транспортной инфраструктуры. Проблема усугубляется не только физической нехваткой мощностей, но и фундаментальными технологическими различиями. Существует проблема «транспортной изоляции» от Китая, связанная с разницей в ширине железнодорожной колеи. Кроме того, даже на тех направлениях, где физический рост возможен, он тормозится ценовыми и инвестиционными разногласиями. Проект газопровода «Сила Сибири-2» находится на стадии разработки и утверждения. В ходе визита В.В. Путина в Китай в сентябре 2025 года достичь новых прорывных соглашений ни с китайской властью, ни госкорпорацией CNPC не удалось.

Важнейшей проблемой становится зависимость России от китайских производителей. Китайские технологии заменили западные, которые ушли с российского рынка, и их удельный вес в российской промышленности растет, так как российское производство не может полностью обеспечивать себя всеми необходимыми компонентами. При этом, Китай, реализуя собственную стратегию технологического лидерства, не всегда готов делиться передовыми разработками, что требует от России поиска баланса между кооперацией и сохранением технологического суверенитета.

Совокупность выявленных проблем от логистического коллапса до структурных диспропорций свидетельствует о том, что простая экстенсивная модель роста российско-китайской торговли исчерпала себя. Достигнутый в 2023–2024 годах пик товарооборота сменился спадом, который носит не ситуативный, а системный характер.

Дальнейшее развитие отношений потребует от обеих сторон перехода к новому качеству сотрудничества, основанному на решении инфраструктурных проблем, создании стабильной и независимой платежной системы, а также на взаимовыгодных инвестициях в отрасли с высокой добавленной стоимостью.

Тем не менее, потенциал для дальнейшего расширения торгово-экономических отношений между Россией и Китаем остается колоссальным. Он обусловлен как объективными факторами взаимодополняемости экономик, так и новыми нишами, открывающимися в результате геополитической трансформации. [9.] Здесь традиционно высока значимость межрегионального и приграничного сотрудничества с делегированием полномочий субъектам Федерации, а также углубление гуманитарных связей и взаимодополнение в сфере подготовки кадров для работы в новых реалиях.

Большие перспективы кроются в углублении научно-технической и инвестиционной кооперации. Создание совместных предприятий в высокотехнологичных секторах, трансфер технологий и совместные исследования способны не просто увеличить товарооборот, а кардинально изменить его качество, создав продукцию с высокой добавленной стоимостью, конкурентоспособную на рынках третьих стран. [8.]

Необходимо активно инициировать реализацию масштабных инфраструктурных мегапроектов и расширение существующих мощностей. Совместные усилия по модернизации БАМа и Транссиба, форсированное развитие Северного морского пути, инвестиции в строительство логистических хабов, а также ускорение переговоров по проекту «Сила Сибири-2» значительно расширят возможности для наращивания товаропотоков. Развитие железнодорожных погранпереходов является первоочередной задачей, требующей синхронизации усилий с китайской стороной. И здесь очевидны взаимные выгоды – стабильность реализации сырья и, соответственно, пополнение бюджета для России, а для Китайской экономики, переходящей к новой модели качества роста, получение гарантий непрерывности и экологичности поставок.

Дальнейшее развитие российско-китайских отношений будет определяться способностью обеих стран преодолеть структурные диспропорции и перейти к качественно новой модели взаимодействия, обеспечивающей устойчивый экономический рост и технологический суверенитет каждой страны. В противном случае сохраняется риск закрепления за Россией роли сырьевого придатка, что противоречит ее долгосрочным национальным интересам.

#### **Список источников**

1. «Ведомости. Промышленность» — главное о российской индустрии. [Электронный ресурс] URL: <https://www.vedomosti.ru/industry>
2. TAdviser - портал выбора технологий и поставщиков [Электронный ресурс] URL: <https://www.tadviser.ru/>
3. Как меняется логистика ДФО: грузопотоки Севморпути, рост портов и авиахабов, новые мосты и переходы с Китаем: [Электронный ресурс] // Eastrussia. 2026. 27 февраля. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/byulleten-eastrussia-otraslevoy-analiticheskij-obzor-logisticheskikh-proektov-dfo-zima-2026/>.
4. Лубский В.С., Волкова А.А., Черных С.Н. Значение, цель, задачи функционирования транспортных коридоров, существующие транспортные коридоры из Китая в страны Евросоюза, в том числе через территорию российской федерации //Современные подходы к трансформации концепций государственного регулирования и управления в социально-экономических системах. - 2023. - С. 382-387.
5. Лукин А.В. Российско-китайские отношения: достижения и проблемы нового этапа // Международная жизнь. 2025. № 10. С. 34-36.
6. Мигел. А.А., Дзирун И.А., Ипатова А.Н., Вивальди М.А. Развитие сферы грузоперевозок в новом формате международного сотрудничества с учетом повышения

роли таможенных служб / А. А. Мигел, И. А. Дзирун, А. Н. Ипатова, М. А. Вивальди // Вестник Академии знаний. – 2025. – № 3(68). – С. 294-298.

7. Министерство финансов Российской Федерации. Динамика цен на нефть Urals: [Электронный ресурс] //– URL: <https://minfin.gov.ru/>.

8. Россия и Китай укрепляют научно-техническое партнерство // Министерство науки и высшего образования РФ. 2025. 30 сентября. URL: <https://m.minobrnauki.gov.ru/press-center/news/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/98665/>

9. Спартак А.Н., Таций В.В., Лихачев М.А. Структурные сдвиги в российской внешней торговле: оценка последствий санкций // Российский внешнеэкономический вестник. 2025. № 1. С. 18-22.

#### **Сведения об авторах**

**Дорожкина Татьяна Викторовна**, к.э.н., доцент, доцент кафедры таможенного дела и логистики, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, г. Калуга, Россия; Институт управления, бизнеса и технологий, г. Калуга, Россия

SPIN-код: 3233-9007

**Подерегина Анастасия Константиновна**, студентка кафедры таможенного дела и логистики, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, г. Калуга, Россия

SPIN-код: 3233-9007

**Криворотова Анастасия Олеговна**, студентка кафедры таможенного дела и логистики, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, г. Калуга, Россия

#### **Information about the author**

**Dorozhkina Tatyana Viktorovna**, PhD (Economics), Associate Professor, Department of Customs and Logistics, Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, Russia; Institute of Management, Business, and Technology, Kaluga, Russia.

SPIN-код: 3233-9007

**Poderegina Anastasia Konstantinovna**, Student, Department of Customs and Logistics, Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, Russia.

SPIN-код: 1766-0082

**Krivorotova Anastasia Olegovna**, K.E. Tsiolkovsky Kaluga State University Student, Department of Customs and Logistics, Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, Russia.