

Развитие электронного оформления перевозок из России в Китай

УДК:656; ББК:65.37; Jel:R4

DOI: 10.24412/2072-8042-2025-6-63-76

Андрей Валерьевич ПАНОВ,

ПАО «Дальневосточное морское пароходство»
(Россия, г. Москва, ул. Новогорская, 64 А, 125466) -
руководитель направления по поддержке
линейно-логистических проектов,
e-mail: Andrej.panov2018@yandex.ru

Аннотация

Статья посвящена анализу текущего уровня и перспективам развития электронного документооборота при оформлении экспортных перевозок контейнерных грузов из России в Китай. Автором определена основная экспортная номенклатура грузов, перевозимых из России в Китай в крупнотоннажных контейнерах. Проведен анализ документов, которые оформляются при перевозках из России в Китай. Определена практическая возможность оформления этих документов в электронном виде. Отмечены существующие в данной области проблемы, и выработаны предложения по внедрению электронного документооборота при оформлении экспортных контейнерных перевозок из России в Китай.

Ключевые слова: торговля России и Китая, экспорт, логистика, контейнерные грузы, электронный документооборот, цифровизация процессов в логистике.

Development of Electronic Document Flow in Freight Transportation from Russia to China

Andrew Valer'evich PANOV,

PJSC "Far Eastern Shipping Company" (Russia, Moscow, Novogorskaya str., 64A, 125466) -
Head of Line Logistics Projects Support, e-mail: Andrej.panov2018@yandex.ru

Abstract

The article examines the current state and prospects for electronic document management in export-import container shipping from Russia to China. The author identifies the key export nomenclature categories of cargo transported in large-tonnage containers between the two countries and analyzes the documentation required for such shipments. The feasibility of issuing these documents in electronic form is assessed, and the existing challenges are highlighted. Suggestions for implementing electronic document flow in international container shipping from Russia to China.

Keywords: trade between Russia and China, export, logistics, container cargo, electronic document flow, digitalization of logistics processes.



На протяжении уже более десяти лет Китай является главным торговым партнером России. Так, по данным главного таможенного управления КНР за 2 года (с 2022 по 2024 гг.) товарооборот Китая и России вырос на 28,7%, составив рекордные 244,82 млрд долларов США¹. Если рассматривать несырьевые неэнергетические грузы, а это те грузы, которые преимущественно поставляются в крупнотоннажных контейнерах, то контейнерооборот между Россией и Китаем за аналогичный период увеличился на 70% до 3,5 млн TEU². При этом в денежном выражении экспорт из России в КНР контейнерных товаров составил 24,6 млрд долл. США.

Более того, сотрудничество с Китаем расширяется в контексте развития форматов БРИКС и БРИКС+, и особенно динамично в сфере транспортной логистики. Как отметил Президент России В.В. Путин в своем выступлении в рамках Делового форума БРИКС в октябре 2024 г., транспортная связанность должна являться одним из приоритетов нашего партнерства со странами БРИКС и, безусловно, с Китаем³.

Рабочая группа по транспорту и логистике Делового совета БРИКС в 2024 г. предложила классификацию основных транспортных коридоров между странами объединения. Говоря о логистике между Россией и Китаем, к таким маршрутам относятся:

- ❑ коридор БРИКС №2 (МТК Восток-Запад и маршруты, развиваемые в рамках глобальной инициативы КНР «Один пояс – один путь»);
- ❑ коридор БРИКС №4 (международные морские маршруты Китай-Юго-Восточная Азия-Индия-Россия).

Отдельно определены маршруты одного из крупнейших российских игроков на рынке международных контейнерных перевозок – Транспортной группы FESCO. Это так называемые «deer sea» маршруты из портов Китая через Суэцкий канал в Санкт-Петербург без судозаходов в порты стран Европы. Таким образом, это первая российская морская линия, связывающая порты Китая и Санкт-Петербург напрямую.



Рис. 1 – Карта маршрутов БРИКС

Fig. 1 – Map of BRICS routes

Источник: Бобылев С. Обзор транспортных барьеров БРИКС. – Текст: электронный // Сайт 1520 International: [сайт]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/oktyabr-2024/the-future-of-brics-corridors-and-barriers/> (дата обращения: 21.04.2025).

В развитии транспортно-логистических и экономических связей между Россией и странами-партнерами, в том числе между Россией и Китаем, важную роль играют международные транспортные коридоры (МТК), которые способствуют укреплению международного сотрудничества.

Формируемая на территории России система МТК включает в себя кордор Север-Юг, Северный морской путь (СМП) в рамках Северного морского транзитного коридора (СМТК), панъевропейские транспортные коридоры № 1, № 2 и № 9, а также коридоры Приморье-1 и Приморье-2, которые связывают северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом в системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор №2 включен в состав Транссиба. Участок панъевропейского транспортного коридора №9 (граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва) включен в состав коридора «Север–Юг»⁴.

Возвращаясь к теме экспорта контейнерных грузов из России в Китай, необходимо провести анализ номенклатуры таких грузов, относящихся к несырьевой неэнергетической продукции. Проанализировав статистику Trade Map за 2024 г., составленную на основе данных главного таможенного управления КНР, можно



определить, что наибольшую долю экспортируемых в Китай российских грузов составили цветные металлы (Сибирь, Урал) – 7,71 млрд долл. США, пищевая продукция (ЦФО, Дальний Восток) – 6,14 млрд долл. США, древесина и бумага (Сибирь, ЦФО, Северо-Запад) – 5,13 млрд долл. США, химическая продукция (ЦФО, Северо-Запад) – 5,08 млрд долл. США. Также экспортируются зерновые культуры, черные металлы, электроника и пр.



Рис. 2 – Доля основной номенклатуры в общем экспорте контейнерных грузов из России в Китай в 2024 г., %

Fig. 2 – The share of the main product range in total container cargo exports from Russia to China in 2024, %

Источник: На основе данных Trade Map [сайт]. – URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 21.04.2025).

Исходя из проведенного анализа можно определить две основных группы направлений экспортных перевозок из России в Китай: интермодальные (через Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток) и железнодорожные (через Казахстан, через Монголию и напрямую через ж/д погранпереходы Забайкальск-Манчжурия, Гродеково-Суйфеньхэ).

Преимущественно грузы доставляются интермодальными маршрутами, сочетающими в себе морское, железнодорожное и автомобильное «плечи» доставки. Таким образом, одним из ключевых факторов, влияющих на развитие транспор-

тно-логистических связей, является возможность обеспечить интермодальность перевозки, предпочтительно за счет собственных активов компании.

Сроки доставки зависят не только от расстояния, но и от ряда других условий, в частности, от длительности процессов оформления грузов и прохождения контрольно-надзорных процедур. Таким образом, для обеспечения экономической эффективности экспортных грузоперевозок важной задачей является оптимизация вышеуказанных процессов.

Необходимые для оформления документы можно классифицировать следующим образом:

❑ **Коммерческие** – документы, используемые при осуществлении внешнеторговой и иной деятельности, а также для подтверждения совершения сделок, связанных с перемещением товаров через таможенную границу⁵.

❑ **Перевозочные** – документы, подтверждающие наличие договора перевозки груза и оформляемые непосредственно на перевозку груза из пункта отправления в пункт назначения/пункт перевалки с одного вида транспорта на другой.

❑ **Сопроводительные** – документы, используемые для учёта грузов при проведении с ними определенных операций. Данная категория определена отдельно от перевозочных документов в связи с необходимостью классифицировать документы, не оформляемые непосредственно на перемещение груза из пункта «А» в пункт «Б», но подтверждающие совершение с ним определенных подготовительных операций (погрузка/разгрузка).

❑ **Таможенные** – документы, имеющие сведения, относящиеся к ВЭД и составляемые исключительно для таможенных целей.

❑ **Разрешительные** – документы, выпускаемые государственными органами и (или) уполномоченными государством организациями, наличие которых необходимо для осуществления в том числе внешнеэкономической деятельности и совершения отдельных юридически значимых действий при осуществлении экспортных, импортных и транзитных операций.

❑ **Документы на транспортное средство** – документы, которые оформляются не на груз непосредственно, а на отход/приход/движение транспортного средства с грузом.

Данная классификация документов позволяет проанализировать состояние документооборота и в последующем дать оценку его эффективности. Для этого были определены основные документы, которые используются для оформления контейнерных перевозок, основные получатели каждого документа (ФОИВ, ГКО и другие государственные организации) и действующая форма документов (бумажная/скан-копия/электронная), а также в отношении отдельных документов указано об отсутствии регламентированной НПА формы. Важность последнего критерия обусловлена тем, что реализация ЭДО на практике проще и эффективнее при наличии унифицированных форматов электронных документов, используемых всеми



участниками перевозочного процесса. Рекомендуемые формы и нормативно установленный набор обязательных сведений также упрощают подходы к ЭДО, однако наличие разночтений даже в порядке расположения полей и граф со сведениями в электронном документе может создать трудности при интерпретации результатов программным обеспечением у разных участников перевозочного процесса.

По результатам анализа, представленного в таблице 1, большинство документов, оформляемых при перевозке грузов, с юридической точки зрения могут оформляться в электронном виде и являются формализованными.

Наиболее высокая степень проработанности электронных форм – среди коммерческих, сопроводительных, таможенных документов. Средняя – среди перевозочных, разрешительных и документов на транспортное средство.

Наиболее высокая степень проработанности электронных форм документов по ФОИВ, ГКО и государственным организациям – у ФТС России, ФНС России, ОАО «РЖД», Министерства транспорта. Средняя – у Россельхознадзора. Низкая – у Роспотребнадзора, Погранслужбы ФСБ России.

Наиболее высокая степень проработанности электронных форм документов по видам транспорта – на автомобильном и железнодорожном транспорте. Низкая – на морском и мультимодальном.

Наиболее высокая степень формализованности документов – среди таможенных и разрешительных документов, а также документов на транспортное средство и перевозочных документов. Средняя – среди сопроводительных документов. Низкая – среди коммерческих документов.

Таблица 1

Анализ документов, оформляемых при экспортных перевозках

Тип документа	Документ	ФОИВ/ГКО/гос. организация, получающая или выпускающая документ	Нормативная возможность применения электронного формата	Формализованность	Практическая возможность применения электронного формата
Коммерческие документы	Внешнеторговый контракт	ФНС России/ ФТС России	да	нет	да
	Договор ТЭО	ФНС России	да	нет	да
	Договор перевозки	ФНС России	да	нет	да
	Упаковочный лист	ФНС России/ ФТС России	да	нет	да
	Счет-фактура	ФНС России/ ФТС России	да	да	да
	УПД	ФНС России	да	да	да

Тип документа	Документ	ФОИВ/ГКО/гос. организация, получающая или выпускающая документ	Нормативная возможность применения электронного формата	Формализованность	Практическая возможность применения электронного формата
Перевозочные документы	Транспортная накладная	Минтранс России (ГАИ)	да	да	ограничена
	CMR накладная	Минтранс России (ГАИ)	да	да	нет
	Ж/д накладная (ГУ-27)	ОАО «РЖД»	да	да	да
	Ж/д накладная ПСЖВС (Гу-28)	ОАО «РЖД»	нет	да	нет
	Накладная СМГС	ОАО «РЖД»	нет	да	нет
	Накладная ЦИМ-СМГС	ОАО «РЖД»	нет	да	нет
	Морской коносамент (внутрирос-сийский)	Портнадзор Минтранса России	да	да	нет
	Морской коносамент (междуна-родный)	ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России/ Россельхознадзор (для подконтрольных грузов)	нет	нет	нет
	Мультимо-дальный коносамент	ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России/ Россельхознадзор (для подконтрольных грузов)	нет	нет	нет



Тип документа	Документ	ФОИВ/ГКО/гос. организация, получающая или выпускающая документ	Нормативная возможность применения электронного формата	Формализованность	Практическая возможность применения электронного формата
Сопроводительные документы	Экспедиторская расписка	Минтранс России (ГАИ)	да	да	ограничена
	Акт приема-передачи ктк	Минтранс России (ГАИ)	да	нет	ограничена
	ГУ-12	ОАО "РЖД"	да	да	да
	Наряд-заказ	ОАО "РЖД"	да	да	да
	VGM	ФТС России	да	да	да
	Погрузочный ордер	Портнадзор Минтранса России	нет	да	нет
	Экспортное поручение	ФТС России/ФНС России	да	нет	ограничена
Таможенные документы	Декларация на товары (ДТ)	ФТС России/ФНС России	да	да	да
	Транзитная декларация (ТД)	ФТС России	да	да	да
	Сертификат о происхождении товара	ТПП РФ/ФТС России	нет	да	нет
	Акт таможенного досмотра	ФТС России	да	да	да
Разрешительные документы	Ветеринарный сертификат/свидетельство	Россельхознадзор	да	да	нет
	Акт ветеринарно-санитарного досмотра	Россельхознадзор	нет	да	нет
	Международный ветеринарный сертификат	Россельхознадзор	нет	да	нет
	Акт карантинного фитосанитарного контроля	Россельхознадзор	нет	да	нет
	Международный фитосанитарный сертификат	Россельхознадзор	да	да	нет

Тип документа	Документ	ФОИВ/ГКО/гос. организация, получающая или выпускающая документ	Нормативная возможность применения электронного формата	Формализованность	Практическая возможность применения электронного формата
Документы на транспортное средство	Путевой лист	Минтранс России (ГАИ)	да	да	ограничена
	ГУ-38 а-г	ОАО "РЖД"	да	да	да
	ГУ-2Б-ВЦ	ОАО "РЖД"	да	да	да
	ГУ-45	ОАО "РЖД"	да	да	да
	Судовая роль	Роспотребнадзор /ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России/	нет	да	нет
	Морская медико-санитарная декларация	Роспотребнадзор /ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России/	нет	да	нет
	Свободная практика	Роспотребнадзор/ ФТС России	нет	да	нет
	ИМО генеральная декларация	ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России	да	да	ограничена
	ИМО грузовая декларация	ФТС России/ Погранслужба ФСБ России/ Портнадзор Минтранса России	да	да	ограничена
	Заявка на судозаход/на отход судна	Портнадзор Минтранса России	нет	да	нет
	Грузовой манифест	ФТС России	да	да	ограничена
	IFCSUM	ФТС России	не регламентируется	нет	да

Источник: Составлено автором на основе проведенного анализа бизнес-процессов при оформлении экспортных контейнерных перевозок.



Однако на практике большая часть документов, необходимых для оформления контейнерных перевозок, в том числе имеющих нормативно закреплённую возможность оформления в электронном виде, продолжает оформляться на бумаге.

Это обусловлено следующими факторами.

Необходимость развития трансграничного ЭДО. Почти половина из вышеуказанных документов так или иначе оформляются в стране экспортера и передаются в страну импортера. Решение данной проблемы не может быть универсальным, так как для осуществления ТЭДО методические рекомендации, стандарты, схемы обмена, операторы, выступающие доверенными третьими сторонами, – все это определяется и утверждается с каждой стороной в отдельности на уровне межправительственных или межведомственных соглашений.

Наиболее высокая степень проработки данного вопроса достигнута между Россией и Республикой Беларусь. Так, в 2023 г. ФНС России и МНС Республики Беларусь разработали Методические рекомендации для участников трансграничного ЭДО. Рекомендации составлены по итогам пилотного проекта по обмену электронными товаросопроводительными документами при трансграничной торговле между российскими и белорусскими хозяйствующими субъектами с применением механизма доверенной третьей стороны. Последняя обладает правом проверять электронные цифровые подписи в электронных документах, а также подтверждать их действительность⁶.

В части ТЭДО с Китаем, в 2024 г. оператор ЭДО Контур реализовал пилотный проект с китайским оператором электронного документооборота Shanghai Electronic Certification Authority (SHECA). В эксперименте участвуют порядка 30 клиентов Контура и их партнеры из КНР. Для подписания документов каждая из сторон использует свою привычную электронную подпись. Контрагент в Китае загружает документ в сервис Letusign и подписывает его. После получения сервис ЭДО Контур.Диадок проверяет иностранную подпись. Затем пользователь в России получает через сервис ЭДО подписанный документ и технологическую квитанцию о валидности иностранной подписи.

Нормативный фактор. Существует необходимость актуализации и внесения изменений в нормативную базу для того, чтобы использовать электронные форматы документов. Только после утверждения формата возможно внедрение соответствующих доработок в информационные системы ведомств и участников рынка перевозок. Например, для того, чтобы электронные ветеринарные и фитосанитарные сертификаты могли применяться в торговле между Россией и Китаем, необходимо чтобы соответствующее двустороннее соглашение о признании форматов подписали обе страны.

Необходимость настройки межведомственного электронного взаимодействия. Этот фактор касается тех документов, которые подаются сейчас в различ-

ные ведомства и, соответственно, дублируются. Так, например, для проведения необходимых контрольно-надзорных процедур в порту требуется, чтобы системы ФТС России, Портнадзора Минтранса России, Роспотребнадзора и Погранслужбы ФСБ России были интегрированы между собой и с информационными системами других ведомств. Межведомственная интеграция не осуществляется простыми распространенными методами, такими как API (application programming interface). С учетом требований защиты каналов связи, а также использования определенных протоколов информационной безопасности для передачи информации, в том числе с уровнем секретности для сведений, имеющих государственную важность, необходимо использовать систему межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ).

Низкий уровень цифровой зрелости организаций и различные подходы к заполнению документов. В первую очередь это касается перевозочных документов, оформление которых требует наличие у логистических операторов информационных систем или использование ИС операторов ЭДО. Однако по причине высоких дополнительных затрат на программное обеспечение, большинство логистических компаний (в первую очередь предприятий МСП, осуществляющих автомобильные перевозки) не готовы внедрять собственные цифровые решения.

Так, например, за два года в государственной информационной системе электронных перевозочных документов оформлено более 7,5 миллиона документов (на автотранспорте). Ежедневно создается около 200 тысяч новых документов⁷. Это порядка 40% от общего количества перевозочных документов на автотранспорте, оформляемых в России. Таким образом, дальнейший рост доли электронных перевозочных документов возможен при:

- нормативном обеспечении применимости форматов, согласно существующим бизнес-процессам в части оформления перевозок;
- повышении уровня цифровой зрелости логистических операторов, а также экспортеров продукции.

Однако среди крупнейших транспортно-логистических контейнерных операторов уровень цифровой зрелости уже высок. Пионером в этой области является ТГ FESCO, во многом благодаря развитой автоматизации процессов во Владивостокском морском торговом порту, который с 2020 года является первым портом в России по контейнерообороту⁸. В ВМТП реализован проект Единое окно «Экосистема ВМТП». Оно представляет собой комплексное решение на базе 1С, в котором работают стивидор, сотрудник таможни, сотрудник РСХН, осуществляя большинство операций по оформлению экспортно-импортных грузов, а именно:

- оформление электронных поручений на погрузку, что сокращает сроки согласования погрузпоручений в таможне с 24 до 2 часов;
- новый сервис онлайн интеграции с ФТС «Мобильный янтарь» ускоряет про-



хождение осмотра контейнеров на 3 дня.

Также реализовано:

- ☐ ускорение обработки груза – погрузка без участия Тальмана;
- ☐ автоматизированное рабочее место для обработки генерального груза;
- ☐ сервис для клиента – интеграция с ФТС в части получения разрешения о выпуске ДТ – сокращение срока пребывания импортных КТК на складе на 1 сутки.

Дальнейшее развитие «Экосистемы ВМТП» предполагает:

☐ включение модуля «морские перевозки» на ГИС ЭПД (государственная информационная система, обеспечивающая получение электронных перевозочных документов и сведений, содержащихся в них, от операторов информационных систем электронных перевозочных документов; обработку, хранение таких документов и сведений, содержащихся в них; представление документов и сведений, содержащихся в них, органам государственной власти Российской Федерации);

☐ углубление интеграции ИС порта с системами ФТС России и Россельхознадзора;

☐ проведение мониторинга НПА, действующих при оформлении груза на приход/отход судна из морских портов; минимизацию перечня документов, требуемых при оформлении морских перевозок; исключение дублирования документов; сокращение объема документов «на бумаге» – переход на ЭДО.

Таким образом, можно сформулировать следующие практические рекомендации по развитию ЭДО при осуществлении экспортных контейнерных перевозок из России в Китай:

1) Проработка вопроса об организации трансграничного ЭДО на площадках Межправительственных комиссий с участием профильных ведомств: Минтранс России, Минсельхоз России, Россельхознадзор, ФТС России, Роспотребнадзор, Погранслужба ФСБ России, Портнадзор Минтранса России и др. Без реализации ТЭДО невозможно обеспечить полноценное внедрение электронных документов на экспортных маршрутах.

2) Усиление работы государства и бизнеса по актуализации и изменению нормативной базы осуществления автомобильных и морских перевозок, в части оформления сопроводительных, разрешительных документов и документов на транспортное средство.

3) Повышение уровня цифровой зрелости операторов контейнерных перевозок, а также экспортеров продукции.

4) Разработка единой государственной цифровой системы для осуществления бесшовного ЭДО на транспорте.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Плотникова М. Товарооборот России и Китая по итогам 2024 года вырос на 1,9 процента. – Текст: электронный // РИА Новости: [сайт]. – URL: <https://ria.ru/20250113/ki-tay-1993406948.html> (дата обращения: 20.04.2025).

² А.В. Панов. Текущее состояние и перспективы развития транспортно-экономических связей России и Китая. – Текст: непосредственный // Журнал Финансовые рынки и Банки, №2, 2025, сс. 311 – 314.

³ Владимир Путин выступил на пленарном заседании Делового форума БРИКС. – Текст: электронный // Официальный сайт Президента России: [сайт]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/speeches/75347> (дата обращения: 20.04.2025).

⁴ Кузнецова С. Путь на Восток: Развитие евразийских транспортных коридоров. // Аналитический доклад Института проблем естественных монополий. – ноябрь 2023. – С. 2-3.

⁵ П. 15, ст. 2 «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)

⁶ Официальный сайт ФНС России: [сайт]. – URL: https://www.nalog.gov.ru/rn77/news/activities_fts/13794582/ (дата обращения: 21.04.2025).

⁷ Сайт Минтранса России. Статья: «Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД)»: [сайт]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/214/312> (дата обращения: 21.04.2025).

⁸ Сайт Владивостокского морского торгового порта. Статья: В сентябре 2020 года ВМТП вышел на первое место по контейнерообороту среди всех портов Российской Федерации: [сайт]. – URL: <https://vmtp.ru/press-service/v-sentyabre-2020-goda-vmtp-vyshel-na-pervoe-mesto-po-konteynerooborotu-sredi-vseh-portov-rossijskoj-federacii/> (дата обращения: 21.04.2025).

БИБЛИОГРАФИЯ:

«Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» [ред. от 29.05.2019] (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) – П. 15, ст. 2 @@ «Tamozhenny`j kodeks Evrazijskogo e`konomicheskogo soyuza» [red. ot 29.05.2019] (prilozhenie № 1 k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Evrazijskogo e`konomicheskogo soyuza) – P. 15, st. 2

Кузнецова С. Путь на Восток: Развитие евразийских транспортных коридоров. // Аналитический доклад Института проблем естественных монополий. – ноябрь 2023. – С. 2-3 @@ Kuzneczova S. Put` na Vostok: Razvitie evrazijskix transportny`x koridorov. // Analiticheskij doklad Instituta problem estestvenny`x monopolij. – noyabr` 2023. – S. 2-3.

Бобылев С. Что известно о БРИКС и этапах расширения этого объединения? – Текст: электронный // ТАСС: [сайт] @@ Boby`lev S. Chto izvestno o BRIKS i e`tapax rasshireniya e`togo ob`edineniya? – Tekst: e`lektronny`j // TASS: [sajt]. – URL: <https://tass.ru/info/18558683> (дата обращения: 21.04.2025).



Бобылев С. Обзор транспортных барьеров БРИКС // Сайт 1520 International: [сайт] @@ Boby'lev S. Obzor transportny'x bar'erov BRIKS. – Tekst: e'lektronny'j // Sajt 1520 International: [sajt]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/oktyabr-2024/the-future-of-brics-corridors-and-barriers/> (дата обращения: 21.04.2025).

Владимир Путин выступил на пленарном заседании Делового форума БРИКС. // Официальный сайт Президента России: [сайт] @@ Vladimir Putin vy'stupil na plenarnom zasedanii Delovogo foruma BRIKS. // Oficial'ny'j sajт Prezidenta Rossii: [sajt]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/speeches/75347> (дата обращения: 20.04.2025).

Плотникова М. Товарооборот России и Китая по итогам 2024 года вырос на 1,9 процента. // РИА Новости: [сайт] @@ Plotnikova M. Tovaroorobot Rossii i Kitaya po itogam 2024 goda vy'ros na 1,9 procenta. // RIA Novosti: [sajt]. – URL: <https://ria.ru/20250113/kitay-1993406948.html> (дата обращения: 20.02.2025).

Панов А.В. Текущее состояние и перспективы развития транспортно-экономических связей России и Китая. // Журнал Финансовые рынки и Банки №2 2025 – с. 311-314 @@ Panov A.V. Tekushhee sostoyanie i perspektivy` razvitiya transportno-e`konomicheskix svyazej Rossii i Kitaya. // Zhurnal Finansovy'e ry'nki i Banki №2 2025 – s. 311-314.

Сайт внешнеторговой статистики Trade Map: [сайт] @@ Сайт внешнеторговой статистики Trade Map: [сайт]. – URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 21.04.2025).

Официальный сайт ФНС России: [сайт] @@ Oficial'ny'j sajт FNS Rossii: [sajt]. – URL: https://www.nalog.gov.ru/rn77/news/activities_fts/13794582/ (дата обращения: 21.04.2025).

Сайт Минтранса России. Статья: «Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД)»: [сайт] @@ Sajт Mintransa Rossii. Stat'ya: «Gosudarstvennaya informacionnaya sistema e'lektronny'x perevozochny'x dokumentov (GIS E'PD)»: [sajt]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/214/312> (дата обращения: 21.04.2025).

Сайт Владивостокского морского торгового порта. Статья: В сентябре 2020 года ВМТП вышел на первое место по контейнерообороту среди всех портов Российской Федерации: [сайт] @@ Sajт Vladivostokskogo morskogo trgovogo porta. Stat'ya: V sentyabre 2020 goda VMTP vy'shel na pervoe mesto po kontejnerooborotu sredi vsekh portov Rossijskoj Federacii: [sajt]. – URL: <https://vmtp.ru/press-service/v-sentyabre-2020-goda-vmtp-vyshel-na-pervoe-mesto-po-kontejnerooborotu-sredi-vseh-portov-rossijskoj-federacii/> (дата обращения: 21.04.2025).

