



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ
МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РОССИЙСКИЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК

RUSSIAN FOREIGN ECONOMIC JOURNAL

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ
МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Адрес редакции : 119285, г. Москва, ул. Воробьевское шоссе, 6А
Тел. +7 (499) 143-12-35
Факс +7 (499) 783-02-63
e-mail : info@vavt.ru, Elena_Holodkova@vavt.ru
<http://www.rfej.ru>

Подписка на 2025 год через каталог

Пресса России
Подписной индекс

87735

РОССИЙСКИЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК № 7 - 2025

7-2025

Журнал учрежден Всероссийской академией внешней торговли
Минэкономразвития России в 1996 году.



С 1931 года Академия готовит специалистов в сферах мировой экономики, международного права и логистики и играет ключевую роль в формировании кадрового потенциала для внешнеэкономического блока России.

ВАВТ — экспертно-консультационный и аналитический центр в области внешней торговли

- 2 научных института при Академии: Институт международной экономики и финансов, Институт развития интеграционных процессов.
- Международное сотрудничество с зарубежными научно-образовательными организациями.
- 30+ научно-исследовательских работ в интересах Минэкономразвития России.
- 30+ аналитических материалов по внешнеэкономической тематике ежегодно.
- 800+ публикаций в рецензируемых научных изданиях ежегодно.
- Еженедельный мониторинг мировой торгово-экономической повестки и ежемесячная аналитика мировой экономики.

ВАВТ — ведущий образовательный центр подготовки кадров для внешнеэкономической деятельности

- Направления подготовки: Экономика, Менеджмент, Юриспруденция, Государственное и муниципальное управление, Информационные системы и технологии, Таможенное дело.
- Преподаватели — ведущие эксперты-практики с опытом работы в крупных российских и международных компаниях и государственных структурах.
- Языковая подготовка: обучение 13 востребованным иностранным языкам. Студенты бакалавриата изучают по два иностранных языка.
- Современный кампус с технологичными аудиториями, научной библиотекой, коворкингом, спортивно-оздоровительным комплексом с бассейном и тренажерным залом.
- Практикоориентированный подход: студенты проходят стажировки в крупных российских и зарубежных компаниях-партнерах ВАВТ, а также в профильных министерствах и ведомствах.
- Содействие трудоустройству: при поддержке Центра карьеры ВАВТ 100% выпускников трудоустраиваются в течение первого года после окончания обучения.

Контакты:

Сайт: vavt.ru

Телефон: +7 (499) 147-54-54

Почта: info@vavt.ru

Информация о жизни Академии в социальных сетях:



Решением ВАК журнал «Российский внешнеэкономический вестник» включен в Перечень периодических научных и научно-технических изданий, в которых рекомендуются публикации основных результатов диссертаций на соискание степени доктора наук по экономике.

Журнал является ведущим изданием, специализирующимся на публикации статей по внешнеэкономическим связям России, по развитию экспортной базы, экономическим и правовым проблемам мировой экономики и международной торговли. Предназначен для научных работников, экономистов, работников государственных учреждений и ведомств, сотрудников внешнеторговых компаний и в целом для специалистов в области внешнеэкономической деятельности.

Уникальность издания заключается в широте постоянно поддерживаемых тем, высоком профессиональном уровне и актуальности подготовленных материалов, объективности их изложения. Это позволяет считать журнал источником информации, достаточным для принятия самых серьезных решений.

Журнал «Российский внешнеэкономический вестник» располагает лучшими информационными ресурсами: первоисточниками по проблемам мировой экономики и внешнеэкономических связей. Издание отличается от других российских изданий в области экономики значительным объемом материалов, написанных высококвалифицированными российскими учеными и специалистами.

Журнал принимает к публикации статьи по внешнеэкономической тематике размером от 0,5 до 1 п.л. в электронной форме. Преимуществом при приеме публикаций пользуются авторы, подписавшиеся на наш журнал.

Подписной индекс каталога «Пресса России» - 87735

Приглашаем к сотрудничеству!

Пишите нам по адресу: info@vavf.ru (с обязательной пометкой:
(В редакцию журнала «Российский внешнеэкономический вестник»)

Наш адрес: 119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А
Проезд от станции М. «Киевская» электробусами 17, 34, 119, 266
до остановки «Академия внешней торговли»
а также от М. «Университет» электробусами 34 и 119.

Наши телефоны:

Ректорат: 8 (499) 143-12-35, **Приемная комиссия:** 8 (499) 147-54-54,

Факс: 8 (499) 783-02-63 E-mail: info@vavt.ru

Сайт журнала: <https://journal.vavt.ru/rfej>



Ежемесячный научно-практический журнал

Учредитель :

Всероссийская
академия внешней торговли
Минэкономразвития России
Главный редактор :
Д.С. Терновский, д.э.н.,
доцент
Зам. гл. редактора :
Ю.А. Савинов, д.э.н., проф.

Журнал зарегистрирован
в Федеральной службе по
надзору за соблюдением
законодательства в сфере
массовых коммуникаций
и охране культурного
наследия.

Свидетельство о регистра-
ции СМИ : ПИ № ФС77-21463
от 12 июля 2005 г.

Адрес редакции :

119285, г. Москва,
Воробьевское шоссе, ба

Тел. (499) 143-12-35
Факс (499) 783-02-63
E-mail : Info@vavt.ru;
rfej@vavt.ru
http://www.vavt.ru
http://www.rfej.ru

Подписка на 2025 год
осуществляется через
каталог:

«Пресса России»

Подписной индекс : **87735**

Ответственный секретарь
редакции : Холодкова Е.Ф.

СОДЕРЖАНИЕ**ОТ РЕДАКЦИИ**

Состав редакционной коллегии журнала	3
Editorial Board	5

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

В.Ю. Саламатов, Е.А. Метелева, А.В. Проскурин Интеграция северного морского пути с международными транспортными коридорами	7
Н.С. Пыжиков, К.С. Кузьмичев, В.Н. Живалов Торгово-экономическое сотрудничество Евразийского экономического союза с потенциальными странами- партнерами по Большому Евразийскому партнерству	28
И.Ю. Кархова Применение цифровых технологий в логистике	45
А.А. Бабошкина Развитие разработок цифровой валюты в Китае и влияние этого на международную торговлю	57
К.М. Багдасарян Эволюция международной торговой системы	67

ВНЕШНЕТОРГОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

А.М. Голубчик, Е.В. Пак Альянс как перспективная форма организации линейного судоходства в современной России	83
Е.В. Одинцова Новые барьеры в международной логистике	92

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

Г.В. Кузнецова Новые тенденции в формировании глобальных стоимостных цепочек	104
А.В. Синилова Современные тенденции развития креативной экономики в странах Азии	119
Т.А. Бреус, Е.С. Сулима Актуальные тенденции и перспективы развития объединения БРИКС+	125



При использовании
материалов ссылка
на журнал обязательна

Перепечатка материалов
(полная или частичная)
допускается только
с письменного разрешения
редакции

Все публикуемые
материалы прошли процеду-
ру рецензирования

Редакция журнала
оставляет за собой право не
вступать в переписку
с авторами

Позиция авторов представ-
ленных в номере статей не
всегда совпадает с позицией
издателей журнала

Редакция оставляет
за собой право на внесение
изменений в представляе-
мые статьи

Отпечатано в типографии
ВABT Минэкономразвития
России
119285, Москва,
Воробьевское шоссе, 6А

Компьютерная верстка
Холодкова Е.Ф.

Подписано в печать
02.09.2025

Формат 168/248
Бумага офсетная.
Гарнитура "Таймс".
Печать офсетная.
Тираж 100 экз.
Заказ №810
© ВABT Минэкономразвития
России

CONTENT

FROM THE EDITORIAL OFFICE

Editorial Board of the magazine	3
Editorial Board	5

INTERNATIONAL TRADE

V.Yu. Salamatov, E.A. Meteleva, A.V. Proskurin Integration of the Northern Sea Route with International Transport Corridors	7
N.S. Pyzhikov, K.S. Kuzmichev, V.N. Zhivalov EAEU Trade and Economic Cooperation with Potential Partner Countries of the Greater Eurasian Partnership	28
I.Yu. Karkhova Digital Technologies in Logistics	45
A.A. Baboshkina The Development of Digital Currency in China and Its Impact on International Trade	57
K.M. Bagdasaryan Evolution of the International Trading System	67

FOREIGN TRADE ACTIVITY

A.M. Golubchik, E.V. Pak Alliance as a Promising form of Liner Shipping Business of Russia	83
E.V. Odintsova New Barriers in International Logistics	92

WORLD ECONOMY

G.V. Kuznetsova New Trends in Building Global Value Chains	104
A.V. Sinilova Contemporary Trends in the Development of the Creative Economy in Asian Countries	119
T.A. Breus, E.S. Sulima Current Trends and Prospects for BRICS+	125

Состав редакционной коллегии журнала

Главный редактор - Денис Сергеевич ТЕРНОВСКИЙ, д.э.н., доцент, ведущий научный сотрудник Института международной экономики и финансов Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия) d.ternovskiy@vavt.ru

Заместитель главного редактора - Юрий Анатольевич САВИНОВ, д.э.н., проф., профессор кафедры международной торговли и внешней торговли РФ Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия) Yuriy_Savinov@vavt.ru

Редакционная коллегия

Александр Иванович БЕЛЬЧУК, д.э.н., проф., профессор кафедры мировой и национальной экономики Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия)

Нина Григорьевна ВИЛКОВА, д.ю.н., проф., профессор кафедры международного частного права Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия)

Елена Борисовна ГАФФОРОВА, д.э.н., проф., председатель Ученого совета ШЭМ ДВФУ, действительный член Академии проблем качества, исполнительный директор Приморского отделения АП; член независимой экспертной аттестационной и конфликтной комиссии в администрации Приморского края (Владивосток, Россия)

Раушан Елемесович ЕЛЕМЕСОВ, д.э.н., проф., профессор кафедры международных отношений и мировой экономики КазНУ им. аль-Фараби, заслуженный деятель РК (Алматы, Казахстан)

Павел Анатольевич КАДОЧНИКОВ, д.э.н., заместитель Министра финансов Российской Федерации (Москва, Россия)

Виктор Иванович КОРОЛЕВ, д.э.н., проф., заведующий кафедрой менеджмента и маркетинга Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия) e-mail: Viktor_Korolyov@vavt.ru

Иван Сергеевич КОРОЛЕВ, д.э.н., проф., член-корреспондент РАН, заместитель директора, заведующий отделом глобальных экономических проблем и внешнеэкономической политики ИМЭМО РАН, заместитель председателя экспертного совета ВАК по экономическим наукам, председатель диссертационного совета ИМЭМО (Москва, Россия)

Александр Сергеевич КОМАРОВ, д.ю.н., проф., кафедра международного частного права Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия) e-mail: Aleksandr_Komarov@vavt.ru



Леонид Владимирович САБЕЛЬНИКОВ, д.э.н., проф., заслуженный деятель науки РФ, зав. отделом международной торговли и многостороннего экономического сотрудничества Всероссийского научно-исследовательского конъюнктурного института, главный научный сотрудник Института международной экономики и финансов Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия)

Марат Рашитович САФИУЛЛИН, д.э.н., проф., проректор по экономическому и стратегическому развитию Казанского (Приволжского) федерального университета, директор Центра перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан (г. Казань, Республика Татарстан)

Елена Владимировна САПИР, д.э.н., проф., проректор по развитию образования Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова, зав. кафедрой мировой экономики и статистики (Ярославль, Россия)

Андрей Николаевич СПАРТАК, д.э.н., проф., член-корр. РАН, заслуженный деятель науки России, заведующий кафедрой международной торговли и внешней торговли РФ Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России, директор Всероссийского научно-исследовательского конъюнктурного института (Москва, Россия)

Виктор Борисович СУПЯН, д.э.н., проф., член-корр. РАН, заслуженный деятель науки России, руководитель научного направления Института США и Канады РАН, профессор кафедры мировой и национальной экономики Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия)

Владимир Михайлович ШУМИЛОВ, д. ю. н., проф., заслуженный юрист РФ, заведующий кафедрой международного права Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России (Москва, Россия)

Антонио САНЧЕС-АНДРЕС, доктор наук, профессор Университета Валенсия (Валенсия, Испания)

Виктория Е. ЭРОЗА, доктор наук (управление), профессор Международного Центра Университета Прикладных наук г. Бремен (Бремен, Германия)

Дж.Ю. ЛИ, Директор департамента Европы, Америки и Евразии Института международной экономической политики Республики Корея (Седжон, Республика Корея)

Гарсия Мигель КАЭТАНО, профессор, Национальный автономный университет Мексики (Мехико, Мексика)

ЛЮ ХУАЦИНЬ, профессор, Академия международной торговли и экономического сотрудничества при Министерстве Коммерции КНР (Китай)

Editorial Board

Denis TERNOVSKY – Editor-in-Chief, D.Sc. (Economics), Associate Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Senior Researcher at the Institute of International Economics and Finance (Moscow, Russia) d.ternovskiy@vavt.ru

Yuri SAVINOV - Deputy Editor-in-Chief, D.Sc. (Economics), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Professor of the Department of International Trade and Foreign Trade of the Russian Federation (Moscow, Russia)

Yuriy_Savinov@vavt.ru

Alexander BELCHUK - D.Sc. (Economics), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Professor of the Department of World and National Economy (Moscow, Russia)

Raushan ELEMESOV - D.Sc. (Economics), Professor, Al-Farabi Kazakh National University, Professor of the Department of International Relations and World Economy (Kazakhstan)

Nina VILKOVA - D.Sc. (Jurisprudence), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Professor of the Department of Private International Law (Moscow, Russia)

Elena GAFFOROVA - D.Sc. (Economics), Professor, Director of the School of Economics and Management, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia)

Pavel KADOCHNIKOV - D.Sc. (Economics), Deputy Minister of Finance of the Russian Federation (Moscow, Russia)

Alexander KOMAROV - D.Sc. (Jurisprudence), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Department of Private International Law (Moscow, Russia) e-mail: Aleksandr_Komarov@vavt.ru

Ivan KOROLEV - D.Sc. (Economics), Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Science, RAS Consultant, Deputy Chairman of the Expert Council of the Higher Attestation Commission for Economic Sciences, Institute of World Economy and International Relations, RAS (Moscow, Russia)

Victor KOROLEV - D.Sc. (Economics), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Head of the Department of Management and Marketing (Moscow, Russia) e-mail: Viktor_Korolyov@vavt.ru

Leonid SABELNIKOV - D.Sc. (Economics), Professor, Honored Scientist of the RF, Head of the Department of International Trade and Multilateral Economic Cooperation, Russian Market Research Institute, Chief Researcher of the Institute of International Economics and Finance of the Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development (Moscow, Russia)



Marat SAFIULLIN - D.Sc. (Economics), Professor, Vice-Rector for Economic and Strategic Development of Kazan (Volga Region) Federal University, Director of the Center for Advanced Economic Studies of the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan (Kazan, Republic of Tatarstan)

Elena SAPIR - D.Sc. (Economics), Professor, Vice-Rector for Educational Development, of Yaroslavl State University, Head of the Department of World Economics and Statistics, Yaroslavl State University (Yaroslavl, Russia)

Andrey SPARTAK - D.Sc. (Economics), Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Science, Honored Worker of Science of RF, Director of the Russian Market Research Institute, Russian Foreign Trade Academy, the Head of Department of International Trade and Foreign Trade of the Russian Federation (Moscow, Russia)

Victor SUPYAN - D.Sc. (Economics), Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Science, Honored Worker of Science of RF, the Head of the Scientific Direction, USA and Canada Institute, RAS, Professor of the Department of World and National Economy, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development (Moscow, Russia)

Vladimir SHUMILOV - D.Sc. (Jurisprudence), Professor, Russian Foreign Trade Academy (RFTA) of the Ministry of Economic Development, Head of the Department of International Law (Moscow, Russia)

Antonio SANCHEZ-ANDRES - D.Sc. (Economics), Professor, the University of Valencia (Valencia, Spain)

Victoria E. EROSA - D.Sc. (Administration), Guest Professor of the International graduate Centre of the City University of Applied Sciences (Hochschule), (Bremen, Germany)

J.Y. LEE - Cand. Sc. (Economics), Honorary Professor of the RSA Institute of Far Eastern Studies, Director of Department of European, American and Eurasian Institute for International Economic Policy of the Republic of Korea (Sejong, Republic of Korea)

Garcia Miguel CAYETANO - Professor, La Universidad Nacional Autonoma de Mexico (Mexico, Mexico)

LYU HUATSIN - Professor, Academy of International Trade and Economic Cooperation under the Ministry of Commerce of the PRC (China)

Интеграция северного морского пути с международными транспортными коридорами

УДК:656.022.8; ББК:65.37; Jel:R4
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-7-27

Владимир Юрьевич САЛАМАТОВ,

доктор экономических наук,
кандидат технических наук, профессор,
НИУ «Высшая школа экономики»
(Россия, 101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 20) -
профессор кафедры теории и практики взаимодей-
ствия бизнеса и власти; директор Института
международной торговли и устойчивого развития;
генеральный директор ООО «Международная
торговля и интеграция»
ORCID 0000-0002-6430-640X,
e-mail: VYSalamatov@itandi.ru

Елизавета Андреевна МЕТЕЛЕВА,

Аналитический центр при Правительстве Россий-
ской Федерации (107078, Москва, проспект Академика
Сахарова, 12) - начальник отдела оперативной анали-
тики Ситуационного центра Центра национальных
проектов, e-mail: elizave_1993@mail.ru

Алексей Викторович ПРОСКУРИН,

Департамент информационных технологий Прави-
тельства Москвы (Россия, Москва, 1-й Красногвардей-
ский пр-д, д. 21, стр. 1), начальник отдела аналитики
данных Управления обеспечения разработки цифро-
вого двойника и анализа данных Департамента по со-
провождению цифровых проектов в сфере градострои-
тельства и картографии, ORCID 0000-0002-7128-3007
e-mail: a.v.proskurin@bk.ru

Аннотация

Статья исследует роль Северного морского пути (СМП) в условиях трансформации международных транспортных коридоров (МТК). На основе анализа грузооборота 2023–2024 гг. выявлен парадокс: при стратегическом значении СМП как кратчайшего маршрута Европа–Азия его доля в евразийских перевозках составляет лишь 5%. Установлены ключевые ограничения: инфраструктурный дефицит (износ железных дорог, нехватка ледоколов), технологическая зависимость и санкционные риски. Предложена модель интеграции СМП в МТК через создание Единого арктического оператора, развитие мультимодальных хабов и диверсификацию грузовой базы. Доказано, что достижение целевых показателей (80 млн т к 2030 г.) требует 250–320 млрд руб. инвестиций в судостроительный кластер «Звезда» и преодоления кадрового дефицита.

Ключевые слова: Северный морской путь, арктическая логистика, транспортные коридоры Евразии, ледокольный флот, портовая инфраструктура.



Integration of the Northern Sea Route with International Transport Corridors

Vladimir Yuryevich SALAMATOV,

Doctor of Sciences in Economics, Candidate of Sciences in Technology, Professor, National Research University Higher School of Economics (Russia, 101000, Moscow, Myasnitskaya St., 20) - Professor of the Department of Theory and Practice of Interaction between Business and Government; Director, Institute of International Trade and Sustainable Development; General Director, Research Center "International Trade and Integration,"
ORCID: 0000-0002-6430-640X e-mail: VYSalamatov@itandi.ru

Elizaveta Andreevna METELEVA,

Analytical Center for the Government of the Russian Federation (Moscow, Russia, Akademika Sakharova Avenue, 12) - Head of the Operational Analytics Department, Situation Center, National Projects Center, e-mail: elizave_1993@mail.ru

Aleksey Victorovich PROSKURIN,

Moscow City Department of Information Technologies (Moscow, Russia, 1st Krasnogvardeisky ave., 21, building 1) - Head of the Data Analytics Department, Directorate for Supporting the Development of a Digital Twin and Data Analysis, Department for Support of Digital Projects in Urban Planning and Cartography, ORCID 0000-0002-7128-3007 e-mail: a.v.proskurin@bk.ru

Abstract

This article examines the role of the Northern Sea Route (NSR) amid changing landscape of international transport corridors (ITCs). Based on the analysis of cargo turnover in 2023–2024, the paper identifies a paradox: despite the NSR's strategic importance as the shortest Europe-Asia route, its share in Eurasian shipping is only 5%. The key constraints identified include infrastructure deficiency (railway deterioration, shortage of icebreakers), technological dependence, and sanction-related risks. A model for integrating the NSR into ITCs is proposed, involving the creation of a Unified Arctic Operator, the development of multimodal hubs, and the diversification of the cargo base. The paper argues that achieving the target indicators (80 million tons by 2030) requires 250–320 billion RUB in investments in the "Zvezda" shipbuilding cluster and overcoming the personnel shortage.

Keywords: Northern Sea Route, Arctic logistics, Eurasian transport corridors, icebreaker fleet, port infrastructure.

Северный морской путь (СМП) – это уникальная транспортная артерия, связывающая Европу и Азию через арктические воды России. **Акватория СМП** – водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ¹. В условиях глобальных изменений климата, таяния арктических льдов и роста интереса к освоению ресурсов Арктики СМП приобретает всё большее значение в международных логистических цепочках. Этот маршрут не только сокращает время доставки грузов между ключевыми экономическими центрами мира, но и открывает новые возможности для развития

транспортной инфраструктуры, укрепления международного сотрудничества и повышения конкурентоспособности России на глобальной арене.



Рис. 1. Карта Северного морского пути от Карских ворот до мыса Дежнёва и Большого Северного морского пути от Мурманска до Владивостока

Fig. 1. Map of the Northern Sea Route from Kara Gate to Cape Dezhnev and the Great Northern Sea Route from Murmansk to Vladivostok

Актуальность исследования обусловлена несколькими факторами. Во-первых, в условиях санкционного давления на Россию и необходимости диверсификации транспортных потоков СМП становится стратегически важным элементом восточной транспортной инфраструктуры. Во-вторых, рост интереса к Арктике со стороны ведущих мировых держав, таких как Китай, Япония и страны Европейского союза, подчеркивает необходимость интеграции СМП в систему международных транспортных коридоров (МТК). В-третьих, развитие СМП способствует решению глобальных задач, таких как снижение выбросов углекислого газа за счёт сокращения маршрутов и оптимизации логистических процессов.

Цель исследовательской работы: анализ перспектив развития СМП в контексте восточной транспортной инфраструктуры и его интеграции с МТК.

СРАВНЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ГРУЗОБОРОТА СМП С СУЭЦКИМ КАНАЛОМ И МТК, ПРОХОДЯЩИМИ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РОССИИ

Грузооборот через Суэцкий канал и СМП демонстрирует резко противоположные тенденции в 2023-2024 гг. По данным сравнительного анализа, Суэцкий канал столкнулся с катастрофическим падением объемов перевозок – с 1568,3 млн тонн в 2023 году до 524,5 млн тонн в 2024 году, что означает сокращение на 66,6%. Ос-



новной причиной такого обвала стали атаки хуситов в Красном море, вынудившие судоходные компании массово перенаправлять грузы вокруг Африки. Особенно сильно пострадали контейнерные перевозки, составляющие 60% грузопотока канала, что привело к потерям Египта до 7 млрд долларов.

В то же время Северный морской путь показывает умеренный рост на 4,5% – с 36,25 млн тонн до 37,89 млн тонн. Этот рост обеспечен преимущественно увеличением экспорта сжиженного природного газа (80% грузов), особенно из России в Азию. Однако абсолютные объемы СМП остаются крайне малыми – даже в кризисном 2024 году через Суэцкий канал проходит в 14 раз больше грузов.

Таблица 1

Сравнение грузооборота СМП и Суэцкого канала в 2023-2024 гг.

Направление	2023 г., млн т	2024 г., млн т	Динамика, %	Основные грузы
СМП	36,25	37,89	+4,5	СПГ (80%)
Суэцкий канал	1568,3	524,5	-66,6	Контейнеры (60%)

Источник: Росатом, Управление Суэцкого канала (SCA).

Столь резкое сокращение разницы между двумя маршрутами свидетельствует о серьезных структурных изменениях в мировой логистике. Перенаправление грузопотоков на альтернативные маршруты приводит к существенному удорожанию и удлинению перевозок, что негативно сказывается на глобальной торговле. Восстановление значения Суэцкого канала напрямую зависит от разрешения ближневосточного кризиса, в то время как перспективы СМП остаются ограниченными из-за климатических условий и недостаточной инфраструктуры, несмотря на определенный потенциал роста в секторе энергетических перевозок.

Таблица 2

Общий грузооборот по направлениям МТК в России

Направление	2023 г., млн т	2024г., млн т	Динамика, %	Доля в общем грузопотоке, 2024 г., %
Восточное	424,56	423,71	-0,2	56
Азово-Черноморское	300,24	279,49	-7	37
СМП	36,25	37,89	+4,5	5
«Север-Юг»	17,13	16,20	-5	2

Источник: Росатом, Управление Суэцкого канала (SCA).

Объем перевезенных по морю грузов на Восточном направлении России составил 189,69 и 188,29 млн тонн за 2023 и 2024 года соответственно, со снижением объема, составившим 1%. В то же время объем железнодорожных грузоперевозок показал рост в 0,2%, перейдя от 234,87 млн тонн в 2023 году к 235,42 в 2024. Снижение перевозок по этому пути составило 0,2%.

На Азово-Черноморском направлении в 2023 году объем морских грузоперевозок составил 207,80 млн тонн, а перевозок железнодорожными путями 92,44 млн тонн. В 2024 году объем перевозок по морю снизился на 3%, составив 200,69 млн тонн, а железнодорожных перевозок на 15%, и достиг лишь 78,80 млн тонн. Объем грузоперевозок в 2024 году по этому транспортному коридору был на 7% меньше, чем в предыдущем.

По МТК «Север-Юг» в 2023 году морскими перевозками было перевезено 5,54 млн тонн, а в 2024 году рост составил 6%, достигнув 5,87 млн тонн. По железнодорожным путям по данному направлению в 2023 году было перевезено 11,59 млн тонн, в то время как в 2024 – 10,33 млн тонн со снижением в объеме перевозок данным методом на 11%. Снижение объема перевозок по данному транспортному коридору составило 5%.

По итогам собранных данных о грузопотоке по основным МТК Евразийского транспортного каркаса наибольший грузопоток в 2023 и 2024 гг. проходил по Восточному направлению (424,56 и 423,71 млн тонн). Второе место по объему грузопотока заняло Азово-Черноморское направление (300,24 и 279,49 млн тонн), за ним следует СМП (36,254 и 37,893 млн тонн). На последнем месте МТК «Север-Юг» (17,13 и 16,2 млн тонн).

Таким образом, Восточное направление сохраняет лидерство (56,6% грузопотока, Азово-Черноморское направление теряет объемы (-7%) из-за санкционного давления и логистических ограничений, СМП показывает рост (+4,5%), но его доля остается небольшой (5,1%), есть дальнейший потенциал и пространство для развития, «Север-Юг» сокращается (-5%), уступая другим маршрутам.

На Восточном направлении значительную часть грузопотока составляют нефтяные грузы – 77,57 млн тонн в 2023 году и 77,72 в 2024. Наибольшую часть грузопотока по нему составляет уголь с 222,95 млн тонн в 2023 году и 229 млн тонн в 2024 г.² Кроме них, заслуживающими упоминания грузами, которые перевозятся по данному направлению, являются черные металлы с 14,52 и 11,5 млн тонн; минерально-строительные грузы с 7,32 и 7,1 млн тонн и лесные грузы с 12,99 и 11,68 млн тонн.

По Азово-Черноморскому направлению значительную долю перевозимых грузов составляют нефтяные – 109,75 млн тонн в 2023 году, 104,21 млн тонн в 2024. Крупные доли также занимают такие категории грузов, как уголь: 62,78 и 35,4 млн тонн; черные металлы: 22,01 и 21,76 млн тонн; хлебные грузы: 65,58 и 71,94 млн тонн.



По СМП 80% перевозимых товаров составляют энергоносители, а именно СПГ и его конденсат, угольная продукция, нефтепродукты. Такая доля данных товаров в грузообороте обеспечивается Норникелем, Газпромом, Роснефтью. На оставшиеся 20% приходятся древесина, провиант, горючее, бытовые и жизненно важные товары северного завоза.

По направлению «Север-Юг» в основном осуществляются перевозки хлебных грузов, объем перевозки первых в 2023 году составлял 5,06 млн тонн, 5,25 млн тонн в 2024 году. Значительную долю перевозок по этому МТК также занимают лесные грузы с объемом 1,35 млн тонн и в 2023, и в 2024, нефтяные с 2,51 и 1,75 млн тонн соответственно, а также минерально-строительные грузы, объем перевозок которых в 2023 году составил 1,90 млн тонн, а в 2024 – 1,80 млн тонн.

Проведенный анализ грузопотоков по основным международным транспортным коридорам Евразии за 2023-2024 гг. выявил существенные изменения в структуре мировых грузоперевозок. Наиболее драматичная ситуация сложилась вокруг Суэцкого канала, где объемы перевозок сократились на рекордные 66,6% (с 1568,3 до 524,5 млн тонн) из-за эскалации конфликта в Красном море. Это привело к масштабной перестройке логистических цепочек и значительным экономическим потерям для Египта (около 7 млрд долларов).

В то же время наблюдается умеренный, но устойчивый рост грузопотока по СМП (+4,5%), который, однако, в абсолютных цифрах остается незначительным (37,89 млн тонн в 2024 году) и продолжает уступать традиционным маршрутам. Основу перевозок по СМП (80%) составляют энергоносители, что свидетельствует о его нишевой специализации.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры Евразии требуют:

1. диверсификации грузовой базы СМП за счет неэнергетических товаров;
2. восстановления доверия к Суэцкому каналу после урегулирования ближневосточного кризиса;
3. модернизации железнодорожной составляющей коридора «Север-Юг»;
4. поддержания стабильности Восточного направления как ключевого элемента евразийской логистики.

Данные тенденции свидетельствуют о глубокой трансформации мировых транспортных потоков, где традиционные маршруты теряют свои позиции, а альтернативные направления пока не готовы полностью их заменить.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВОСТОЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие СМП как стратегического элемента национальной транспортной системы сталкивается с комплексом взаимосвязанных проблем. Современное состояние инфраструктуры восточных регионов России характеризуется рядом структурных ограничений, которые подробно исследованы в работах ведущих российских и международных экспертов.

Портовая инфраструктура СМП сильно различается по уровню развития: только порт Сабетта отвечает мировым стандартам благодаря глубинам до 15,3 м и современному оборудованию³. Большинство арктических портов имеют глубины до 12 м и используют оборудование старше 25 лет. Время обработки судов в Мурманске в 4 раза больше, чем в Роттердаме, а стоимость обработки контейнеров выше на 75%.

Состояние наземной транспортной инфраструктуры вызывает не меньшую озабоченность. Железные дороги на Дальнем Востоке эксплуатируются сверх срока, средняя скорость грузовых поездов – не более 36,5 км/ч и снижается на 5–6% в год с 2020. Инвестпрограмма РЖД в 2022–2023 гг. была сокращена на 17%, что замедлило модернизацию путей в критических регионах. Реализация Северного широтного хода тоже отстает на 18 месяцев и страдает от нехватки финансирования и квалифицированных кадров (дефицит – до 40%).

Северного широтного хода также сталкивается с серьезными трудностями, включая 18-месячное отставание от графика и недофинансирование. Эти проблемы усугубляются дефицитом квалифицированных кадров, достигающим 40% по ключевым специальностям.

Технологические аспекты функционирования СМП требуют особого внимания. Анализ Атомфлота за 2024 год свидетельствует о критическом состоянии ледокольного флота: средний возраст атомных ледоколов составляет 28 лет, а коэффициент технической готовности не превышает 0,78. Серьезной проблемой остается неравномерное распределение ледокольного обеспечения между западным и восточным секторами Арктики. Системы мониторинга также демонстрируют значительные недостатки – спутниковое покрытие восточного сектора составляет лишь 40%, а задержка передачи данных достигает 4 часов. Согласно указу президента России Владимира Путина №204 «О национальных целях и задачах развития РФ до 2024 года», план развития СМП на 2024 год предполагал рост грузопотока до 80 млн т, но дефицит ледокольного и грузового флота затрудняет его исполнение. По оценкам авторов, к 2030 году дефицит ледоколов в России возрастет с 2 до 5 ед., а нехватка арктического грузового флота – до 50 ед.



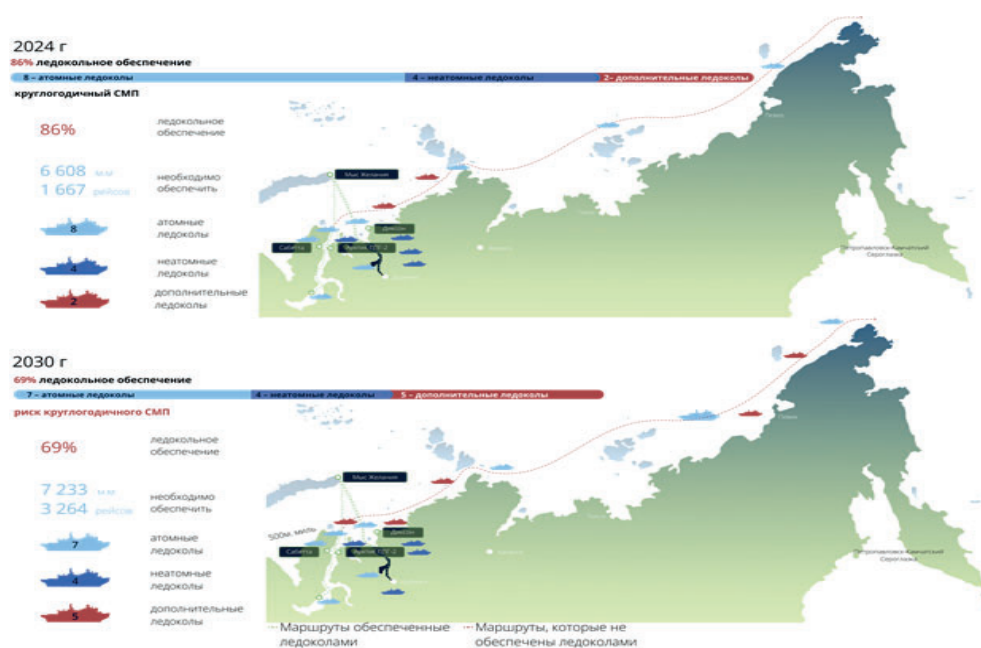


Рис. 2. Прогноз дефицита ледокольного обеспечения СМП
 Fig. 2. Forecast of the shortage of icebreaking support for the NSR

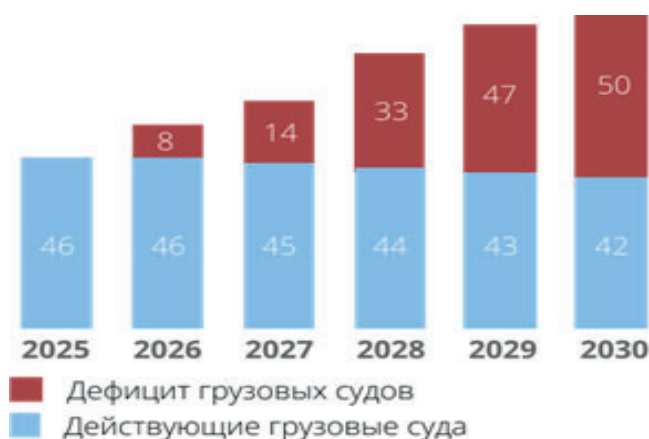


Рис. 3. Прогноз дефицита арктического грузового флота
 Fig. 3. Forecast of the shortage of the Arctic cargo fleet

Финансовые и геополитические ограничения создают дополнительные вызовы для развития СМП. Исследования ЦБ РФ, проведенные в 2024 году, фиксируют значительные последствия санкционного давления: сокращение доступа к

иностранным технологиям, рост стоимости фрахта на 40-45% и увеличение страховых ставок в 2-3 раза. Система международных расчетов также столкнулась с серьезными проблемами: время проведения платежей увеличилось с 1 до 7 дней, а комиссионные расходы выросли с 0,5% до 3,2% от суммы сделки. Особую озабоченность вызывает увеличение требований предоплаты по контрактам, что существенно увеличивает финансовую нагрузку на участников рынка.

Перспективные направления решения этих проблем подробно проанализированы в исследованиях РАН за 2024 год. Ключевыми инициативами являются ускорение строительства порта «Лавна» с общим объемом инвестиций 128 млрд рублей, модернизация региональных аэропортов (56 млрд рублей) и развитие спутниковой группировки (42 млрд рублей). Предлагается создание Единого арктического оператора, введение специального «зеленого коридора» для СМП и разработка федеральной программы подготовки кадров. Реализация этих мер позволит увеличить грузопоток до 80 млн тонн к 2030 году, снизить логистические издержки и создать 45 тыс. новых рабочих мест.

ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗВИТИЕ СМП КАК ЧАСТИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Трансформация СМП в ключевое звено евразийской логистики требует детального анализа его связующей роли между европейскими и азиатскими экономическими центрами. Последние исследования выявляют парадоксальную динамику: при сокращении официального взаимодействия России с ЕС в транспортной сфере (-38% по данным Eurostat за 2023 год), объемы транзитных перевозок по СМП для европейских компаний через азиатских партнеров выросли на 17%. Этот феномен объясняется обходом санкций и формированием новых цепочек добавленной стоимости, где китайские и индийские логистические операторы выступают посредниками для европейских грузовладельцев.

Технические аспекты интеграции демонстрируют значительные региональные различия. Анализ ледовых условий показывает, что западный сектор СМП (Мурманск – Дудинка) обеспечивает 280-300 навигационных дней в году, тогда как восточный (Певек – Петропавловск-Камчатский) – лишь 190-210 дней. Такой дисбаланс существенно влияет на тарифную политику: ставки фрахта на восточных направлениях выше, что ограничивает привлекательность маршрута для азиатских экспортеров. Однако внедрение атомных ледоколов нового поколения (проект 10510 «Лидер») потенциально может увеличить навигационный период в восточном секторе до 240-260 дней.

Инфраструктурные проекты демонстрируют выраженную азиатскую ориентацию. Из 14 новых терминалов, запланированных к строительству до 2030 года, 9 реализуются с участием китайских (COSCO⁴), корейских (Korea Maritime Institute) и японских (Mitsui O.S.K. Lines⁵) партнеров. Особо-



го внимания заслуживает проект угольного хаба в бухте Врангеля (инвестиции SDIC – 3,2 млрд долларов), который предусматривает создание интегрированного логистического комплекса с пропускной способностью 50 млн тонн в год и прямым ж/д выходом на китайскую сеть через пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян.

Экологические стандарты становятся новым полем интеграции. Европейские требования к «зеленому» судоходству, по данным Минтранса (2024), фактически исключают 78% существующего российского арктического флота из работы с ЕС. При этом санкции ЕС с 2022 г. де-факто закрыли доступ российским судам в европейские порты независимо от экологии. В ответ российские операторы активно внедряют технологии LNG-двигателей китайской разработки (CSSC), что позволяет сохранить доступ на азиатские рынки, где экологические требования пока менее жесткие). Однако эта стратегия создает технологическую зависимость от китайских поставщиков.

Перспективы таможенной интеграции остаются противоречивыми. Введение Единого электронного окна на СМП сократило время оформления для азиатских участников до 12 часов (против 24 часов в 2022 году). При этом формирование «зеленых коридоров» с Китаем и Индией позволило увеличить долю контейнеризированных грузов до 23% (против 9% в 2021), хотя этот показатель все еще значительно уступает Суэцкому маршруту (50-60%).

Критическим вызовом остается кадровое обеспечение интеграции.⁶ По данным Минобрнауки за 2024 год, в ДВФУ ~18% выпускников владеют китайским, а подготовки, разработанные совместно с китайскими вузами, пока охватывают лишь 15-20% потребностей отрасли. Параллельно наблюдается отток квалифицированных специалистов в азиатские логистические компании, что создает дополнительные риски для устойчивого развития маршрута.

Таким образом, европейско-азиатская интеграция СМП развивается по сложной траектории, где санкционные ограничения и технологические успехи соседствуют с институциональными и кадровыми вызовами. Как показывают последние исследования SAIS Europe-Asia Center за 2024 год, ключевым фактором успеха станет способность России найти баланс между азиатской ориентацией и сохранением элементов взаимодействия с европейскими партнерами, особенно в области экологических стандартов и цифровизации транспортных процессов.

ПЕРСПЕКТИВЫ И МЕХАНИЗМЫ ИНТЕГРАЦИИ СМП В МТК

СМП обладает значительным потенциалом для интеграции в систему МТК. Однако для реализации этого потенциала необходимо разработать комплексные механизмы, которые учитывают как специфику арктического региона, так и потребности международных участников транспортного рынка.



Геостратегическое значение: СМП является кратчайшим маршрутом между Европой и Азией, что делает его привлекательным для международных грузоперевозок. В условиях роста торговли между этими регионами СМП может стать альтернативой традиционным маршрутам через Суэцкий канал, особенно для крупнотоннажных и специализированных грузов. Например, расстояние между портом Роттердам (Нидерланды) и портом Йокогама (Япония) через СМП составляет около 13 000 км, в то время как через Суэцкий канал – более 20 000 км. Это позволяет сократить время доставки грузов на 10-15 дней, что особенно важно для скоропортящихся товаров и энергоресурсов.⁷

Климатические изменения: Таяние арктических льдов открывает новые возможности для навигации по СМП. Согласно данным Национального центра данных по снегу и льду США (NSIDC), площадь арктического льда сокращается в среднем на 13% за десятилетие. Это увеличивает продолжительность навигационного периода и снижает риски, связанные с ледовой обстановкой.

Экономическая выгода: Использование СМП позволяет значительно сократить время доставки грузов, что снижает логистические издержки и повышает конкурентоспособность маршрута. Один из ключевых моментов заключается в создании двух дополнительных железнодорожных выходов в районе Урала и Сибири. Это позволит значительно расширить возможности перевозок и равномерно распределить грузы по всей протяженности транспортного коридора.

Интеграция в МТК: СМП может быть интегрирован в такие проекты, как Китайская инициатива «Один пояс, один путь» (BRI), а также в транспортные коридоры Европейского союза, что усилит его роль в глобальной логистике. Например, Китай активно инвестирует в развитие арктических маршрутов, что подтверждается участием китайских компаний в проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2».

Для успешной интеграции СМП в международные транспортные коридоры необходимо:

1) Развитие инфраструктуры

Модернизация портовой инфраструктуры вдоль СМП, включая строительство глубоководных терминалов и логистических хабов. Например, порт Сабетта, построенный в рамках проекта «Ямал СПГ», стал ключевым узлом для перевалки сжиженного природного газа. Также сфера развития судоремонтного комплекса в Мурманской области оказывает важное воздействие на техническое обслуживание судов, включая ледоколы, способствуя укреплению инфраструктуры в данной области и повышению качества жизни местного населения.

Улучшение навигационной инфраструктуры, включая установку современных систем навигации, связи и мониторинга. В 2022 году Росатом запустил систему спутникового мониторинга ледовой обстановки, что значительно повысило безопасность судоходства.



Развитие транспортной сети, связывающей СМП с железнодорожными и автомобильными магистралями России и соседних стран. Введение железнодорожного сообщения с западным берегом Кольского залива представляет перспективное направление для дальнейшего развития порта Мурманска, акцентируя внимание на необходимости модернизации железнодорожной инфраструктуры и расширения портовой базы, включая развитие порта «Лавна» в рамках национальных проектов. При реализации проекта по газификации Мурманской области планируется содействовать формированию дополнительных грузовых потоков по Северному морскому пути, при этом осуществляется проект по строительству контейнерного терминала «Западный транспортно-логистический узел».

2) Оптимизация таможенных процедур

Внедрение цифровых технологий для упрощения и ускорения таможенного оформления грузов. Система «цифрового порта» позволяет оперативно получать и обрабатывать подробные данные в режиме реального времени, а инфраструктура способна увеличить обороты перевалки грузов вдвое уже сегодня. В 2023 году ФТС России запустила пилотный проект по использованию блокчейн-технологий для таможенного оформления грузов, следующих по СМП.

Гармонизация таможенных правил и стандартов с международными требованиями, что облегчит взаимодействие с иностранными партнёрами. Например, Россия активно сотрудничает с Китаем в рамках соглашений о взаимном признании таможенных документов.

3) Создание логистических хабов

Формирование ключевых логистических узлов вдоль СМП, которые будут выполнять функции перевалки, хранения и распределения грузов. Регулярные транспортные связи с другими регионами через железные и автомобильные дороги, а также экспертиза в области судостроения и судоремонта, вместе с эффективной системой обучения специалистов, делают транспортный узел в Архангельске ключевым элементом северного транспортного коридора.

Мурманск, в качестве стратегически важного порта Северного морского пути, демонстрировал увеличение объема грузопотока до 58 миллионов тонн к концу 2023 года, ориентируясь на современные стандарты инфраструктуры и занимая видное положение среди портов России. В планах наращивание промышленных мощностей порта до уровня 110 миллионов тонн. Мурманск планируется превратить в крупнейший логистический хаб для перевалки контейнерных грузов.

Развитие мультимодальных транспортных терминалов, обеспечивающих интеграцию морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Например, в порту Архангельск уже функционирует мультимодальный терминал, который обрабатывает грузы, следующие по СМП.

4) Международное сотрудничество

Создание независимого координационного центра СМП, который будет заниматься вопросами управления маршрутом, привлечения инвестиций и координа-

ции действий всех заинтересованных сторон. Например, в 2023 году Россия предложила создать международный консорциум для управления СМП. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин во время российско-китайских переговоров. Также в этом году госкорпорация «Росатом» и арабский портовый оператор DP World создали совместное предприятие для развития транзитных контейнерных перевозок по СМП.

Происходит активное укрепление партнёрства с ведущими международными организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), а также с ключевыми странами, заинтересованными в использовании СМП. Россия активно сотрудничает с Норвегией и Финляндией в рамках Арктического совета. После приостановки деятельности АС в 2022 году из-за геополитических разногласий Россия в 2024-2025 гг. возобновила участие в рабочих группах по климату, экологии и устойчивому развитию в дистанционном формате. Однако полноценное взаимодействие остаётся затруднённым из-за позиции западных стран, которые ограничивают сотрудничество с РФ.

5) Привлечение инвестиций

Разработка инвестиционных программ, направленных на привлечение частного и государственного капитала для развития инфраструктуры СМП. Например, в 2023 году правительство России выделило 100 млрд рублей на развитие арктической инфраструктуры.

Создание благоприятного инвестиционного климата, включая налоговые льготы и гарантии для инвесторов. Например, в рамках Арктической зоны России действуют специальные налоговые льготы для компаний, инвестирующих в развитие СМП.

6) Экологическая устойчивость

Внедрение экологических стандартов, направленных на минимизацию воздействия на арктическую экосистему. Например, в 2022 году Россия ратифицировала Полярный кодекс ИМО, который устанавливает строгие экологические требования для судов, работающих в Арктике.

Использование современных технологий для снижения выбросов и повышения энергоэффективности судов, работающих на СМП. Например, компания «Совкомфлот» активно использует суда с гибридными двигателями, которые снижают выбросы CO₂ на 30%.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ СМП

Для увеличения грузопотока по СМП до 80 млн тонн к 2030 году необходимо выполнить ряд мероприятий по развитию СМП как ключевого элемента Трансарктического транспортного коридора:

1. Взаимодействие между Россией и Казахстаном на фоне ряда инициатив приобретает особую значимость. Создание мультимодальных маршрутов, соединяющих Арктику с Центральной Азией и Китаем, открывает новые воз-



возможности для транзита и увеличения грузооборота. Ключевым элементом такого сотрудничества может стать развитие «северного ответвления» международного транспортного коридора «Север-Юг» с выходом на порты СМП. В частности, представляет интерес проект организации регулярных контейнерных перевозок по маршруту Актау (Казахстан) – Астрахань (Россия) – Архангельск с последующей транспортировкой по Северному морскому пути. Одновременно с этим усиливается конкуренция за контроль над ключевыми арктическими портами и маршрутами.

2. Развитие портовой инфраструктуры на всей протяженности маршрута. Одна из основных задач – расширение Енисейского направления СМП. По Енисею грузы переправляются в Дудинку, где происходит их перегрузка на морские суда для дальнейшей отправки по СМП.

Для реализации поставленных задач требуется строительство новых грузовых портов. В устье Енисей возводятся два подобных объекта:

□ Бухта Север. Перспективная мощность этого нефтеналивного терминала достигает до 100 млн тонн. В северной части Красноярского края активно разрабатываются богатые месторождения нефти.

□ Порт Енисей. Основное назначение этого морского терминала – экспорт каменного угля, добытого на Сырадасайском месторождении по СМП. Мощность нового объекта будет составлять 5 млн тонн, но в будущем объемы ежегодных грузоперевозок удвоятся.

Стоит также отметить важность порта Тикси. Этому порту отведена роль базового пункта управления инфраструктурой на восточном направлении СМП. Соответственно объект должен быть полностью модернизирован и иметь собственный портовой флот. Реконструкция порта Тикси должна включать: углубление акватории до 12-14 метров, строительство крытых складских комплексов, создание ремонтной базы для портового флота. Развитие систем навигации и связи. Эти меры позволят превратить Тикси в полноценный логистический хаб восточного сектора СМП.

В восточной части СМП практически нет портов, кроме Певека и Бухты Провидения. Этим чукотским портам отведена роль опорных точек для новых Северных Морских Путей. На них ложится выполнение таких задач, как обеспечение бункеровки, безопасности судоходства, осуществление поддерживающих функций. После реконструкции грузооборот объектов возрастет в 5 раз.

3. Реализация проекта для разработки Тамбейского месторождения на Ямале. Газ Тамбейского месторождения характеризуется высоким содержанием этана, поэтому оно, наряду с месторождениями Надым-Пур-Тазовского региона, станет сырьевой базой для Комплекса по переработке этансодержащего газа в районе п. Усть-Луга Ленинградской области. Начало добычи газа на Тамбее запланировано на 2026 год.

4. Строительство новых верфей, поиск возможностей покупки готовых судов и налаживание кооперации с мировыми производителями. Одних только российских судостроительных мощностей недостаточно для строительства торгового флота для Арктики, который должен включать грузовые и аварийно-спасательные суда. В связи с этим необходимо налаживать кооперацию с мировыми производителями, в том числе приобретая готовые суда. Ключевую роль играет завершение строительства судостроительного комплекса «Звезда» в ТОР «Большой Камень». Уже функционирующая первая очередь верфи доказала свою эффективность, освоив производство среднетоннажных судов, включая газовозы Arc7 для проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». Для полной реализации потенциала СМП и удовлетворения растущего спроса на арктический флот необходимо ускоренное введение второй и третьей очередей проекта. Вторая очередь, включающая сухой док длиной 400+ метров и цеха полного цикла, позволит России самостоятельно строить крупнотоннажные суда дедвейтом до 250 тысяч тонн, такие как СПГ-танкеры Q-Max и плавучие платформы для шельфовых месторождений. Особую значимость этот проект приобретает в свете планов по разработке Тамбейского месторождения, где к 2026 году потребуется флот из 15-20 специализированных газовозов.

Финансирование второй очереди «Звезды» оценивается в 250-320 млрд рублей и потребует комбинированной модели привлечения средств: 40-50% затрат покроет государственная поддержка через ФЦП «Социально-экономическое развитие Арктической зоны» и ФНБ, остальные средства – через партнерство с китайской CSSC, заинтересованной в арктических технологиях и заказах на 20+ судов для азиатских перевозчиков. Льготы ТОР «Большой Камень», включая нулевой НДС на импорт оборудования и сниженный налог на прибыль, станут стимулом для инвесторов. Параллельно нужно решать кадровый вопрос, создавая образовательный кластер при ДВФУ для подготовки до 500 специалистов ежегодно по дуальным программам.

Третья очередь «Звезды», ориентированная на офшорную технику, должна разрабатываться синхронно, учитывая планы «Роснефти» по освоению шельфа Карского моря. Здесь критически важна кооперация с Владивостокским судостроительным комплексом, который может взять на себя часть заказов по строительству вспомогательных судов. Реализация этого проекта к 2030 году позволит не только удовлетворить внутренние потребности в арктическом флоте, но и выйти на международный рынок. В долгосрочной перспективе завершенный кластер «Звезда» станет основой для технологического суверенитета России в области гражданского и специализированного судостроения, обеспечив мультипликативный эффект для смежных отраслей и создав до 15 тысяч высококвалифицированных рабочих мест в Приморском крае.

5. Проблема дноуглубления. Обеспечение безопасного судоходства по СМП требует масштабных дноуглубительных работ, особенно в условиях активного



развития арктических портов и увеличения грузопотока. Санкционное давление существенно осложнило эту задачу, поскольку Россия лишилась доступа к западным технологиям и сервисам по обслуживанию специализированного флота. На текущий момент (2025 год) потребность в дноуглубительных судах оценивается в 8 единиц (включая траулеры-землесосы и многофункциональные снабженческие суда) и 23 единицы к 2040 году для поддержания глубины фарватеров в акваториях ключевых портов – Дудинки, Сабетты, Тикси и Певека.

Одним из приоритетных направлений должно стать создание отечественного дноуглубительного флота на базе российских верфей, таких как «Звезда» и «Балтийский завод». В частности, «Звезда» уже обладает компетенциями для строительства судов подобного класса – в 2023 году верфь завершила проектирование земснаряда мощностью 3,5 тыс. м³/час, адаптированного для работы в арктических условиях. Для ускорения процесса целесообразно заключение концессионных соглашений с частными инвесторами, например, с участием «Роснефти» или «Новатэка», которые заинтересованы в бесперебойной работе портовых терминалов. Одновременно необходимо привлекать иностранных партнеров, таких как китайская CCCC Dredging, обладающая опытом реализации аналогичных проектов в сложных климатических условиях (например, углубление фарватера в порту Шаньтоу).

Финансирование программы дноуглубления требует комбинированного подхода:

- субсидирование строительства судов через механизмы ФНБ и льготные кредиты ВЭБ.РФ (ставка 1-3% для судостроительных проектов);

- ГЧП-модель, при которой государство берет на себя 60% затрат, а остальное покрывают частные операторы (например, «Совкомфлот» или «Дальневосточная сшивдормная компания»);

- прямые инвестиции через специальные арктические облигации, размещаемые на Московской бирже с гарантированной доходностью 7-9% для инвесторов.

Отдельное внимание следует уделить развитию технологий дистанционного мониторинга донных отложений. Внедрение системы спутникового сканирования (аналогично голландской Fugro) позволит сократить затраты на разведочные работы на 30-40%. Пилотный проект такого мониторинга уже тестируется в Обской губе при поддержке «Росатома», и его масштабирование на весь СМП потребует дополнительных 15-20 млрд рублей до 2030 года.

Кроме того, критически важно снизить зависимость от импорта запасных частей для дноуглубительной техники. Здесь может помочь кооперация с Уральским заводом тяжелого машиностроения (УЗТМ), который способен локализовать производство насосов высокого давления и грунтопроводов. Параллельно стоит рассмотреть перепрофилирование части рыбопромыслового флота – например, суда типа «Пулковский меридиан» после модернизации могут быть адаптированы для дноуглубительных операций в мелководных бухтах.

Реализация этих мер позволит к 2030 году полностью закрыть потребность в дноуглубительных работах на СМП, обеспечив глубину не менее 14 метров на основных участках трассы. Это, в свою очередь, снизит логистические издержки для судовладельцев на 15-20% за счет сокращения времени ожидания ледокольной проводки и оптимизации маршрутов. Успешный опыт может быть тиражирован и на другие стратегические водные пути России, такие как Волго-Балтийский канал и устье Лены, где аналогичные проблемы с заиливанием фарватеров сдерживают рост грузопотоков.

Создание Единого арктического оператора для координации инфраструктурных проектов и стандартов. Единый арктический оператор должен стать централизованным институтом управления Северным морским путём, объединяющим функции, которые сейчас рассредоточены между различными ведомствами и компаниями. Его ключевая задача – преодоление ведомственной разобщённости через унификацию стандартов судоходства, портовой инфраструктуры и экологического контроля по аналогии с ролью Suez Canal Authority в Египте. Оператор возьмёт на себя консолидацию инвестиций в инфраструктуру, включая ледокольный флот, портовые мощности и системы мониторинга, а также обеспечит сквозное планирование грузопотоков с интеграцией с БАМом и Транссибом. Финансовая модель оператора должна сочетать самофинансирование и государственную поддержку. Около 60% доходов может формироваться за счёт платы за ледокольную проводку (по средней ставке 0.4 долл. за тонну груза) и портовых сборов. Остальные 40% следует обеспечивать через целевые субсидии на инфраструктурные проекты по аналогии с китайским Silk Road Fund. Для привлечения частных инвестиций стоит рассмотреть выпуск «арктических» инфраструктурных облигаций с гарантированной доходностью 7% в рублёво-юаневом выражении.



Рис. 4. Предложение по формированию исполнительного комитета Единого арктического оператора

Fig. 4. Proposal for the formation of the Executive Committee of the Unified Arctic Operator



Исполнительный комитет Единого арктического оператора должен формироваться из представителей ключевых игроков: «Роскосмос», «Минцифры» (спутниковые данные и связь), «Росгидромет» (метеорологические и ледовые данные), «МЧС» (аварийно-спасательное обеспечение), «Росатом» (ледокольный флот), «РЖД» (ж/д логистика), «Минвостокразвития» (территориальное планирование), АСИ (инновации). Эта модель напоминает Dubai Maritime City Authority, где государство и бизнес совместно принимают стратегические решения. В рамках оператора необходимо создать специализированные технические дирекции по ледокольному сопровождению, тарифной политике и чрезвычайному мониторингу.

Для бизнеса создание оператора означает сокращение времени согласований за счёт введения единого окна для получения разрешений, а также возможность долгосрочного планирования благодаря прогнозируемым тарифам на 5 лет вперёд. Государство получит инструмент для снижения дублирования расходов – по оценкам, оптимизация ледокольных маршрутов может сэкономить до 70 млрд рублей ежегодно.

ВЫВОДЫ

СМП, несмотря на умеренный рост грузооборота (+4,5% в 2024 году), остаётся нишевым маршрутом, ориентированным преимущественно на энергоносители (80% грузов – СПГ, нефтепродукты, уголь). Его текущие объёмы (37,89 млн тонн) существенно уступают традиционным маршрутам, таким как Суэцкий канал, даже в условиях его кризиса (-66,6% грузопотока из-за конфликта в Красном море). Однако СМП демонстрирует потенциал как альтернатива для стратегических грузов, особенно в условиях санкционного давления и переориентации России на азиатские рынки.

Ключевым ограничением развития СМП выступает инфраструктурная и технологическая отсталость. Порты арктической зоны, за исключением Сабетты, не соответствуют современным стандартам: глубины акваторий не превышают 12 м, железнодорожные пути Дальнего Востока изношены, а средний возраст ледокольного флота достигает 28 лет. Эти проблемы усугубляются геополитическими факторами – ростом страховых ставок, удорожанием фрахта и ограничением доступа к западным технологиям. Тем не менее, наблюдаются позитивные сдвиги: 17% грузопотока СМП формируется за счёт транзита европейских товаров через азиатских посредников.

Перспективы интеграции СМП в глобальную логистику связаны с его уникальными географическими преимуществами. Сокращение маршрута Роттердам-Иокогама на 7 000 км (до 13 000 км) и увеличение навигационного периода до 240-260 дней к 2030 году (благодаря ледоколам проекта «Лидер») создают предпосылки для трансформации СМП в трансконтинентальный коридор. Критически важной становится синхронизация с проектами Китая («Один пояс, один путь»)

и модернизация Транссиба, а сотрудничество с Индией и странами АСЕАН открывает новые перспективы для диверсификации грузопотоков. При этом сохраняется необходимость тонкого баланса между ориентацией на азиатские рынки и поддержанием элементов взаимодействия с европейскими партнерами, особенно в сфере экологических стандартов и цифровизации транспортных процессов.

Для использования этого потенциала требуется осуществить комплекс мер: завершение строительства судостроительного комплекса «Звезда», внедрение цифровых платформ для таможенного оформления, развитие «зелёных коридоров», создание Единого арктического оператора, который возьмёт на себя консолидацию инвестиций в инфраструктуру, включая ледокольный флот, портовые мощности и системы мониторинга, а также обеспечит сквозное планирование грузопотоков с БАМа и Транссиба. Успех СМП как элемента глобальной логистики будет зависеть от способности России преодолеть инфраструктурные ограничения, адаптироваться к новым финансовым реалиям (расчёты в юанях, синдикаты азиатских страховщиков) и предложить миру модель арктического сотрудничества, сочетающую экономические интересы с экологической ответственностью.

С учетом реализации указанных мер к 2030 году СМП выйдет за рамки экономического проекта, став инструментом укрепления геополитических позиций России в условиях переформатирования мировой торговли.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ п.1 ст. 5.1 «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024).

² Кроме них, заслуживающими упоминания грузами, которые перевозятся по данному направлению, являются черные металлы с 14,52 и 11,5 млн тонн; минерально-строительные грузы с 7,32 и 7,1 млн тонн и лесные грузы с 12,99 и 11,68 млн тонн.

³ Большинство арктических портов имеют глубины до 12м и используют оборудование старше 25 лет. Время обработки судов в Мурманске в 4 раза больше, чем в Роттердаме, а стоимость обработки контейнеров выше на 75%.

⁴ China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group)

⁵ MOL (Mitsui O.S.K. Lines- Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines)

⁶ По данным Минобрнауки за 2024 год, в ДВФУ ~18% выпускников владеют китайским, а подготовки, разработанные совместно с китайскими вузами, пока охватывают лишь 15-20% потребностей отрасли.

⁷ Например, расстояние между портом Роттердам (Нидерланды) и портом Йокогама (Япония) через СМП составляет около 13 000 км, в то время как через Суэцкий канал – более 20 000 км. Это позволяет сократить время доставки грузов на 10-15 дней, что особенно важно для скоропортящихся товаров и энергоресурсов



БИБЛИОГРАФИЯ:

Атомный ледокол «Лидер» проекта 10510 // ЦКБ «Айсберг» @@ Atomnyj ledokol «Lider» proekta 10510 // CzKB «Ajsberg». – URL: <https://iceberg.org.ru/portfolio/project-10510-lider/> (дата обращения: 25.03.2025).

В МИД России рассказали о частичном возобновлении работы в Арктическом совете // Газета.Ru. – 2025. – 24 января. @@ V MID Rossii rasskazali o chastichnom vobnovlenii raboty v Arkticheskom sovete // Gazeta.Ru. – 2025. – 24 yanvarya. – URL: <https://www.gazeta.ru/politics/news/2025/01/24/24910292.shtml> (дата обращения: 25.03.2025).

Зеленое судоходство – опыт «Совкомфлота» // Морские вести России. – 2021. – 01 сентября. @@ Zelenoe sudohodstvo – opyt «Sovkomflota» // Morskie vesti Rossii. – 2021. – 01 sentyabrya. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/91402/> (дата обращения: 25.03.2025).

Исаев, А. С. Текущая ситуация на МТК «Север-Юг», Азово-Черноморском, Восточном и Северо-Западном направлениях доклад // Министерство транспорта Российской Федерации, Дирекция международных транспортных коридоров. – 2025. – 17 января @@ Isaev, A. S. Tekushhaya situatsiya na MTK «Sever-Yug», Azovo-Chernomorskom, Vostochnom i Severo-Zapadnom napravleniyakh doklad // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii, Direkciya mezhdunarodnyx transportnyx koridorov. – 2025. – 17 yanvarya. (дата обращения: 20.01.2025)

Крыловский государственный научный центр @@ Krylovskij gosudarstvennyj nauchnyj centr. – URL: <https://krylov-centre.ru/> (дата обращения: 25.03.2025).

Масленников, В. В. МИД РФ заявили о готовности продолжать работу в Арктическом совете // Известия. – 2025. – 13 января @@ Maslennikov, V. V MID RF zayavili o gotovnosti prodolzhat rabotu v Arkticheskom sovete // Izvestiya. – 2025. – 13 yanvarya. – URL: <https://iz.ru/1821004/2025-01-13/v-mid-rf-zaiavili-o-gotovnosti-prodolzhat-rabotu-v-arkticheskom-sovete> (дата обращения: 25.03.2025).

На реализацию проектов мастер-планов городов Арктики и Дальнего Востока выделяют еще 100 млрд рублей // Единая Россия. Архангельская область. – 2024. – 13 сентября. @@ Na realizaciyu proektov master-planov gorodov Arktiki i Dal'nego Vostoka vy'delyat eshhe 100 mlrd rublej // Edinaya Rossiya. Arxangel'skaya oblast'. – 2024. – 13 sentyabrya. – URL: <https://arkhangelsk.er.ru/activity/news/na-realizaciyu-proektov-master-planov-gorodov-arktiki-i-dalnego-vostoka-vydelyat-eshe-100-mlrd-rublej> (дата обращения: 25.03.2025).

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд. Росатом. @@ Ob'em gruzoperevozok po Severnomu morskому puti ustanovil rekord. Rosatom. – URL: <https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskому-puti-ustanovil-rekord/> (дата обращения: 10.03.2025). О транспортном потенциале Северного морского пути @@ . URL: https://parlib.duma.gov.ru/common/upload/document_pravchas/I_ghsf200324.pdf (дата обращения: 25.03.2025).

Перспективы роста Северного морского пути и ключевые вызовы в его развитии // Фонд Росконгресс. @@ Perspektivy rosta Severnogo morskogo puti i klyuchevye vyzovy v ego razvitii // Fond Roskongress.. – URL: <https://roscongress.org/materials/severnyy-morskoy-put-strategicheskie-perspektivy-i-infrastrukturnye-vyzovy/> (дата обращения: 25.03.2025).

Правительство РФ расширило территорию морского порта Сабетта на ЯНАО // Neftegaz. RU. – 2024. – 27 мая. @@ Pravitel'stvo RF rasshirilo territoriyu morskogo porta Sabetta na

YaNAO // Neftegaz.RU. – 2024. – 27 maya.. – URL: <https://neftgaz.ru/news/gosreg/835708-pravitelstvo-rf-rasshirilo-territoriyu-morskogo-porta-sabetta-na-yanao/> (дата обращения: 25.03.2025).

Прокофьева, Т. А. Азиатская часть России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК // Государственный университет «Высшая школа экономики». @@ Prokof'eva, T. A. Aziatskaya chast' Rossii – strategicheskoe napravlenie realizacii tranzitnogo potentsiala strany' v sisteme evroaziatskix MTK // Gosudarstvenny'j universitet «Vy'sshaya shkola e'konomiki». – URL: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/7ti29ow33f/direct/74383102> (дата обращения: 25.03.2025).

Путь и попутчики: Китай заинтересован в развитии Севморпути // Страна Росатом. – 2024. – 19 июня. @@ Put' i poputchiki: Kitaj zainteresovan v razvitii Sevmorputi // Strana Rosatom. – 2024. – 19 iyunya. – URL: <https://strana-rosatom.ru/2024/06/19/put-i-poputchiki-kitaj-zainteresova/> (дата обращения: 25.03.2025).

Росатом и DP World создадут глобального логистического оператора. @@ Rosatom i DP World sozdadut global'nogo logisticheskogo operatora. – URL: <https://atommedia.online/2023/12/07/rosatom-i-dp-world-sozdadut-globalnogo-logi/> (дата обращения: 25.03.2025).

Российско-китайские переговоры в расширенном составе. – Москва, 2023. – 21 марта @@ Rossijsko-kitajskie peregovory' v rasshirennom sostave. – Moskva, 2023. – 21 marta. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/70748> (дата обращения: 25.03.2025).

С «цифрой» по Арктике // Атомный эксперт. – 2022. – 31 октября. @@ S «cifroj» po Arktike // Atomny'j e'kspert. – 2022. – 31 oktyabrya.. – URL: <https://atomvestnik.ru/2022/10/31/s-cifroj-po-arktike/> (дата обращения: 25.03.2025).

СПГ-проекты // НОВАТЭК. @@ SPG-proekty' // NOVATE'K. – URL: <https://www.novatek.ru/ru/about/lng-projects/> (дата обращения: 25.03.2025).

ТОР Большой Камень // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. @@ TOR Bol'shoj Kamen' // Korporaciya razvitiya Dal'nego Vostoka i Arktiki.. – URL: <https://erdc.ru/tors/bolshoy-kamen.html?ysclid=m91mrx6rm915194313> (дата обращения: 15.04.2025).

Arctic Council. – URL: <https://arcticcouncil.org/> (дата обращения: 25.03.2025).

Arctic Economic Council. – URL: <https://arcticeconomiccouncil.com/> (дата обращения: 25.03.2025).

Eurostat. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата обращения: 25.03.2025).

IMO: International Maritime Organization. – URL: <https://www.imo.org> (дата обращения: 25.03.2025).

Logistics Performance Index (LPI). – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 25.03.2025).

National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China. – URL: <https://en.ndrc.gov.cn/> (дата обращения: 25.03.2025).

NSIDC: National Snow and Ice Data Center. (2023). Arctic Sea Ice News & Analysis. – URL: <https://nsidc.org/arcticseaicenews> (дата обращения: 25.03.2025).

Suez Canal Authority. – URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/Pages/default.aspx?folder=Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B> (дата обращения: 10.03.2025).



**Торгово-экономическое сотрудничество
Евразийского экономического союза
с потенциальными странами-партнерами
по Большому Евразийскому партнерству***

Никита Сергеевич ПЫЖИКОВ,

*Всероссийской академии внешней торговли
(Россия, 119285, г. Москва, Воробьевское ш., д. 6А),
руководитель Центра экономической интеграции
Института развития интеграционных
процессов, E-mail: ns.pyzhikov@vavt.ru
<https://orcid.org/0000-0001-6505-127X>*

УДК:339.5; ББК:65.428; Jel:F10
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-28-44

Константин Сергеевич КУЗЬМИЧЕВ,

*Всероссийской академии внешней торговли
(Россия, 119285, г. Москва, Воробьевское ш., д. 6А),
заместитель руководителя Центра
экономической интеграции Института
развития интеграционных процессов,
E-mail: k.kuzmichev@vavt.ru
<https://orcid.org/0000-0003-4008-247X>*

Владимир Николаевич ЖИВАЛОВ,

*доктор экономических наук,
Всероссийской академии внешней торговли
(Россия, 119285, г. Москва, Воробьевское ш., д. 6А),
главный научный сотрудник Центра
социально-политических исследований
Института развития интеграционных
процессов, E-mail: vzhivalov@vavt.ru
<https://orcid.org/0000-0001-6827-5754>*

Аннотация

В статье рассматривается динамика товарооборота Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с потенциальными странами-партнерами по Большому Евразийскому партнерству (БЕП). На основе анализа статистических данных по состоянию на 2015-2022 гг. выяснены изменения в структуре товарного экспорта и импорта ЕАЭС и потенциальных стран-партнерами по БЕП. Установлено, что динамичные показатели товарооборота обусловлены возросшими экспортными поставками товаров из ЕАЭС в отдельные потен-

*Статья подготовлена с использованием аналитических материалов Института развития интеграционных процессов ВАВТ Минэкономразвития РФ.

циальные страны-партнеры по БЕП. Определены наиболее приоритетные активности для развития проекта БЕП, такие как расширение зон свободной торговли, реализация совместных инфраструктурных проектов. Особое внимание уделяется существующим препятствиям, которые могут мешать реализации задач по углублению торгово-экономического сотрудничества, предлагаются пути их преодоления. Сделан вывод, что с учетом многообразия форм взаимодействия между странами на пространстве БЕП, углубление форматов торгово-экономического взаимодействия целесообразнее осуществлять через устранение различного рода барьеров, связанных с перемещением товаров, услуг, капиталов и рабочей силы.

Ключевые слова: товарооборот, сотрудничество, соглашения, меморандум, внешняя торговля, санкции, стратегическое планирование, страны-партнеры, инфраструктурный проект, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Большое Евразийское партнерство (БЕП).

EAEU Trade and Economic Cooperation with Potential Partner Countries of the Greater Eurasian Partnership

Nikita Sergeevich PYZHIKOV,

Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobievskoe shosse, 6A), the Head of the Center for Economic Integration of the Institute for the Development of Integration Processes,

E-mail: ns.pyzhikov@vavt.ru

<https://orcid.org/0000-0001-6505-127X>

Konstantin Sergeevich KUZMICHEV,

Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobievskoe shosse, 6A), the Deputy Head of the Center for Economic Integration of the Institute for the Development of Integration Processes,

E-mail: k.kuzmichev@vavt.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4008-247X>

Vladimir Nicolaevich ZHIVALOV,

Doctor of Sciences in Economics, Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobievskoe shosse, 6A), Chief Researcher at the Center for Socio-Political Research, Institute for the

Development of Integration Processes, E-mail: vzhivalov@vavt.ru

<https://orcid.org/https://orcid.org/0000-0001-6827-5754>

Abstract

The article examines the dynamics of trade turnover of the Eurasian Economic Union (EAEU) with potential partner countries in the Greater Eurasian Partnership (GEP). Based on data analysis over the period 2015-2022, changes in the structure of commodity exports and imports of the EAEU and potential GEP partner countries are clarified. The dynamic indicators of trade turnover are explained by the increased exports from the EAEU to some potential GEP partner countries. The most priority activities for the development of the GEP project are identified, such as expansion of free trade zones and implementation of joint infrastructure projects. Special attention is paid to the existing obstacles that may hinder the deepening of trade and economic



cooperation, and ways to overcome them are proposed. It is concluded that, given the diversity of interaction forms between the GEP countries, it would be reasonable to deepen the trade and economic cooperation by eliminating various barriers related to the movement of goods, services, capital and labour.

Keywords: trade turnover, cooperation, agreements, memorandum, foreign trade, sanctions, strategic planning, partner countries, infrastructure project, Eurasian Economic Union (EAEU), Great Eurasian Partnership (BEP).

Началом Большого Евразийского партнерства (БЕП) следует считать конкретную инициативу Президента Российской Федерации В.В.Путина, изложенную в его послании Федеральному собранию в 2015 году.[1] Она направлена на создание широкого интеграционного контура на евразийском континенте. Ее целью является построение справедливого полицентрического миропорядка, основанного на разностороннем и взаимовыгодном экономическом сотрудничестве по всем актуальным проблемам. БЕП будет осуществляться на добровольной основе, открыто и предусмотрит тесное взаимодействие всех структур, механизмов и инструментов в данной сфере.

Переориентация внешнеторговых потоков ЕАЭС в страны азиатского региона наблюдается с начала текущего столетия, а более активное наращивание объемов внешней торговли с ними началось в санкционный период 2014-2022 гг. Сегодня это просматривается из довольно быстро происходящих изменений во внешней торговле ЕАЭС со странами, которые являются потенциальными партнерами по Большому Евразийскому партнерству (БЕП).

Основные принципы работы БЕП содержатся в ключевых документах стратегического планирования, таких как Стратегия национальной безопасности 2021 года [2] и Концепция внешней политики 2023 года. [3] В соответствии с этими документами БЕП является флагманским внешнеполитическим проектом, который стремится стать «широким интеграционным контуром». БЕП включает в себя такие организации, как ЕАЭС, ШОС, АСЕАН, а также китайскую инфраструктурную инициативу «Один пояс, один путь». Он может создать условия для объединения Евразии в «единое общее континентальное пространство мира, стабильности, взаимного доверия, развития и процветания».[3]

Структурно БЕП включает следующие компоненты: сеть международных торговых и инвестиционных соглашений; общее транспортное пространство; единая сеть экономических коридоров и зон развития; цифровое измерение; энергетическое пространство; финансовое измерение.

Актуальность развития БЕП и содержание повестки для торгово-экономического сотрудничества продиктовано условиями глобальной трансформации экономики, политики международных отношений и общества. Смещение центров силы из стран Запада в страны Евразии, Юго-Восточной Азии, Латинской Америки и

Африки сопровождается «перекраиванием» традиционно сложившихся цепочек добавленной стоимости (ЦДС), логистических цепочек, моделей взаимодействия между всеми участниками: государства, предпринимателей и общества.

Этим обусловлены и основные направления торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС со странами-партнерами в рамках формирования БЕП:

□ формирование региональных правил торговли, которые позволяют обеспечить максимальную экономическую и социальную выгоду для всех стран-участников за счет выстраивания новых евразийских ЦДС;

□ строительство необходимой логистической и транспортной инфраструктуры с учетом передовых разработок в части цифровизации данного сектора;

□ создание финансовой системы, включающей инструменты финансирования перспективных проектов и инициатив, а также платежные решения для совершения торговых сделок как на макро-, так и на микроуровнях, свободные от политизации в виде санкционных ограничений для их использования; формирование нового технологического задела.

Один из важных участников БЕП – ЕАЭС – сосредоточить свое внимание на заключении многосторонних и двусторонних соглашений о свободной торговле. Работа в этом направлении уже активно ведется, в частности, заключены ЗСТ с Сербией и Вьетнамом, а также рассматриваются перспективы подписания аналогичных документов с Египтом, Индонезией, ОАЭ, Индией и Ираном (в настоящее время с Ираном действует Соглашение о ЗСТ).

Анализ состояния торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС с отобранными с потенциальными странами-партнерами показывает, что за 2015-2021 гг. товарооборот всех государств-членов Союза с 12 странами (см. таблицу 1), вырос со 148,8 до 280,2 млрд долл. США. В 2022 г. суммарный объем внешней торговли товарами ЕАЭС (без учета Беларуси) с данной группой стран достиг 386,2 млрд долл. США, увеличившись на 43,8% по отношению к предыдущему году.

Таблица 1

Динамика товарооборота ЕАЭС с потенциальными странами-партнерами по БЕП в 2015-2022 гг. (в млн долл. США)

Страна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Справочно: прирост в 2022 г. (в % к 2021 г.)*
Вьетнам	4 272	4 341	5 935	6 692	5 593	6 249	7 813	5 310	-30,4%
Индия	8 814	8 822	10 840	12 759	13 841	12 412	16 348	38 261	141,8%
Индонезия	2 232	2 859	3 508	2 997	3 058	2 647	3 746	5 233	48,9%
Иран	2 278	3 089	2 694	2 717	2 449	2 904	5 037	6 148	23,4%
Камбоджа	120	152	184	223	263	212	255	127	-49,0%
Китай	78 871	78 614	102 744	126 164	133 415	125 976	166 538	214 802	33,0%



Страна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Справочно: прирост в 2022 г. (в % к 2021 г.)*
Корея, Респ.	19 658	15 960	21 169	28 906	31 156	25 785	32 800	36 867	13,0%
Малайзия	2 213	2 435	2 459	3 440	3 610	3 000	3 539	3 829	13,6%
Монголия	1 244	1 022	1 458	1 750	1 865	1 503	1 965	2 743	43,0%
Пакистан	494	502	652	825	632	901	899	804	-0,4%
Таиланд	2 246	1 941	2 446	2 863	2 621	1 979	2 591	2 397	-2,5%
Турция	26 373	18 475	25 488	29 059	30 843	25 348	38 696	69 703	85,3%
Итого по 12 странам	148 814	138 213	179 578	218 394	229 344	208 916	280 227	386 224	41,7%

Примечание: * – без учета данных по Беларуси.

Источник: составлено авторами по статистическим данным: Официальный сайт ЕЭК, раздел «Финансовая статистика». URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/depstat/fin_stat/stat_tables/Pages/default.aspx; ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic>; Статистический комитет Республики Армения. URL: <https://www.armstat.am/ru/>; Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://stat.gov.kz/ru/>; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. URL: <https://www.stat.kg/ru/>. (дата обращения 14.05.2024)

Наиболее масштабный прирост показателя демонстрировали такие страны, как Индия, Китай и Турция. Заметно вырос товарооборот с Индонезией, Ираном, Республикой Корея и Монголией; с Вьетнамом он рос до 2021 г. Вместе с тем, выявлен относительно низкий уровень внешнеторгового взаимодействия с ЕАЭС характерен для таких стран, как Камбоджа, Монголия и Пакистан.

Совокупный объем импорта товаров всех стран-членов ЕАЭС из потенциальных стран-партнеров по БЕП в 2015-2021 гг. увеличился с 65,5 до 129,5 млрд долл. США. В 2022 г. значение показателя без учета Беларуси составило 145,0 млрд долл. США, увеличившись на 16,7% к предыдущему году.

Основной импортер товаров в ЕАЭС из потенциальных стран-партнеров по БЕП – это Китай. Значительные объемы импортных товаров в ЕАЭС поступают из Республики Корея и Турции, а также Индии (см. таблицу 1).

Динамичные показатели товарооборота были обусловлены резко возросшими экспортными поставками товаров из ЕАЭС в некоторые потенциальные страны-партнеры по БЕП в результате переориентации внешней торговли России с западного направления (ЕС, США и другие недружественные страны) в пользу нейтральных стран в условиях санкционного режима, который в наибольшей степени затронул российский экспорт энергоресурсов. (см. таблицу 2). Так, в 2015-2021 гг. объем товарного экспорта 5 стран-членов ЕАЭС в Индию возрос с 6,1 до 11,3 млрд долл. США, в Индонезию – с 0,6 до 1,0 млрд долл. США, в Иран – с 1,7 до

3,4 млрд долл. США, в Республику Корея – с 14,3 до 18,8 млрд долл. США, в Монголию – с 1, до 1,9 млрд долл. США, в Турцию – с 20,8 до 29,9 млрд долл. США. В 2022 г. прирост экспорта товаров из ЕАЭС (без учета Беларуси) в Индию составил 202,6% по отношению к 2021 г., а его стоимостный объем достиг 32,9 млрд долл. США, в Индонезию – 165,2% и 2,2 млрд долл. США, в Иран – 22,8% и 4,2 млрд долл. США, в Республику Корея – 25,4% и 23,5 млрд долл. США, в Монголию – 43,3% и 2,7 млрд долл. США, в Турцию – 99,6% и 59,0 млрд долл. США. Вместе с тем, из анализа видно, что сократились товарные поставки во Вьетнам (на 39,5%), Камбоджу (на 56,9%) и Таиланд (на 8,7%).

Таблица 2

Динамика товарного экспорта ЕАЭС в потенциальные страны-партнеры по БЕП в 2015-2022 гг. (в млн долл. США)

Страна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Справочно: прирост в 2022 г. (в % к 2021 г.)*
Вьетнам	1 966	1 617	2 257	2 699	1 370	1 777	2 422	1 408	-39,5%
Индия	6 112	5 999	7 503	9 016	9 282	8 274	11 262	32 941	202,6%
Индонезия	627	579	927	1 106	1 045	759	1 017	2 169	165,2%
Иран	1 727	2 564	1 968	1 792	1 625	1 651	3 424	4 189	22,8%
Камбоджа	5	8	12	13	18	9	40	16	-56,9%
Китай	35 065	32 896	45 294	62 865	66 259	59 648	79 228	112 347	43,6%
Корея, Респ.	14 305	10 266	13 484	20 847	19 478	13 513	18 835	23 546	25,4%
Малайзия	737	1 078	734	1 609	1 776	1 223	1 547	1 936	35,3%
Монголия	1 197	985	1 414	1 704	1 830	1 462	1 920	2 682	43,3%
Пакистан	143	186	331	461	208	552	489	519	26,3%
Таиланд	625	678	573	835	658	407	607	467	-8,7%
Турция	20 795	14 608	20 116	22 839	23 801	18 269	29 927	59 028	99,6%
Итого по 12 странам	83 304	71 464	94 613	125 788	127 350	107 544	150 717	241 248	62,7%

Примечание: * – без учета данных по Беларуси.

Примечание: * – без учета данных по Беларуси.

Источник: составлено и рассчитано авторами на основе данных: Официальный сайт ЕЭК, раздел «Финансовая статистика». URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/depstat/fin_stat/stat_tables/Pages/default.aspx; ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic>; Статистический комитет Республики Армения. URL: <https://www.armstat.am/ru/>; Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://stat.gov.kz/ru/>; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. URL: <https://www.stat.kg/ru/>. (дата обращения 14.05.2024)



Таблица 3

Динамика товарного импорта ЕАЭС из потенциальных стран-партнеров по БЕП в 2015-2022 гг. (в млн долл. США)

Страна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Справочно: прирост в 2022 г. (в % к 2021 г.)*
Вьетнам	2306	2725	3677	3992	4223	4472	5391	3902	-26,4%
Индия	2702	2822	3337	3743	4558	4138	5086	5320	7,7%
Индонезия	1605	2280	2581	1892	2014	1888	2729	3064	13,6%
Иран	551	525	726	924	824	1 253	1 614	1 960	24,8%
Камбоджа	115	144	172	209	244	204	214	111	-47,6%
Китай	43806	45718	57450	63299	67156	66328	87309	102455	23,1%
Корея, Респ.	5353	5694	7685	8059	11677	12272	13965	13321	-3,8%
Малайзия	1476	1357	1725	1831	1834	1777	1992	1893	-2,4%
Монголия	47	37	44	46	35	40	45	61	33,2%
Пакистан	351	316	321	364	423	349	411	285	-28,1%
Таиланд	1621	1263	1874	2028	1963	1572	1984	1929	-0,9%
Турция	5578	3867	5373	6219	7042	7079	8769	10675	32,5%
Итого по 12 странам	65511	66748	84964	92606	101994	101371	129510	144976	16,7%

Примечание: * – без учета данных по Беларуси.

Источник: составлено и рассчитано авторами на основе данных: Официальный сайт ЕЭК, раздел «Финансовая статистика». URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/depstat/fin_stat/stat_tables/Pages/default.aspx; ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic>; Статистический комитет Республики Армения. URL: <https://www.arm-stat.am/ru/>; Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://stat.gov.kz/ru/>; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. URL: <https://www.stat.kg/ru/>. (дата обращения 14.05.2024)

Одним из ключевых и наиболее перспективных направлений развития торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС с потенциальными странами-партнерами по БЕП является Китайская Народная Республика (КНР). В настоящее время Китай входит в число важнейших внешнеторговых партнеров Союза. За 2015-2021 гг. товарооборот ЕАЭС с Китаем вырос на 87,7 млрд долл. США, с 78,9 до 166,5 млрд долл. США. В частности, экспорт увеличился на 44,2 млрд долл. США (с 35,1 до 79,2 млрд долл. США), импорт – на 43,5 млрд долл. США (с 43,8 до 87,3 млрд долл. США). Удельный вес Китая во внешнем товарообороте ЕАЭС вырос с 13,6%



до 19,7%, в экспорте ЕАЭС в третьи страны – с 9,4% до 15,1%, в импорте ЕАЭС из третьих стран – с 21,3% до 27,4%.

В 2022 г. под воздействием происходящих глобальных вызовов роль Китая для экономик ЕАЭС возросла еще сильнее. В 2022 г. товарооборот стран ЕАЭС (без учета данных по Беларуси) возрос до 214,8 млрд долл. США, в том числе экспорт – до 112,3 млрд долл. США, импорт – до 102,5 млрд долл. США. Удельный вес Китая во внешнем товарообороте ЕАЭС составил 24,1%, в экспорте ЕАЭС в третьи страны – 18,0%, в импорте ЕАЭС из третьих стран – 38,2%.

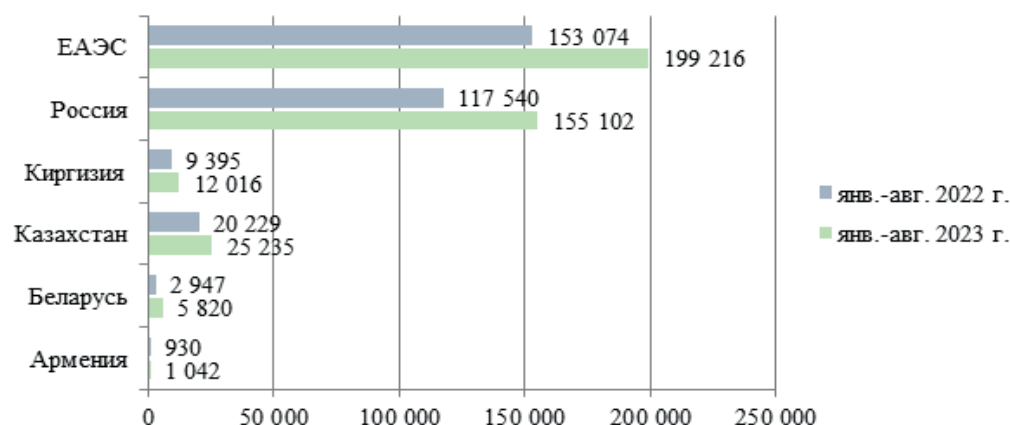


Рис. 1. – Товарооборот Китая со странами-членами ЕАЭС в январе-августе 2022 г. и в январе-августе 2023 г. (в млн долл. США)

Fig. 1. – China's trade turnover with the EAEU member states in January-August 2022 and in January-August 2023 (in millions of US dollars)

Источник: составлено и рассчитано авторами по данным Главного таможенного управления КНР. URL: <http://english.customs.gov.cn/>. (дата обращения 11.04.2024)

По данным Главного таможенного управления КНР, в январе-августе 2023 г. суммарный товарооборот Китая со странами-членами ЕАЭС вырос на 30,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составил 199,2 млрд долл. США. Товарооборот с Арменией увеличился до 1,0 млрд долл. США (на 12,0%), с Беларусью – до 5,8 млрд долл. США (на 97,5%), с Казахстаном – 25,2 (на 24,7%), с Киргизией – до 12,0 (на 27,9%), с Россией – до 155,1 (на 32,0%) (см. рисунок 1).

При этом экспортные поставки товаров из Китая в ЕАЭС в январе-августе 2023 г. по сравнению с январем-августом 2022 г. возросли с 65,1 до 103,1 млрд долл. США, или на 58,5%. Объем товарного импорта КНР из всех государств-членов Союза увеличился с 88,0 до 96,1 млрд долл. США, или 9,2% (см. таблицу 4).



Таблица 4

Стоимостные показатели внешней торговли товарами Китая со странами-членами ЕАЭС в январе-августе 2022 г. и январе-августе 2023 г. (экспорт/импорт)

<i>Страна</i>	<i>Экспорт КНР в страну, млн долл. США</i>			<i>Импорт КНР из страны, млн долл. США</i>		
	<i>янв.-авг. 2022 г.</i>	<i>янв.-авг. 2023 г.</i>	<i>прирост, янв.-авг. 2023 г. в % к янв.-авг. 2022 г.</i>	<i>янв.-авг. 2022 г.</i>	<i>янв.-авг. 2023 г.</i>	<i>прирост, янв.- авг. 2023 г. в % к янв.-авг. 2022 г.</i>
Армения	285	387	35,6%	645	655	1,5%
Беларусь	1 741	3 847	120,9%	1 206	1 974	63,6%
Казахстан	9 705	15 106	55,7%	10 524	10 129	-3,8%
Киргизия	9 330	11 978	28,4%	64	38	-41,1%
Россия	43 995	71 806	63,2%	73 545	83 297	13,3%
ЕАЭС	65 056	103 123	58,5%	88 017	96 092	9,2%

Источник: составлено и рассчитано авторами по данным Главного таможенного управления КНР. URL: <http://english.customs.gov.cn/>. (дата обращения 14.04.2024)

В число товарных групп с наибольшим абсолютным приростом в экспорте Китая в ЕАЭС в январе-августе 2023 г. (к АППГ) вошли автотехника, механическое оборудование и техника, компьютеры, электрические устройства, аппаратура связи, обувь, одежда трикотажная, пластмассы и изделия из них (см. рисунок 2).



Рис. 2 – Товарные группы с наибольшим приростом в экспорте Китая в ЕАЭС в январе–августе 2023 г. по сравнению с январем–августом 2022 г. (в млн долл. США и в % к АППГ)

Fig. 2 – Commodity groups with the largest increase in China's exports to the EAEU in January–August 2023 compared to January–August 2022 (in millions of US dollars and % of APPG)

Источник: составлено и рассчитано по данным Главного таможенного управления КНР. URL: <http://english.customs.gov.cn/>. (дата обращения 11.04.2024)

В импорте Китая из ЕАЭС в январе–августе 2023 г. по сравнению с январем–августом 2022 г. наибольший прирост в абсолютном выражении зафиксирован в товарных группах 27 «Топливо», 76 «Алюминий», 12 «Маслосемена», 26 «Руды», 31 «Удобрения» и 71 «Драгоценные металлы и камни» (см. рисунок 3).

В товарном экспорте ЕАЭС в потенциальные страны-партнеры по БЕП преобладают следующие товарные группы:

□ Вьетнам: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (15,1% от объема экспорта ЕАЭС в 2022 г.), топливно-энергетические товары (29,4%), продукция химической промышленности, каучук (21,8%), металлы и изделия из них (20,5%);

□ Индонезия: топливно-энергетические товары (18,5%), продукция химической промышленности, каучук (37,7%), металлы и изделия из них (34,9%);

□ Иран и Пакистан: агропродовольственная продукция (69,9% и 73,1%, соответственно);

□ Таиланд: топливно-энергетические товары (25,9%), продукция химической промышленности, каучук (29,0%), драгоценные камни, металлы и изделия из них (16,0%), металлы и изделия из них (18,5%).



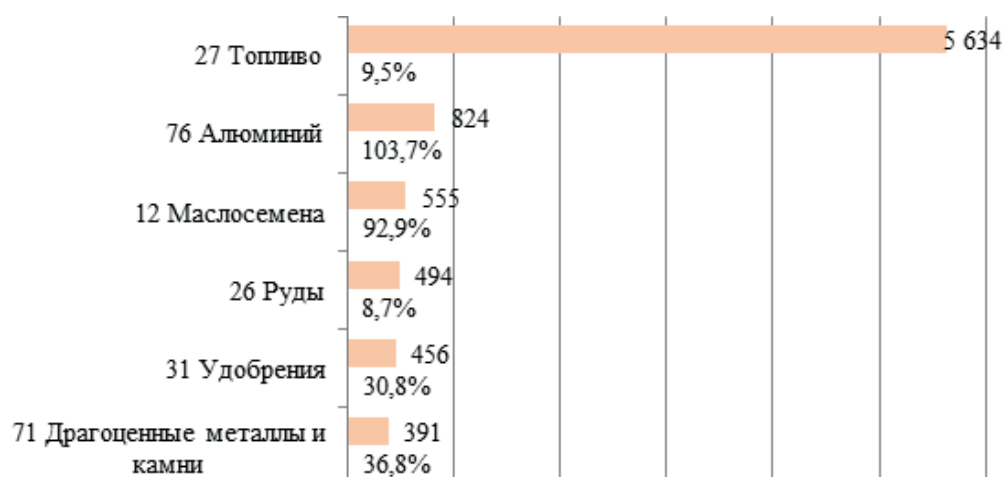


Рис. 3 – Товарные группы с наибольшим приростом в импорте Китая из ЕАЭС в январе–августе 2023 г. по сравнению с январем–августом 2022 г. (в млн долл. США и в % к АППГ)

Fig. 3 – Commodity groups with the largest increase in China's imports from the EAEU in January–August 2023 compared to January–August 2022 (in millions of US dollars and % of APPG)

Источник: составлено и рассчитано авторами по данным Главного таможенного управления КНР. URL: <http://english.customs.gov.cn/>. (дата обращения 11.04.2024)

Топливо-энергетические товары преобладают в товарном экспорте ЕАЭС в Индию (83,4%), Камбоджу (79,0%), Китай (70,1%), Республику Корея (80,3%), Малайзию (82,7%), Монголию (60,0%) и Турцию (70,7%).

К наиболее заметным структурным сдвигам можно отнести существенное повышение доли топливо-энергетических товаров в экспорте ЕАЭС в Индию, Малайзию и Турцию, продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного) – в экспорте в Иран и Пакистан, металлургической продукции – в экспорте во Вьетнам и Индонезию (см. таблицу 5).

К основным импортируемым товарам из потенциальных стран-партнеров по БЕП в ЕАЭС относятся:

□ Вьетнам: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (16,0%), текстиль, текстильные изделия и обувь (12,1%), машины и оборудование (33,6%);

□ Индия: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (22,5%), продукция химической промышленности, каучук (35,8%), машины и оборудование (20,0%);

□ Индонезия: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (71,9%), машины и оборудование (14,0%);

□ Иран: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (37,4%), минеральные продукты (13,5%), продукция химической промышленности, каучук (20,4%), металлы и изделия из них (12,6%);

□ Камбоджа: текстиль, текстильные изделия и обувь (83,3%);

□ Китай: продукция химической промышленности, каучук (14,8%), текстиль, текстильные изделия и обувь (12,4%), металлы и изделия из них (7,6%), машины и оборудование (39,9%), транспортные средства (9,4%);

□ Республика Корея: продукция химической промышленности, каучук (18,5%), металлы и изделия из них (11,1%), машины и оборудование (23,7%), транспортные средства (31,7%);

□ Малайзия: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (20,8%), продукция химической промышленности, каучук (28,4%), машины и оборудование (41,9%);

□ Монголия: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (10,5%), минеральные продукты (44,7%), транспортные средства (26,6%);

□ Пакистан: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (37,4%), продукция химической промышленности, каучук (11,7%), кожевенное сырье, пушнина и изделия из них (9,5%), текстиль, текстильные изделия и обувь (30,3%);

□ Таиланд: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (18,8%), продукция химической промышленности, каучук (23,1%), машины и оборудование (16,2%), транспортные средства (27,1%);

□ Турция: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, кроме текстильного (18,7%), продукция химической промышленности, каучук (17,5%), текстиль, текстильные изделия и обувь (19,4%), машины и оборудование (21,3%).

За период 2015-2022 гг. в структуре товарного импорта ЕАЭС, поступившего из стран – потенциальных партнеров по БЕП, произошли заметные изменения. Так, в импорте ЕАЭС из Индии значительно сократился удельный вес текстильной продукции, но выросла доля машин и оборудования; в импорте из Ирана уменьшилась доля агропродовольственных и топливно-энергетических товаров и возросла доля химической и металлургической продукции. В импорте из восточноазиатских стран – Вьетнама, Китая, Республики Корея, Малайзии и Таиланда – ощутимо снизилась значимость машин и оборудования, из Монголии – минеральных продуктов, из Пакистана – сельскохозяйственной и текстильной продукции, из Турции – агропродовольственных товаров (см. таблицу 6).



В целом товарооборот Российской Федерации (и ЕАЭС) с большинством потенциальных участников БЭП, также оценивается весьма скромными показателями, в сравнении с крупными экономиками зарубежных стран. Последние опубликованные данные ФТС свидетельствуют, что товарооборот России в 2023 году составил 710,1 млрд долл. США. Из них 51% пришелся на азиатские страны, 23% – на европейские, 11% – на Ближний Восток. Еще 8% – на ближнее зарубежье, 4% – на американские страны, а 3% – на Африку. Лидером с товарооборотом в 240,1 млрд долл. США остается КНР. На второе место с пятого поднялась Индия, торговля с которой выросла в 1,8 раза (64,9 млрд долл. США). На третьей позиции Турция (56,5 млрд долл. США). Далее следуют Белоруссия (55 млрд долл. США) и Казахстан (26 млрд долл. США). На эти пять стран приходится 60% всего товарооборота России в 2023 году.

Проведенный анализ с участием Российской Федерации показывает, что для стран дальнего зарубежья Россия чаще выступает поставщиком промежуточных сырья и материалов, нежели чем экспортером готовой продукции.

Такая ситуация приводит к определенным сложностям, которые могут препятствовать полной реализации задач по развитию торгово-экономического сотрудничества:

- угроза попадания под вторичные санкции США в случае развития сотрудничества с Российской Федерацией, так как негативное влияние от ограничений США в торговле со странами БЭП может превысить позитивные последствия развития торговых отношений с Россией. В пользу данного выбора свидетельствует то, что нейтральные страны не вводят санкций в отношении России, однако финансовые учреждения таких стран придерживаются санкций, введенных недружественными странами во взаимодействии с российскими экономическими операторами;

- дисбаланс в торговле с ключевыми партнерами: Китаем и Индией, который оказывает негативное влияние на развитие торговли в национальных валютах;

- неразвитая логистика, включая дороги, порты и склады в азиатском направлении. Необходимо отметить, что китайская инициатива «Один пояс один путь» направлена на создание благоприятных условий для доступа китайских товаров к высоко маржинальным рынкам развитых стран, российские интересы при определении маршрутов прокладки новых дорог и строительства инфраструктуры не учитываются;

- различия в уровне жизни в ЕАЭС и странах БЭП, а также в культуре и образовании.

Современный этап развития торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС в качестве основы БЭП, имеет, на наш взгляд, и другие существенные недостатки. К ним можно отнести отсутствие согласованной и документально утвержденной Концепции БЭП, скоординированных планов и стратегий по развитию БЭП. Не-

маловажным является и существующее сопротивление формированию БЕП со стороны недружественных России стран, а также имеющийся недостаток научных исследований о БЕП.

Решением возникающих проблем при разработке форматов углубления торгово-экономического сотрудничества в рамках БЕП в целях реализации предлагаемых задач необходимо использовать, по нашему мнению, всё многообразие предлагаемых инициатив по его развитию. Так, представляется целесообразным взаимодействие между странами на пространстве БЕП осуществлять через развитие проектной деятельности России, (в том числе при участии ЕЭК), направленной на рост взаимодействия между заинтересованными странами. Еще одной из инициатив в международных экономических организациях на пространстве БЕП могло бы стать развитие финансовой инфраструктуры для осуществления платежей в национальных валютах между странами, расширение логистической инфраструктуры, сотрудничество в сферах энергетики, сельского хозяйства и других областях, имеющих взаимный интерес для всех участников.

В рамках решения проблемы дифференциации задач по развитию торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС с потенциальными странами-партнерами БЕП следует использовать непосредственное расширение самого ЕАЭС за счет вовлечения в его состав новых членов. Устранение торговых барьеры и обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы может быть достигнуто через увеличение сети преференциальных торгово-экономических соглашений ЕАЭС на всем пространстве БЕП.



Таблица 5
Товарная структура экспорта ЕАЭС в потенциальные страны-партнеры по БЕП в 2015 и 2022 гг. (в % к итогу)

Коды ТН ВЭД	Вьетнам		Индия		Индонезия		Иран		Камбоджа		Китай		Корея, Респ.		Малайзия		Монголия		Пакистан		Таиланд		Турция	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022
01-24	1,1	15,1	1,1	2,2	7,1	4,2	37,4	69,9	29,3	0,8	4,4	5,6	8,3	8,2	2,6	1,9	14,2	11,8	19,1	73,1	1,4	6,4	8,8	8,9
25-27	11,7	31,4	9,8	83,6	24,0	20,7	4,7	4,0	0,3	79,0	63,0	75,6	79,0	80,8	44,7	83,0	69,0	60,1	1,6	8,1	36,0	27,1	24,3	71,0
27	9,8	29,4	8,0	83,4	18,8	18,5	4,7	3,7	0,3	79,0	59,0	70,1	78,7	80,3	44,2	82,7	68,9	60,0	0,3	8,0	34,3	25,9	23,7	70,7
28-40	10,5	21,8	22,6	7,6	56,2	37,7	2,8	3,5	11,7	7,6	10,7	3,9	0,7	2,3	42,4	9,4	5,5	8,3	12,9	4,0	29,9	29,0	4,3	3,6
41-43	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
44-49	1,2	3,9	4,1	0,7	5,1	0,9	10,4	8,1	5,1	3,2	8,9	4,6	1,5	2,0	2,7	0,8	0,4	1,3	20,2	1,2	2,2	1,6	1,2	0,8
50-67	0,2	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,8	1,6	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	5,6	0,3	0,0	0,0	0,2	0,2
71	0,0	0,5	16,9	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,2	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	16,0	0,1	1,5
72-83	2,1	20,5	6,0	1,1	6,5	34,9	35,9	1,6	0,0	0,0	5,9	8,4	6,6	5,7	1,6	3,6	2,4	6,5	15,6	10,9	21,2	18,5	23,2	13,3
84-85	9,3	0,9	14,9	0,5	0,8	0,6	5,6	9,8	3,6	0,0	4,7	0,3	0,4	0,2	4,5	0,4	3,8	4,5	3,0	0,2	0,6	0,3	0,3	0,5
86-89	2,7	2,7	0,3	0,1	0,0	0,3	1,8	0,7	48,9	5,2	0,3	0,1	0,3	0,3	0,1	0,6	2,4	5,1	19,7	1,6	0,4	0,1	0,4	0,1
90-92	0,8	0,4	3,3	0,1	0,1	0,3	0,4	0,1	0,4	0,0	0,5	0,1	0,1	0,0	1,3	0,3	0,1	0,1	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0
68-70, 93-97, 99	60,3	2,8	20,5	0,7	0,1	0,4	0,1	0,6	0,8	0,4	1,4	0,0	3,0	0,1	0,1	0,1	2,0	2,0	1,4	0,5	7,8	0,7	37,2	0,1

Источник: Составлено авторами по данным ГТС Trade Map// URL: <https://www.trademap.org/>

Таблица 6
Товарная структура импорта ЕАЭС из потенциальных стран-партнеров по БЕП в 2015 и 2022 гг. (в % к итогу)

Коды ТН ВЭД	Вьетнам		Индия		Индонезия		Иран		Камбоджа		Китай		Корея, Респ.		Малайзия		Монголия		Пакистан		Таиланд		Турция	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022	2015	2022
01-24	15,8	16,0	25,9	22,5	54,8	71,9	43,1	37,4	2,0	4,8	4,4	2,7	2,4	3,0	17,0	20,8	14,0	10,5	45,5	37,4	9,6	18,8	30,0	18,7
25-27	0,3	0,2	0,6	0,4	0,0	0,1	28,9	13,5	0,0	0,0	0,4	0,4	2,1	3,3	0,5	1,7	80,2	44,7	0,2	0,6	0,1	3,4	1,7	3,3
27	0,1	0,1	0,3	0,3	0,0	0,1	21,8	10,5	0,0	0,0	0,3	0,3	2,0	3,3	0,5	1,7	16,4	0,5	0,0	0,0	0,0	3,4	0,3	2,7
28-40	1,9	5,8	35,0	35,8	12,8	6,2	15,8	20,4	0,4	1,3	9,9	14,8	16,7	18,5	14,7	28,4	0,0	6,9	4,7	11,7	17,7	23,1	12,7	17,5
41-43	1,4	0,5	1,5	0,7	0,4	0,1	0,0	0,0	0,4	8,6	1,2	1,8	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	3,5	9,5	0,1	0,3	0,9	0,7
44-49	0,2	0,2	0,3	0,3	1,2	1,0	0,2	0,6	0,0	0,1	1,2	1,4	1,2	1,2	0,4	0,3	0,6	0,4	0,0	0,0	0,3	0,4	1,6	1,9
50-67	19,8	12,1	12,8	2,9	10,9	3,0	0,9	3,2	93,8	83,3	12,6	12,4	2,0	1,6	0,9	0,7	2,4	5,0	41,5	30,3	4,0	2,3	17,9	19,4
71	0,1	0,0	0,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	2,7	0,1	0,3
72-83	1,1	2,5	5,4	6,6	1,9	0,9	3,2	12,6	0,0	0,0	8,4	7,6	10,1	11,1	1,5	1,0	0,0	0,2	0,6	0,9	2,1	1,2	6,8	6,5
84-85	57,1	33,6	11,6	20,0	9,2	14,0	3,0	6,4	2,2	0,5	48,1	39,9	33,9	23,7	55,6	41,9	1,1	4,6	0,1	0,4	46,8	16,2	16,3	21,3
86-89	0,1	1,0	3,1	2,0	4,6	1,8	0,6	0,8	1,2	0,8	3,9	9,4	24,4	31,7	1,2	0,9	1,3	26,6	0,0	0,0	11,1	27,1	6,5	6,2
90-92	0,1	0,8	0,8	2,3	1,2	0,4	0,2	0,1	0,0	0,0	2,1	2,6	3,2	5,0	4,7	2,5	0,0	0,3	1,4	5,3	2,3	3,2	1,0	0,7
68-70, 93-97, 99	2,1	27,4	2,4	3,2	2,9	0,7	3,9	4,9	0,0	0,6	7,6	6,9	3,7	0,9	3,4	1,7	0,2	0,2	2,5	3,7	2,2	1,2	4,6	3,5

Источник: Составлено авторами по данным ITC Trade Map. URL: <https://www.trademap.org/>.



БИБЛИОГРАФИЯ / REFERENCES

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 03.12.2015 г. «Послание Президента Российской Федерации» @@ Poslanie Prezidenta RF Federal'nomu Sobraniyu ot 03.12.2015 g. «Poslanie Prezidenta Rossijskoj Federacii». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_189898/. (дата обращения 04.04.2024)
2. Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» @@ Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 02.07.2021 g. № 400 «O Strategii nacional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federacii». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046>. (дата обращения 10.05.2024)
3. Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 31 марта 2023 г.) @@ Konceptsiya vneshnej politiki Rossijskoj Federacii (utverzhdена Prezidentom Rossijskoj Federacii V.V.Putiny'm 31 marta 2023 g.). URL: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/> (дата обращения 24.04.2024)



Применение цифровых технологий в логистике

УДК:658.7./8; ББК:65.291.592; Jel:R40
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-45-56

Ирина Юрьевна КАРХОВА,
кандидат экономических наук, доцент,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А), профессор
кафедры менеджмента и маркетинга,
e-mail: irina_karkhova@vavt.ru

Аннотация

Сегодня трудно представить выполнение основных логистических операций – перевозок, складирования, управления заказами, запасами, отслеживания грузов в пути, возврата товаров, без использования цифровых технологий. Базовыми цифровыми технологиями в логистике являются: штриховое и RFID – кодирование товаров и упаковок, сканирование, электронный документооборот (EDI – Electronic Data Interchange), спутниковая навигация и отслеживание транспортных средств (GPS/ГЛОНАСС), мобильная связь. Эти технологии существенно ускоряют доставку, помогают отслеживать товары в пути, оптимизируют грузопереработку на складах, позволяют избежать ошибок при осуществлении логистических операций, сокращают временные, финансовые и трудовые ресурсы.

Ключевые слова: международная торговля, логистика, транспортные операции, цифровые технологии.

Digital Technologies in Logistics

Irina Yur'evna KARKHOVA,
Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobyovskoye highway, 6A),
Department of Management and Marketing - Professor, e-mail: irina_karkhova@vavt.ru

Abstract

Today, it is difficult to imagine performing core logistics operations – transportation, warehousing, order and inventory management, in-transit tracking, and product returns – without the use of digital technologies. The basic digital technologies in logistics are: barcode and RFID coding of goods and packages, scanning, electronic document management (EDI – Electronic Data Interchange), satellite navigation and vehicle tracking (GPS/GLONASS), and mobile communications. These technologies significantly speed up delivery, help track goods en route, optimize cargo handling in warehouses, help avoid errors in logistics operations, and reduce time, financial, and labour resources.

Keywords: international trade, logistics, transport operations, digital technologies.



Интегрированное управление процессами перемещения материальных потоков в международной торговле осуществляется с помощью систем координации отношений с клиентами CRM (Customer Relationship Management) и поставщиками SRM (Supplier Relationship Management), систем управления транспортом TMS (Transport Management System) и систем управления складом WMS (**Warehouse Management System**), являющихся модулями корпоративной информационной системы ERP-класса. Существенную роль в реализации логистических операций выполняют цифровые технологии. Цифровизация логистики идет полным ходом, однако в основном только отдельных логистических процессов, например, инвентаризации на складе, приема заказов или маршрутизации перевозок.

Фрагментарная цифровизация не может обеспечить выполнение таких требований, предъявляемых к современному бизнесу, как быстрое реагирование на постоянные изменения внешней среды или массовую кастомизацию продукции. Комплексное же изменение всех систем предприятия с помощью цифровых технологий, называемое «цифровой трансформацией», позволит оптимизировать бизнес-процессы, повысить эффективность, а также откроет новые возможности для развития, позволит предоставлять не просто товары, но комплексные услуги, основанные на этих товарах.

В рамках национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации», принятой в 2017 году, Министерством транспорта Российской Федерации был принят ведомственный целевой проект «Цифровой транспорт и логистика», задачей которого является «создание и развитие единой мультимодальной цифровой транспортной системы и логистического пространства России на основе отечественных разработок».

В программе приводятся «сквозные», «прорывные» цифровые технологии, которые позволяют построить логистику будущего: интернет вещей (IoT), аналитика больших данных (Big Data), искусственный интеллект (AI), блокчейн, робототехника, беспроводная связь нового поколения, квантовые вычисления, виртуальная и дополненная реальность (AR/VR), трехмерная печать (3D), беспилотные аппараты и другие.

Российская транспортно-логистическая отрасль не только не осталась в стороне от Четвертой промышленной революции (индустрия 4.0), но, наоборот, быстрее, чем другие отрасли, внедряет «киберфизические системы» в свою деятельность. Интернет-издание о высоких технологиях CNews в статье «Цифровизация транспортной отрасли 2024» [2] утверждает, что «уровень цифровой зрелости российской транспортной отрасли достаточно высокий, по некоторым направлениям она занимает лидирующие позиции в мире».

Институт статистических исследований и экономики знаний ВШЭ провел исследование и выявил, что спрос отрасли транспорта и логистики на цифровые технологии в 2020 составил 89,4 млрд руб., а с 2030 г. может вырасти до 626,6 млрд руб. Среднегодовые темпы роста составят 21% [13].

Авторы исследования отмечают, что «транспортная отрасль движется в направлении развития мультимодального, подключенного, автоматизированного, безопасного, более экологичного и в конечном счете беспилотного транспорта».[13] Основными трендами развития транспорта являются: перевод в электронный вид транспортных документов и внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), включающих созданные с использованием искусственного интеллекта беспилотные транспортные средства и «умные дороги».

Все «сквозные» цифровые технологии находят применение в сфере физического распределения продукции и имеют большие перспективы для развития. В таблице 1 приводится краткая характеристика новых цифровых технологий и сфер их использования в логистике.

Таблица 1

Использование цифровых технологий (ЦТ) для трансформации транспортно-логистической отрасли [1,3,4,5,6,7]

Название ЦТ	Краткая характеристика и возможности ЦТ	Некоторые сферы использования ЦТ в логистике
Искусственный интеллект (ИИ) Artificial Intelligence (AI)	AI — компьютерная программа, которая принимает и анализирует данные, а затем делает выводы на их основе[3]. Возможности ИИ: 1.распознавание изображений, 2.распознавание речи, 3.интеллектуальная поддержка решений.	-Автономные (беспилотные) транспортные средства, -цифровые помощники (чат-боты) для приема заказов, ☐ управление запасами и складами, ☐ прогнозирование спроса, ☐ оптимизация маршрутов доставки, ☐ развитие роботизации в логистике на складах и в центрах обработки заказов, -развитие программных систем управления логистикой
Аналитика больших данных Big Data	BD — это сбор, хранение, передача, визуализация и анализ огромных объемов данных. Позволяет выявить скрытые закономерности и факты очень больших массивов данных.	-Оптимизация маршрутов на основе анализа дорожной ситуации, -оптимизация затрат перевозки, например, на топливо, - прогнозирование спроса и распределения продукции, -управление логистическими рисками, -стратегическое и оперативное планирование.



Название ЦТ	Краткая характеристика и возможности ЦТ	Некоторые сферы использования ЦТ в логистике
Дополненная (AR) и виртуальная реальность (VR)	VR – созданный техническими средствами мир, передаваемый человеку через его слух, зрение и др. ощущения. Проектирует среду в цифровом мире для оптимизации материальных потоков и обучения. AR – объединяет цифровой и физический миры и предоставляет нужную информацию в нужное время и нужном месте, позволяя повысить качество и производительность логистики.	-AR: цифровизация складских процессов, технического обслуживания и ремонта транспортных средств. - VR: виртуальное обучение пилотов/водителей, удаленное управление беспилотниками.
3D-печать -печать 3D -printing	3D – это создание трехмерных моделей на основе компьютерной модели. Массовое 3D-производство пока невозможно из-за дороговизны 3D-принтеров и их низкой производительности, по сравнению с традиционным производством [4].	- изготовление (печатание) готовой продукции ближе к потребителям, которое существенно сократит объемы и время перевозок, а также уменьшит запасы продукции, -изготовление (печатание) запчастей для транспортных средств, в том числе тех, которые уже не изготавливаются .
Технологии распределенного реестра, в т.ч. Блокчейн (Blockchain)	Блокчейн – это распределенная база данных, которая обеспечивает надежное и неизменное хранение информации. Помогает существенно улучшить процессы, связанные с отслеживанием товаров, управлением цепочками поставок и обеспечением прозрачности, снижает риски мошенничества, ускоряет процессы и снижает затраты [5].	- отслеживание грузов и управление транспортными документами, - отслеживание условий хранения грузов, - отслеживание происхождения товара, -автоматизация процессов с помощью смарт-контрактов [7]

Название ЦТ	Краткая характеристика и возможности ЦТ	Некоторые сферы использования ЦТ в логистике
Интернет вещей IoT	<i>Интернет вещей</i> – технология подключения объектов к интернету с помощью RFID-меток или датчиков, позволяющая связывать объекты, принимать и обмениваться информацией о текущем состоянии.	-отслеживание транспортных средств и грузов, -управление парком подвижного состава, -планирование маршрутов, -контроль запасов на складах и в пути, -обеспечение безопасности движения
Цифровые двойники Digital Twins	<i>Цифровой двойник</i> – это созданный в виртуальном пространстве аналог объекта, который с помощью переданной информации с датчиков, установленных на физических объектах, обеспечивает представление об их состоянии и помогает эффективно управлять процессами и оптимизировать. DT, основанные на искусственном интеллекте и использующие IoT, помогут выявлять «узкие места», предсказывать сбои в работе и поломки и снижать риски наступления неблагоприятных событий. [6]	- контролирование и оптимизация работы складов, -мониторинг состояния подвижного состава и оборудования, прогнозирование технического обслуживания и ремонта, -мониторинг и оптимизация работы цепей поставок [6]
Беспроводная связь Wireless	<i>Беспроводная связь</i> – локальные сети (WiFi), персональные сети (WPAN-Bluetooth), мобильная, спутниковая связи позволяют через интернет обмениваться данными между людьми и физическими объектами. Беспроводная связь нового поколения – 5G.	- грузы, транспортные средства и объекты инфраструктуры можно объединить в единое информационное пространство и обеспечить прозрачность процессов, - эффективная навигация и движение по маршруту транспортных средств, -электронная навигационная пломба для отслеживания перемещения груза



Название ЦТ	Краткая характеристика и возможности ЦТ	Некоторые сферы использования ЦТ в логистике
Робототехника и автоматизация	Применение робототехники в логистике позволяет оптимизировать процессы, повысить производительность и точность операций, помогает снизить издержки на оплату труда, повысить качество услуг и уменьшить человеческий фактор[1]	☐ погрузочно-разгрузочные работы при транспортировке, ☐ автоматизация операций погрузки/разгрузки, хранения, перемещения и сортировки на складах. ☐ роботизированное измерение весогабаритных характеристик, ☐ в пунктах выдачи заказов перемещение товаров с помощью роботов между стеллажами и доставка товаров для выдачи, ☐ на «последней миле» доставка заказов из дарксторов до двери покупателя
Беспилотные летательные аппараты Unmanned Aerial Vehicles	БЛА – воздушные транспортные средства, работающие без использования человека	-беспилотные системы – дроны для инвентаризации на складах, -беспилотные летательные аппараты для мониторинга, аэросъемки, доставки почты, помощи в ЧС
Квантовые технологии Quantum Computing	Квантовые технологии основаны на новых принципах (квантовых эффектах), позволяют кардинально изменить способы передачи и обработки больших массивов информации. Типы квантовых технологий: ☐ Квантовые вычисления – для решения задач, неподвластных обычным компьютерам. ☐ Квантовые коммуникации – для передачи информации защищенным способом. ☐ Квантовые сенсоры – для извлечения информации из окружающей среды с беспрецедентной скоростью и точностью [7].	- автоматизация транспорта, -квантовый блокчейн, -оптимизация цепей поставок, -шифрование данных – защищенная передача данных, например, по квантовым сетям РЖД.

ПРИМЕРЫ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В ЛОГИСТИКЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ

Развитие технологии блокчейна в логистике

Использование блокчейна в логистике позволит обеспечить прозрачность и ускорить процессы доставки товаров, снизить риски мошенничества, сократить затраты и в целом повысить эффективность управления цепями поставок. Примеры внедрения блокчейна в цепях поставок таких известных компаний, как Maersk и DHL, показывают, как с помощью блокчейна совершенствуется управление цепями поставок и повышается надежность.

Maersk-IBM [5]

Maersk, одна из крупнейших судоходных компаний в мире, совместно с IBM разработала платформу TradeLens. Эта платформа использует блокчейн для отслеживания грузов и управления документами. TradeLens позволяет участникам цепочки поставок обмениваться информацией в реальном времени, что значительно улучшает прозрачность и эффективность процессов.

TradeLens предоставляет участникам цепочки поставок доступ к единой платформе, где они могут обмениваться информацией о движении грузов, статусе документов и других важных данных. Это позволяет сократить время на обработку документов и уменьшить количество ошибок. Например, если груз задерживается на таможне, все участники цепочки поставок могут быстро получить информацию о причинах задержки и принять меры для ее устранения. Maersk использует блокчейн в контейнерных перевозках для информационной интеграции с таможенными службами, для обеспечения отслеживания показателей внутри контейнеров (температуры и влажности) и для автоматизации документооборота.

DHL и мониторинг грузов[5]

DHL, международная транспортно-логистическая компания, мировой лидер экспресс-доставки. Компания была основана в 1969 году, и сегодня в ней работают более 550000 сотрудников в более чем 220 странах мира. [12]

Компания DHL внедрила блокчейн для мониторинга грузов. Система позволяет отслеживать местоположение и состояние товаров, что особенно важно для грузов с особыми требованиями к условиям хранения, таких как медикаменты и продукты питания.

Мониторинг грузов в реальном времени позволяет DHL обеспечивать высокое качество обслуживания и минимизировать риски повреждения товаров. Например, если груз с медикаментами требует определенной температуры хранения, блокчейн позволяет отслеживать условия хранения на каждом этапе транспортировки и быстро реагировать на любые отклонения. Это снижает риски повреждения товаров и повышает доверие клиентов.



Внедрение робототехники и беспилотного транспорта

Эффективность работы современного склада в большой степени зависит от автоматизации и механизации процессов грузопереработки.

В качестве примера рассмотрим технологии, внедряемые компанией FM Logistic [8] – одного из крупнейших логистических операторов в мире. Компания работает в России более 25 лет и является лидером в области складской логистики.

На двух российских складах компании были внедрены *беспилотные погрузчики*, которые в автоматическом режиме осуществляют перемещение поддонов с грузами между зонами приемки и хранения, взаимодействуя с компьютерной системой управления склада WMS. Беспилотные погрузчики позволили сократить потребность в дефицитных человеческих ресурсах и снизить расходы на операции перемещения.

Беспилотные погрузчики, используемые на складах, способствуют существенному увеличению производительности.

Для проведения инвентаризации запасов на складах FM Logistic начали использовать *дроны* – беспилотные летательные аппараты. Процесс проверки запасов, хранящихся на складе, проводимый с использованием традиционных средств, занимает обычно не менее двух-трех рабочих дней, во время которых склад полностью закрыт для приема и выдачи товаров.

Дроны позволили сократить вынужденный перерыв в среднем в три-четыре раза. Четыре дрона могут проверить сток на 30 тыс. паллетомест менее чем за одну 12-часовую смену.

Такая система инвентаризации выгодна и для владельца товара, и для складского оператора: повышается качество сервиса и эффективность всех операций, инвентаризация становится более гибкой с точки зрения сроков ее проведения.

А вот пример внедрения беспилотных грузовых автомобилей в логистическую деятельность компании Яндекс.

Российская транснациональная компания в отрасли информационных технологий «Яндекс» начала осуществлять доставку заказов «Яндекс Маркета» из Москвы в Тулу по трассе М-4 «Дон» с помощью *беспилотных грузовых автомобилей* на базе китайских Shacman модели X6000.

В 2025 году компания собирается запустить беспилотные грузовые автомобили на трассах М-11 «Нева» и М-12 «Восток» и по Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД). [9]

Цифровые логистические платформы

Важнейшим цифровым инструментом, агрегатором, маркетплейсом, объединяющим грузовладельцев и коммерческих перевозчиков для организации грузоперевозок, являются получающие все большее распространение логистические цифровые платформы, которых сегодня насчитывается в России около 30.

По оценкам ОПИ («Общественная Потребительская Инициатива»), рынок логистических платформ России достиг 67,4 млрд рублей в 2022 году, а прогнозируемый темп роста до 2026 составляет не менее 32% [10].

Все больше перевозок в стране организуется и оформляется именно через логистические платформы: грузовладельцы из различных отраслей в режиме онлайн ищут перевозчиков, которые смогут перевезти грузы в места назначения. Существуют цифровые логистические платформы, которые предоставляют только ИТ-сервисы для организации совместной деятельности грузовладельцев и перевозчиков и не несут ответственности за нее, но также появились платформы-экспедиторы, непосредственно участвующие и отвечающие за организацию перевозок и осуществление операций, связанных с перевозками (см. рисунок 1).

ОАО «Российские Железные Дороги» создало Электронную торговую площадку «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП)[11]. ЭТП ГП – многофункциональная цифровая платформа для железнодорожной логистики, обеспечивающая грузоотправителям, экспедиторам и операторам подвижного состава равный доступ к рынку железнодорожных перевозок.

Платформа предоставляет пользователям комплексный набор услуг по транспортировке, ведению расчётов, трекингу вагонов, оформлению документов в режиме «одного окна». На настоящий момент к ЭТП ГП подключено около 10 000 пользователей, из них более 150 – поставщики услуг.

28 ноября 2024 года Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации внесло Электронную торговую площадку «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) в Реестр российского программного обеспечения.

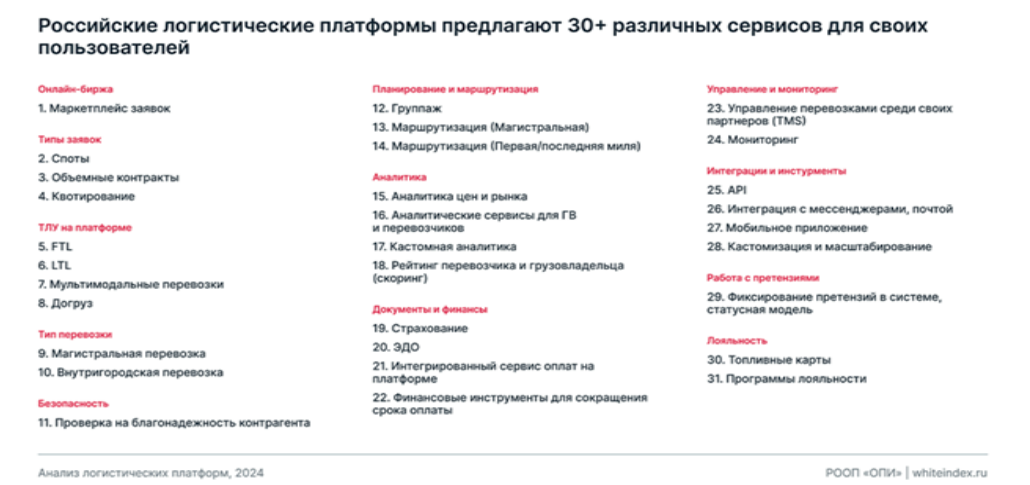


Рис.1 Услуги, предоставляемые российскими логистическими платформами [10]
Fig.1 Services provided by Russian logistics platforms

В 2017 году Министерство транспорта и логистики КНР разработало *Национальную логистическую платформу LOGINK*.

В рамках LOGINK была создана национальная цифровая логистическая система, позволяющая произвести интеграцию цифровых данных всех железнодорожных станций, аэропортов и морских портов Китая, а также морских портов Японии и Республики Кореи.

К единой системе обмена логистической информацией были подключены 50 крупных компаний КНР, 91 логистический парк, 450 тыс. китайских предприятий. [14]

Моделирование цифровых двойников при решении логистических задач

Компания DHL является международным лидером в области логистики и экспресс-доставки, действующим в масштабах всего мира.

Постоянные изменения и высокая конкуренция в международной логистике требуют от компании быстро и с минимальными затратами разрабатывать и внедрять системы автоматизации логистических процессов.

Одним из критичных процессов в международной доставке является упаковка грузов. Специалисты DHL выделили следующие задачи в области упаковки, которые важно решить [12]:

□ Кастомизация – возможность разработки дифференцированных упаковочных решений для многопрофильных клиентов в различных отраслях, например, в фармацевтике, автомобилестроении, пищевой промышленности.

□ Повышенные требования к упаковке – сложные цепочки поставок требуют высокой степени технического контроля за упаковкой для достижения сохранной и экономической доставки.

□ Визуализация – способность показать клиентам преимущества упаковки DHL, которая поможет добиться повышения эффективности, за счет снижения затрат и повышения уровня автоматизации процессов упаковки.

Для решения задач, связанных с упаковкой, DHL применила симуляционное программное обеспечение (ПО) и моделирование процессов.

Создание цифрового двойника с помощью программного обеспечения Visual Components позволило оптимизировать операции упаковки и повысить эффективность процессов для разных видов грузов.

Например, при упаковке фармацевтических препаратов применялась ручная упаковка на разрозненных рабочих местах. Компания решила внедрить конвейерную линию для оптимизации процесса упаковки. С помощью моделирования цифрового двойника удалось обосновать увеличение эффективности процесса упаковки на 35% за счет внедрения поточной линии. Благодаря использованию симуляции, было легко наглядно представить функциональность процесса, что помогло быстро принять решение и реализовать проект.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Макагон В. Роботы в индустрии логистики / Платформа для предпринимателей VC.RU @@ Makagon V. Roboty` v industrii logistiki / Platforma dlya predprinimatelej VC.RU. URL: <https://vc.ru/tech/993029-roboty-v-industrii-logistiki> (дата обращения 10.12.2024)
2. Цифровизация транспортной отрасли 2024 @@ Cifrovizaciya transportnoj otrasli 2024. URL: https://www.cnews.ru/reviews/tsifrovizatsiya_transporta_2023 (дата обращения 10.12.2024)
5. Искусственный интеллект / Сайт "Комсомольская правда" @@ Iskusstvenny`j intellekt / Sajt "Komsomol'skaya pravda". URL: <https://www.kp.ru/expert/elektronika/iskusstvennyj-intellekt/?ysclid=m4d5iqd5ao812664548> (дата обращения 10.12.2024)
6. Логистика в 3D измерении. Сайт компании Asstra @@ Logistika v 3D izmerenii. Sajt kompanii Asstra. URL: <https://www.asstra.kz/kz/news/novosti-kompanii/2019/9/logistika-v-3d-izmerenii/> (дата обращения 10.12.2024)
7. Блокчейн в логистике. Сайт компании Skypro @@ Blokchejn v logistike. Sajt kompanii Skypro. URL: <https://sky.pro/wiki/javascript/blokchejn-v-logistike-primery-i-kejsy/> (дата обращения 10.12.2024)
8. Интеграция цифрового двойника в логистические процессы. Сайт компании Leverx @@ Integraciya cifrovogo dvojnika v logisticheskie processy`. Sajt kompanii Leverx. URL: <https://leverx.com/ru/newsroom/how-does-digital-twin-improve-decision-making-in-the-supply-chain> (дата обращения 10.12.2024)
9. Как развиваются квантовые технологии в России и мире. Платформа VC Cloud @@ Kak razvivayutsya kvantovy`e tehnologii v Rossii i mire. Platforma VC Cloud. URL: <https://cloud.vk.com/blog/kak-razvivayutsya-kvantovye-tehnologii-v-rossii-i-mire/> (дата обращения 10.12.2024)
10. Какие новые технологии внедряет складская логистика. Биржа грузоперевозок Ati.su @@ Kakie novy`e tehnologii vnedryaet skladsкая logistika. Birzha gruzoperevozok Ati.su. URL: <https://news.ati.su/article/2024/06/28/kakie-novye-tehnologii-vnedrjaet-skladsкая-logistika-813826/> (дата обращения 10.12.2024)
11. «Яндекс» запустит беспилотные грузовики на трассах Московской области. Информ. агентство Риа новости @@ «Yandeks» zapustit bespilotny`e gruzoviki na trassax Moskovskoj oblasti. Inform.agentstvo Ria novosti. URL: <https://ria.ru/20241210/gruzoviki-1988407233.html> (дата обращения 10.12.2024)
12. Логистические платформы как маркетплейсы. Сайт организации по защите прав потребителей ОПИ @@ Logisticheskie platformy` kak marketplejsy`. Sajt organizacii po zashhite prav potrebitelej OPI. URL: <https://whiteindex.ru/research/logistics-platforms> (дата обращения 10.12.2024)
13. Главные новости. Сайт Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» РЖД @@ Главные новости. Сайт Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» РЖД. URL: <https://etpgp.rzd.ru/#news/main> (дата обращения 10.12.2024)
14. DHL: история успеха 3d-моделирования упаковки. Сайт IT- концерна R.Pro @@ DHL: istoriya uspeha 3d-modelirovaniya upakovki. Sajt IT- koncerna R.Pro. URL: https://www.r-p-c.ru/articles/dhl_success_story_3D_packaging_modeling (дата обращения 10.12.2024)



15. Рынок цифровизации транспорта и логистики к 2030 году вырастет в 7 раз. Сайт консалтинговой логистической компании «Лобанов-логист» @@ Ry`nok cifrovizacii transporta i logistiki k 2030 godu vy`rastet v 7 raz. Sajt konsaltingovoj logisticheskoy kompanii «Lobanov-logist». URL: https://lobanov-logist.ru/library/all_articles/64288/5 (дата обращения 10.12.2024)

16. Китайская национальная платформа для логистики. Информационно-аналитическое агентство Sea News @@ Kitajskaya nacional`naya platforma dlya logistiki. Informacionno-analiticheskoe agentstvo Sea News. URL: <https://seanews.ru/2017/11/30/kitajskaja-nacionalnaja-platforma-dl/?ysclid=m4l2soq1lp466382392>



Развитие разработок цифровой валюты в Китае и влияние этого на международную торговлю

УДК:336.743:004; ББК: 65.262.6; Jel:G32
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-57-66

Анастасия Анатольевна БАБОШКИНА,
кандидат экономических наук,
МГИМО МИД России
(119454, Москва пр. Вернадского, 76),
соискатель кафедры международных финансов,
email: babo5555@yandex.ru

Аннотация

Состояние мировой экономики за последние несколько лет пережило существенные потрясения. С развитием новых способов оплаты и ростом криптоактивов в мировой экономике появились цифровые валюты, выпускаемых частными банками и даже центральными банками. Этот процесс стимулировался как прогрессом в области применения цифровых технологий, так и широким спросом на новые возможности международных платежей. Использование цифровых валют получило быстрое развитие во многих государствах и в торговле товарами и услугами на мировом рынке.

Ключевые слова: банки, цифровые валюты, блокчейн, платежи, международная торговля, розничная торговля, валютные переводы

The Development of Digital Currency in China and Its Impact on International Trade

Anastasia Anatolyevna BABOSHKINA,
Candidate of Sciences in Economics, MGIMO-University (119454, Moscow, Vernadsky Ave., 76),
Postgraduate student of the Department of International Finance, email: babo5555@yandex.ru

Abstract

The global economy has experienced significant upheavals over the past few years. With the development of new payment methods and the growth of crypto assets, digital currencies issued by private banks and even central banks have emerged in the global economy. This process was driven both by progress in the application of digital technologies and by the widespread demand for new international payment opportunities. The use of digital currencies has developed rapidly in many countries and in the trade of goods and services on the global market.

Keywords: banks, digital currencies, blockchain, payments, international trade, retail, currency transfers.



РАЗРАБОТКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЦИФРОВОЙ ВАЛЮТЫ

Бурное развитие цифровых технологий внесло существенные изменения в процесс обработки документов в международной торговле. По данным Банка международных расчетов, в конце 2019 года 80% финансовых учреждений уже рассматривали проект цифровой валюты, но только 10% находились на стадии пилотного проекта.¹ Во многих странах разрабатываются свои, национальные проекты внедрения цифровых валют. Сегодня сосуществуют более 13 000 частных криптовалют, что неизбежно порождает неэффективность рынка. Расширяющиеся возможности арбитража позволяют некоторым специализированным фондам использовать разницу в ценах для достижения 100% прибыли.²

Более того, биткоин не является настоящей валютой как таковой.³ Доверие к валюте основано на институте, который ее выпускает, и на балансе активов и пассивов. Независимость эмитента (традиционно центрального банка) теоретически увеличивает это доверие к выпущенной валюте. Биткоин от этого не выигрывает, и фактически ни в одной стране никто не обязан принимать платежи в биткоинах в соответствии с национальным законодательством.

Таким образом, важнейшим вопросом остается вопрос определения роли государств по отношению к частным компаниям. Это неизбежный вопрос, прежде чем частные валюты достигнут доминирующего положения, лишая государства суверенной функции общенационального регулирования. Тем более, что здесь задействованы экологические соображения. Майнинг этих валют приводит к значительным потерям энергии, связанным с вычислительной мощностью компьютерных серверов. Например, Bitcoin потребил 143 ТВт·ч в 2021 году, что превышает объем энергии, потребляемой Нидерландами (111 ТВт·ч).⁴

По нашему мнению, введение в пользование в ряд стран публичных цифровых валюты даст таким странам двойное преимущество: станет возможным проводить денежно-кредитную политику с более прямыми и немедленными эффектами, а также будет создана защита от непредсказуемого использования частных активов. Поскольку эти новые возможности вызывают многочисленные вопросы и оказывают макроэкономические, политические и экологические последствия фундаментального масштаба, первым из которых является вопрос государственного суверенитета.

Некоторые государства (в частности страны Северной Европы), возможно, опережают другие страны в принятии технологий использования децентрализованных финансовых переводов. За пределами Европы в этой области Китай занял заметное лидерство. Он стремится стать первой крупной страной, выпустившей суверенную цифровую валюту – электронный юань. Масштабное тестирование этого процесса началось в этой стране, где мобильные платежи уже популярны. В декабре 2024 г. банковские клиенты в 10 тыс. предприятий в городе Сучжоу смогли расплачиваться этой валютой.

Внештатный профессор права Нью-Йоркского университета и бывший управляющий директор суверенного фонда благосостояния Китая У. Ма, прогнозирует мощный толчок зарубежной экспансии цифрового юаня. Китай расширил использование цифрового юаня в розничном секторе Гонконга в 2024 году, но эти усилия были относительно медленными.⁵

Несмотря на некоторые неудачи, Китай по-прежнему привержен своему стремлению в развитии цифровых финансов. Центральный комитет Коммунистической партии Китая объявил о планах возобновления внимания к интернационализации своей валюты, включая продвижение цифрового юаня, хотя ожидает сопротивление со стороны США.⁶ Китай протестировал розничные трансграничные цифровые платежи в юанях с Сингапуром. Это представляло часть проекта mBridge (оптового трансграничного эксперимента с центральными банками Таиланда, Объединенных Арабских Эмиратов, Гонконга и Саудовской Аравии). Банк международных расчетов вышел из проекта в 2024 году после проверки того, могут ли страны БРИКС использовать mBridge для обхода международных санкций.⁷

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЦИФРОВОГО ЮАНЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Доля доллара и евро в мировых валютных резервах имеет тенденцию к снижению. Доля доллара упала до самого низкого уровня за 25 лет в четвертом квартале 2020 года.⁸ Евро также борется с появлением китайского юаня и возвращением золота, рассматриваемого как хедж против текущей рефляционной среды. Золото и биткоин кажутся все более взаимодополняющими, оба обеспечивая желаемую защиту от инфляции.

По данным Международного валютного фонда, частные цифровые валюты, такие как «стабильные монеты», т. е. те, которые имеют более стабильные колебания, могут стать международными резервными валютами. В отчете этой международной организации рассматриваются факторы, которые могут повлиять на доминирование доллара в этой области, и уже не кажется очевидным, что традиционные валюты основных финансовых держав могут сохранить свой доминирующий статус, не вступая в гонку цифровых валют.

Центральные банки также могут рассматривать публичную цифровую валюту как решение традиционных ловушек денежно-кредитной политики. Огромное преимущество этих цифровых активов будет заключаться в том, что они позволят экономическим агентам иметь счет напрямую в центральном банке, с преимуществами, которые обычно приписываются «вертолетным деньгам»: обход потенциальных блокировок в банковских кредитных каналах, размещение свежих денег непосредственно в руках людей с учетом неравенства и т. д.

Короче говоря, это может значительно облегчить передачу денежно-кредитной политики без неблагоприятных последствий покупки активов. Индуцирован-



ная ситуация избыточной ликвидности, которая в настоящее время наблюдается, обычно является деликатной ситуацией, в которой центральный банк может бороться за достижение своих целей. Таким образом, центральные банки могли бы вернуть себе форму контроля и гораздо более прямого регулирования денежной массы, поскольку кредит от частных банков больше не будет вмешиваться в цепочку создания денег.

Соблазн разработать государственные цифровые валюты, такие как евро или цифровой юань, также проистекает из присущих частным цифровым валютам слабостей и опасностей. Китай значительно продвинулся в разработке публичной цифровой валюты, объявил криптовалютные транзакции незаконными в 2024 года.

В мире, стремительно охватывающем цифровые инновации, Китай сделал шаг вперед с введением цифрового юаня (сокращенно e-CNY), официально называемого цифровым ренминби (数字人民币, shùzì rénminbì) или электронной платежной цифровой валютой (数字货币电子支付, shùzì huòbì diànzǐ zhīfù). Этот смелый шаг не только знаменует собой значительный сдвиг в денежно-кредитной политике страны, но и ставит Китай на передний край глобальной революции в области цифровых финансов.⁹

Цифровой юань представляет собой нечто большее, чем просто цифровую версию традиционной китайской валюты; это дальновидный шаг на пути к переосмыслению самой сути денег в 21 веке. В то время как страны по всему миру пытаются разобраться с концепцией цифровых валют, цифровой юань Китая является пионером в том, как мы думаем о деньгах в повседневной жизни. От оживленных рынков Шанхая до отдаленных уголков сельского Китая цифровой юань готов преобразовать экономические взаимодействия, как крупные, так и мелкие.

В истории финансовой эволюции Китая создание цифрового юаня – это не просто скачок, а закономерный шаг в стране, где наличные деньги постепенно заменяются цифровыми транзакциями. Этот переход к обществу безналичных расчетов во многом обусловлен стремительным ростом платформ мобильных платежей, таких как Alipay и WeChat Pay, которые произвели революцию в способах управления деньгами в Китае. Таким образом, цифровой юань появляется не в вакууме, а в контексте общества, уже глубоко укоренившегося в цифровых финансах.

Переход Китая на цифровую валюту можно рассматривать как упреждающий ответ на этот развивающийся цифровой ландшафт. Поскольку подавляющее большинство населения уже привыкло к мобильным платежам за все, от счетов за коммунальные услуги до уличной еды, шаг к официальной цифровой валюте казался не только логичным, но и необходимым. Цифровой юань рассматривается как расширение этой цифровой платежной экосистемы, предоставляя одобренную государством альтернативу, которая соответствует более широким финансовым и технологическим целям страны.

Технологические инновации, влияние на общество, последствия отказа Китая от наличных денег и взгляд в будущее финансов. Дизайн цифрового юаня также вписывается в более широкую цель Китая по повышению эффективности и безопасности своей денежной системы в цифровую эпоху. Хотя такие платформы, как Alipay и WeChat Pay, успешно оцифровали процесс транзакций, базовой валютой остается традиционный юань. Поэтому цифровой юань был задуман как естественный результат эволюции: цифровая валюта для цифровой эпохи, призванная легко интегрироваться в существующую среду цифровых платежей.

Кроме того, развитие цифрового юаня было обусловлено желанием Китая сохранить контроль в финансовом мире, который все больше движется в сторону децентрализованных криптовалют. В то время как такие платформы, как Alipay и WeChat Pay, предлагали контролируруемую среду для цифровых транзакций, рост криптовалют бросил вызов традиционным финансовым системам. Таким образом, цифровой юань рассматривается как способ использования преимуществ цифровой валюты (скорости, эффективности и инноваций) в регулируемых рамках, поскольку Китай считает, что валюта страны должна оставаться чем-то суверенным.

Центральный банк Китая сыграл центральную роль во внедрении цифрового юаня, проведя его от теоретических моделей к практическому применению. Эти усилия были поддержаны уроками, извлеченными из широкого использования существующих цифровых платежных платформ, которые предоставили ценную информацию о поведении пользователей, безопасности и масштабируемости системы.

По сути, рождение цифрового юаня отражает признание Китаем необратимой тенденции к цифровым платежам и его стремление создать валюту, которая не только будет отвечать требованиям цифровой экономики, но и позиционировать его как лидера на мировом финансовом рынке.

КАК РАБОТАЕТ ЦИФРОВОЙ ЮАНЬ

Хотя цифровой юань имеет некоторые общие характеристики с более популярными криптовалютами, например, использование передового шифрования для обеспечения безопасности, он существенно отличается по своей базовой архитектуре. В отличие от децентрализованных криптовалют, таких как биткоин, цифровой юань функционирует по системе, больше похожей на электронный банкинг, с функциями, которые повышают эффективность и безопасность.

Таким образом, блокчейн цифрового юаня централизован китайским Центральным банком. Только он имеет право выпускать новые токены (и, следовательно, валюту) для поддержания строгого контроля над обращением и оценкой валюты.

Одним из самых замечательных аспектов цифрового юаня является процесс транзакций. Пользователи используют цифровую валюту через электронные ко-



шельки, к которым они могут получить доступ через смартфоны и другие цифровые устройства. Alipay или Wechat Pay сохраняют функцию кошелька (электронного кошелька), деньгами в этом кошельке являются цифровые юани.

Существует также специальное приложение для цифрового юаня, преимущество которого в том, что для совершения транзакции не требуется подключение к Интернету, что является преимуществом по сравнению с Alipay или Wechat Pay.

Чтобы внести свои средства в банк клиенту будет не нужен банковский счет, что станет большим преимуществом для 20% взрослых китайцев, у которых нет банковского счета, особенно для бедных. Это еще один шаг к сокращению бедности. Важно понимать, что цифровой юань не предназначен для замены валюты или банковских депозитов, а только для замены наличных денег.

Цифровой юань также подчеркивает безопасность и конфиденциальность. Для защиты транзакций от мошенничества и киберугроз используются передовые криптографические методы. Однако уровень анонимности, характерный для многих криптовалют, заметно отсутствует в цифровом юане, что отражает более широкий подход Китая к цифровому управлению.

Путь цифрового юаня от концепции до функциональной валюты был отмечен осторожными экспериментами и постепенным расширением. Это отражает не только скрупулезный подход Китая к инновациям, но и его приверженность совершенствованию цифрового юаня для удовлетворения разнообразных потребностей его огромного населения.

Начальная фаза тестирования началась в апреле 2020 года, что стало решающим этапом, когда цифровой юань был опробован в четырех городах: Шэньчжэнь, Сучжоу, Чэнду и Сюньань. Каждый город может похвастаться уникальным экономическим ландшафтом, что делает его идеальным полигоном для испытаний.

Цифровой юань был протестирован в технологической среде Шэньчжэня, в сочетании древней культуры и современной промышленности Сучжоу, в оживленной экономической сцене Чэнду и в статусе Сюаня как новой зоны развития. Этот этап был решающим для понимания того, как цифровая валюта будет работать в реальном мире, выявления потенциальных проблем и уточнения ее характеристик.

В апреле 2021 года масштаб испытаний значительно расширился, распространившись на шесть дополнительных регионов: Шанхай, Хайнань, Чанша, Сиань, Циндао и Далянь. Это расширение было не просто географическим; оно представляло собой углубление интеграции цифрового юаня в экономическую структуру Китая. К концу 2021 года число пользователей цифрового юаня достигло 261 миллиона, что свидетельствует об эффективности пилотных программ.

Число городов, участвующих в программе реального тестирования, растет с каждым месяцем. С мая 2023 года Чаншу, провинция Цзянсу, начали обрабатывать выплаты заработной платы в e-CNY для государственных служащих. Это стало важным переходом, поскольку цифровой юань больше не используется в основ-

ном для потребительских транзакций, а становится компонентом институциональных систем расчета заработной платы.

Каждая фаза этих экспериментов совершенствовала цифровой юань, адаптируя его к потребностям пользователей и обеспечивая его совместимость со сложными экономическими системами Китая. Цифровая валюта неуклонно развивается не только как цифровая валюта, но и как краеугольный камень финансового будущего Китая.

Внедрение Китаем цифрового юаня представляет собой многогранную стратегию, направленную на достижение ряда экономических, безопасных и нормативных целей. Одной из главных причин введения цифрового юаня является повышение эффективности платежей. В стране, где цифровые транзакции уже стали нормой, цифровой юань предлагает официальную и оптимизированную альтернативу существующим платформам, таким как Alipay и WeChat Pay. Эта поддерживаемая государством цифровая валюта предназначена для ускорения процессов транзакций, снижения расходов, связанных с денежными переводами, и повышения общей экономической эффективности.

Безопасность финансовых транзакций является еще одним ключевым аспектом. Цифровой юань использует сложные технологии шифрования и отслеживания, гарантируя, что транзакции не только быстрые, но и безопасные. Этот повышенный уровень безопасности направлен на укрепление доверия общественности к финансовой системе Китая, особенно в то время, когда цифровое мошенничество и киберугрозы на подъеме.

Еще одной важной причиной введения цифрового юаня является усиление борьбы Китая с подозрительными финансовыми движениями. Отмывание денег, уклонение от уплаты налогов, торговля наркотиками, незаконная продажа оружия и терроризм – все это области, где наличные были королем. Отслеживаемость транзакций цифрового юаня обеспечивает большую прозрачность и надзор со стороны финансовых регуляторов. В отличие от наличных денег, которые сложно отследить, цифровой юань предоставляет четкую информацию, которую можно использовать для борьбы с незаконной финансовой деятельностью.

Возможно, одной из важнейших стратегических причин развития цифрового юаня является самая возможность глубже понять китайскую экономику, которую он предлагает. Благодаря цифровому юаню Народный банк Китая получил мощный инструмент для управления экономической деятельностью. Данные в реальном времени, предоставляемые транзакциями цифрового юаня, предлагают детальное представление об экономическом ландшафте страны, что позволяет проводить более отзывчивую денежно-кредитную политику.

Например, цифровой юань может использоваться для более точного и эффективного направления средств в определенные секторы, регионы или группы, чем традиционные методы. Это может быть особенно полезно во время экономического кризиса или для стимулирования определенных секторов экономики.



Короче говоря, внедрение цифрового юаня является стратегическим решением, принятым Китаем для модернизации своей финансовой системы, борьбы с финансовыми преступлениями и получения более тонкого взгляда на свою экономику. Цифровой юань – это не просто новая форма валюты, а инструмент экономической эффективности, безопасности и стратегического управления.

К КОНЦУ ДОМИНИРОВАНИЯ ДОЛЛАРА В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ?

Поскольку вторая по величине экономика мира вступает на путь внедрения поддерживаемой государством цифровой валюты, последствия этого ощущаются далеко за ее пределами, сигнализируя о потенциальных изменениях в международных финансах, торговле и динамике экономической мощи.

Вводя цифровой юань, Китай не только подтверждает свое технологическое превосходство, но и демонстрирует модель того, как крупная экономика может успешно перейти на цифровую валюту. Эта инициатива выводит Китай на передний план глобальных дебатов о будущем денег, предлагая ощутимую альтернативу традиционным финансовым системам и доминирующей роли таких валют, как доллар США.

Хотя в настоящее время эта цифровая валюта зарезервирована для внутреннего использования в Китае, цель состоит в том, чтобы обеспечить возможность использования ее для всех видов платежей, особенно из-за рубежа. Международные компании, которые импортируют и экспортируют с Китаем, также смогут совершать транзакции с цифровым юанем. Преимущество в том, что время оплаты сокращается, делая их почти мгновенными. Блокчейн также делает процесс более безопасным и снижает риски.

Разные страны-партнеры используют разные валюты, и большинство транзакций совершается в третьей валюте – долларе. Платежи между банками осуществляются через американскую систему SWIFT, которая позволяет осуществлять финансовые транзакции между иностранными банками.

Согласно последним данным Swift, более 40% мировых транзакций с Китаем номинированы в долларах. Поскольку большинство долларовых транзакций проводятся через банки США, США могут утверждать, что эти транзакции проходят через территорию США, что якобы дает им законную юрисдикцию над ними. Это означает, что Соединенные Штаты осуществляют непропорциональный контроль над механизмом международных транзакций.

Таким образом, Китай находится в уязвимом положении перед лицом санкций США, поскольку иностранные платежи сильно зависят от SWIFT. Затем американцы используют его как оружие для введения финансовых санкций против многих субъектов.

Однако Swift описывает себя как «нейтральную утилиту», не имеющую полномочий принимать или обеспечивать соблюдение решений о санкциях. В действительности даже банки без филиалов в Соединенных Штатах будут иметь все сти-

мулы соблюдать санкции США или рисковать потерять важный доступ к сервису SWIFT для проведения финансовых транзакций с миром. Чтобы освободиться от зависимости от доллара, в 2015 году Китай запустил собственную систему клиринга и расчетов CIPS (Cross-Border Interbank Payment System – система трансграничных межбанковских платежей). Но, несмотря на быстрый рост в последующие годы, она остается очень небольшой в сравнении со SWIFT.

Таким образом, цифровой юань перерисовывает контуры международной платежной системы, создавая независимую альтернативу доллару. Это не что иное, как основы новой денежной системы, основанной на блокчейне.

С другой стороны, финансовые санкции являются очень важным инструментом для Соединенных Штатов, и, если цифровая валюта, выпущенная Китаем, получит долю рынка, это существенно повлияет на способность Соединенных Штатов использовать финансовые санкции – инструмент, часто используемый для продвижения своей внешней политики.

На самом деле, цифровой юань Китая – это больше, чем просто новая валюта. Его развитие и возможное широкое распространение могут ознаменовать собой существенный сдвиг в способе проведения международных финансовых транзакций, балансе экономической мощи и будущем глобальной денежно-кредитной политики. Пока мир наблюдает за «путешествием» цифровой валюты Китая, последствия этой инициативы продолжают раскрываться, формируя контуры мировых финансов в 21 веке.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Goguel Amaury Les monnaies digitales publiques, une devise pour l'avenir? URL: <https://theconversation.com/les-monnaies-digitales-publiques-une-devise-pour-lavenir-177599>

² Goguel Amaury Les monnaies digitales publiques, une devise pour l'avenir? URL: <https://theconversation.com/les-monnaies-digitales-publiques-une-devise-pour-lavenir-177599>

³ Bitcoin – первая децентрализованная криптовалюта. Основанный на идеологии свободного рынка, биткойн был изобретен в 2008 году, когда неизвестный субъект опубликовал идею его разработки под псевдонимом Сатоши Накамото. Использование биткойна в качестве валюты началось в 2009 году с выпуском его реализации с открытым исходным кодом.

⁴ Goguel Amaury Les monnaies digitales publiques, une devise pour l'avenir? URL: <https://theconversation.com/les-monnaies-digitales-publiques-une-devise-pour-lavenir-177599>

⁵ Yohan Yun Big moves expected for crypto in Asia in 2025: Asia Express. Industry insiders foresee a renewed push for China's digital yuan, South Korea's institutions to remain sidelined, a clash for crypto hub supremacy, and more in 2025. URL: <https://cointelegraph.com/magazine/digital-yuan-crypto-heavyweights-institutions-asia-express/>

⁶ Yohan Yun Big moves expected for crypto in Asia in 2025: Asia Express. Industry insiders foresee a renewed push for China's digital yuan, South Korea's institutions to remain sidelined, a clash for crypto hub supremacy, and more in 2025. URL: <https://cointelegraph.com/magazine/digital-yuan-crypto-heavyweights-institutions-asia-express/>



⁷ Yohan Yun Big moves expected for crypto in Asia in 2025: Asia Express. Industry insiders foresee a renewed push for China's digital yuan, South Korea's institutions to remain sidelined, a clash for crypto hub supremacy, and more in 2025. URL: <https://cointelegraph.com/magazine/digital-yuan-crypto-heavyweights-institutions-asia-express/>

⁸ Goguel Amaury Les monnaies digitales publiques, une devise pour l'avenir? URL: <https://theconversation.com/les-monnaies-digitales-publiques-une-devise-pour-lavenir-177599>

⁹ Yuan numérique : la nouvelle monnaie chinoise à l'ère de la technologie. URL: <https://chine365.fr/chine/yuan-numerique/>

БИБЛИОГРАФИЯ:

Что такое ETF в криптовалюте и как он работает? @@ Chto takoe ETF v kriptovalyute i kak on rabotaet? URL: <https://crew-c.com/ru/blog-ru/chto-takoe-etf-v-kriptovalyute-i-kak-on-rabotaet/>

Actualités sur la Chine. URL: <https://fr.cointelegraph.com/tags/china>

10 innovations digitales de la Chine en 2021-2025. URL: <https://blog.agence-mya.fr/chine/innovations-digitales-chine-en-2021-2025/>

Digital 2025 / China. URL: <https://datareportal.com/reports/digital-2025-china>

Goguel Amaury Les monnaies digitales publiques, une devise pour l'avenir ? URL: <https://theconversation.com/les-monnaies-digitales-publiques-une-devise-pour-lavenir-177599>

Mei Lien Mouaqit Digital en Chine – Notre Avenir Digital sera-t-il « Made in China»? URL: <https://mbamci.com/2019/02/digital-en-chine/>

Naón Camila Grigera Updated by Mohammad Shahid VanEck: Bitcoin Can Settle 10% of Global Trade Amid China's De-Dollarization. URL: <https://beincrypto.com/bitcoin-reserve-currency-vaneck-china-dollar-decline/>

Yohan Yun Big moves expected for crypto in Asia in 2025: Asia Express. Industry insiders foresee a renewed push for China's digital yuan, South Korea's institutions to remain sidelined, a clash for crypto hub supremacy, and more in 2025. URL: <https://cointelegraph.com/magazine/digital-yuan-crypto-heavyweights-institutions-asia-express/>

Yuan numérique: la nouvelle monnaie chinoise à l'ère de la technologie. URL: <https://chine365.fr/chine/yuan-numerique/>



Эволюция международной торговой системы

УДК:339.5; ББК:65.428; Jel:F10

DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-67-82

Княз Мнацаканович БАГДАСАРЯН,
*кандидат экономических наук, Российская академия
народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
(119571, Москва, пр-кт. Вернадского, д. 82, стр. 1),
Институт прикладных экономических исследований -
старший научный сотрудник,
e-mail: bagdasaryan-kt@ranepa.ru*

Аннотация

В исследовании показана эволюция международной торговой системы в широком контексте от начала зарождения философских концепций до её современного состояния. С этой целью были проведены обзор и систематизация наиболее важных исторических событий, способствующих продвижению концепции цивилизованных, законодательно нормированных и регулируемых торговых отношений на базе совместно выработанных и согласованных правил, которая в экономической литературе известна как «*doix commerce*». По итогам исследования можно констатировать, что важность и целесообразность цивилизационных подходов, заложенных в начале 18 века в основу международной торговли, подтверждается и в настоящее время через реализацию конкретных программ в рамках Всемирной торговой организации, Организации объединенных наций и Конференции ООН по торговле и развитию. Однако дальнейшее развитие правил и принципов действующей международной торговли в целом и многосторонней торговой системы в частности упирается в геополитическое соперничество крупных держав, как это не раз происходило в истории. Таким образом, кризис современной многосторонней торговой системы связан не столько с «устаревшими правилами и принципами», поскольку ни один субъект международных экономических отношений не готов от них отказаться, а с нежеланием развивающихся стран расширить полномочия/мандат Всемирной торговой организации, которые бы наделили её дополнительными функциями и возможностями. Теоретическое значение заключается в систематизации причинно-следственных связей, лежащих в основе становления современной институционализированной многосторонней торговой системы. Практическая важность результатов обусловлена необходимостью учёта исторического контекста текущей ситуации в международной торговле для выработки российскими органами государственной власти, координирующими органами Евразийского экономического союза и заинтересованными крупными экономическими агентами адекватных поведенческих моделей и решений в набирающих интенсивность торговых войнах между крупными державами.

Результаты исследования показывают, что текущие искажения на глобальном рынке, выраженные в том числе в торговом протекционизме, не свидетельствуют о крахе международной торговой системы, а являются частью её эволюции. Поддержка и распространение изоляционистских идей в долгосрочной перспективе является экономически необоснованным и не целесообразным для любого государства.



Ключевые слова: концепция мягкой торговли, торговые войны, многосторонняя торговая система, нормы и правила мировой торговли, всемирная торговая организация, противостояние развивающихся стран, межблоковое взаимодействие, фрагментация торговли.

Благодарность

Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации.

Evolution of the International Trading System

Kniaz Mnatsakanovich BAGDASARYAN,

Candidate of Sciences in Economics, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (119571, Moscow, prospect Vernadskogo, 82, building 1),

Institute of applied economic researches - Senior Researcher, e-mail: bagdasaryan-km@ranepa.ru

Abstract

The study demonstrates the evolution of the international trading system from the beginning of the origin of philosophical concepts to its current state. For this purpose, the most important historical events that contributed to the promotion of the concept of civilized, legislatively normed and regulated trade relations — based on jointly developed and agreed rules, known in economic literature as “doux commerce” — were reviewed and systematized. The findings of the study indicate the importance and expediency of civilizational approaches laid at the beginning of the 18th century as the foundation of international trade continue to be confirmed today through the implementation of specific programs within the World Trade Organization, the United Nations Organization and the UN Conference on Trade and Development. However, further development of the rules and principles of international trade as a whole, and the multilateral trading system in particular, is hindered by the geopolitical rivalry among major powers, as it has happened repeatedly throughout history. Thus, the crisis of the modern multilateral trading system is related not so much to “outdated rules and principles”, since none of international actor is ready to abandon them, but to the reluctance of developing countries to expand the powers/mandates of the World Trade Organization, which would give it additional functions and capabilities. The theoretical significance lies in the systematization of cause-effect relations underlying the formation of the modern institutionalized multilateral trading system. The practical importance of the results is due to the need to take into account the historical context of the present situation in international trade by the Russian government authorities, coordinating bodies of the Eurasian Economic Union and interested major economic agents to develop adequate behavioral models and decisions in the intensifying trade wars between major powers.

The findings of the study show that the current distortions in the global market, including protectionism, do not signal the collapse of the international trading system, but are part of its evolution. Supporting and promoting isolationist ideas is economically unjustified and inadvisable for any state in the long term.



Keywords: doux commerce concept, trade wars, multilateral trading system, norms and rules of world trade, world trade organization, confrontation of developing countries, inter-bloc cooperation, fragmentation of trade.

Acknowledgements

This article has been prepared within the state assignment from the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration.

Системное научное понимание важности установления цивилизованных, законодательно нормированных и регулируемых торговых отношений в целом и международных торговых отношений в частности появилось во Франции в эпоху Просвещения. Первые теоретики этой идеи (Монтескьё и Вольтер¹) обосновали это тем, что цивилизованная торговля (или «мягкая торговля» (*франц.* «doux commerce») дает ряд преимуществ: а) способствует обогащению и социальному развитию; б) формирует спокойное беспристрастное отношение к спорным религиозным вопросам, имеющим мало важное значение; в) имеет тенденцию цивилизовать людей и делать их более разумными; г) снижает иррациональность поведения; д) предотвращает войны. Эти идеи, заложенные в первой половине 18 века, стали философской основой для формирования нового международного экономического порядка и в том числе стали подспорьем для первой промышленной революции, начавшейся пару десятилетий спустя (в 1760-х гг.).

Формирование международного экономического порядка на основе идеи цивилизованной, законодательно нормированной и регулируемой торговли сопровождалось двумя торговыми войнами между Англией и Китаем, известными как: опиумная война I (1839–1842 гг.) и опиумная война II (1856–1860 гг.). По итогам обеих войн, в которых Англия и их союзные французские войска одержали победу, помимо территориальных уступок были подписаны соглашения о торговых привилегиях и дополнительных доступах к портам. Согласно «Нанкинскому договору», подписанному по итогам первой опиумной войны 29 августа 1842 г., остров Гонконг целиком отошел Британии (обратная передача Китаю, со статусом специального административного округа, произошла только лишь в 1997 г.), а британские граждане в Китае получили статус наибольшего благоприятствования и привилегии договорных портов для своих граждан не только в Китае, но и в Японии, Вьетнаме, Корее и Таиланде. Согласно «Тяньцзиньским трактатам» 1858 г. и «Пекинскому договору» 1860 г., подписанным по итогам второй опиумной войны, западные страны (в т.ч. Российская Империя) получили ещё больше торговых преференций, – беспоплинную торговлю, право на судоходство по реке Янцзы, открытие нескольких новых портов для западной торговли и проживания, право иностранных поездок во внутренние районы Китая и свободу передвижения для христианских миссионеров.



Дальнейшее формирование международного экономического порядка на основе свободной и цивилизованной торговли продолжилось после Первой мировой войны. Версальский мирный договор 1919 г. помимо территориальных вопросов и репараций отдельной главой (часть 10 договора – Экономические положения) закреплял за проигравшей Германией односторонние обязательства по свободной и беспрепятственной торговле и предоставление режима наибольшего благоприятствования (РНБ), в том числе в вопросах судоходства и рыболовства, странам блока Антанты.² Истечение срока предоставления односторонних торговых преференций в 1925 г. совпало с подписанием нового пакета соглашений – «Локарнийских соглашений». Локарнийские соглашения включили Германию в единую систему торгово-экономических и военно-политических отношений западной Европы, а также включили её в состав Лиги Наций. [5]

Настоящий прогресс в развитии международных торговых отношений произошел после Второй мировой войны. Так, в 1947 г. в Женеве было подписано многостороннее межправительственное соглашение о режиме торговли и торговой политике между 23 странами – ГАТТ (англ. GATT)³, в рамках которого государства обязались на базе выработанных норм и правил на постоянной основе предоставлять друг другу режим наибольшего благоприятствования (РНБ) в торговле.

Вместе с тем, 30 декабря 1964 г. при Генеральной Ассамблее ООН была создана постоянно действующая межправительственная структура ЮНКТАД (UNCTAD) по вопросам в области международной торговли и развития. Основным вопросом Первой сессии конференции ЮНКТАД в 1964 г. в Женеве (англ. First session of the UNCTAD) стало создание *всеобщей системы торговых преференций (GSP)⁴ для помощи недавно освободившимся от колониальной зависимости стран (которые получили название «страны третьего мира»)*. В рамках GSP устанавливались обязательства на промышленно развитые страны по предоставлению преференций развивающимся странам с целью создания для их продукции экспортных рынков и постепенного устранения трудностей, препятствующих проникновению их экспорта в развитые страны.

Финальным этапом формирования цивилизованных международных торговых отношений на базе обновленного соглашения ГАТТ-94 с новыми договоренностями о толковании её отдельных статей стало подписание 15 апреля 1994 г. в г. Марракеше (Марокко) Марракешского соглашения об учреждении Всемирной торговой организации (ВТО).⁵ Создание ВТО, по сути, заложило основу современной глобализации, исходя из принципа всеобщей взаимозависимости и взаимодополняемости государств.

На протяжении семидесяти лет (1947-2017 гг.)⁶ основанная на правилах многосторонняя торговая система создавала благоприятные условия для обеспечения беспрецедентного в современной истории человечества уровня экономического

процветания и сокращения бедности в мировом масштабе. Она способствовала появлению после Второй мировой войны нового глобального явления, такого как региональная интеграция. На её базе формировались все ведущие западные интеграционные теории и подходы, – например, функционализм Девида Митрани, неофункционализм Эрнста Хааса, транзакционализм Карла Дойча, новый регионализм Бьорн Хеттне, линейно-стадиальная интеграция Белла Баласса, теория таможенных союзов нобелевского лауреата Джеймса Мида и др. Закономерно, что наиболее успешным примером региональной интеграции стал именно Европейский Союз. В поствоенной разрушенной Европе основным мотивом интеграции было укрепление экономических связей для поддержания мира, сначала через интегрированное производство, а затем через единый европейский рынок. Её совокупный торгово-экономический успех по сути выражен в постоянном расширении состава участников (см. таблицу 1).

Таблица 1

Эволюция европейской интеграции

Год подписания	Соглашение
1951 г.	Парижский договор о Европейском объединении угля и стали.
1957 г.	Римский договор.
1965 г.	Брюссельский договор.
1986 г.	Единый европейский акт.
1992 г.	Маастрихтский договор (официально «Договор о Европейском союзе») между 12 европейскими государствами.
1994 г.	1-я волна расширения. Присоединились Австрия, Финляндия и Швеция.
1997 г.	Амстердамский договор.
2001 г.	Ниццкий договор.
2004 г.	2-я волна расширения. Присоединились Словакия, Словения, Эстония, Латвия, Литва, Кипр, Мальта, Чехия, Венгрия, Польша.
2007 г.	3-я волна расширения. Присоединились Болгария и Румыния.
2013 г.	4-я волна расширения. Присоединилась Хорватия.
2020 г.	BREXIT. Великобритания вышла из Союза по комплексу социальных и политических мотивов, в т.ч. по причине сложно контролируемой миграционной политики.

Источник: составлено автором

Однако в очередной раз из-за геополитического соперничества крупных держав, забыв о причинах больших конфликтов прошлого, брошен вызов международной торговой системе в широком контексте, игнорируя её историческую роль в всеобщем развитии и прогрессе всех участвующих субъектов. Спустя 22 года преимущественно успешного функционирования ВТО (1995-2017 гг.), тес-



ные торгово-экономические связи между двумя крупнейшими экономиками мира впервые привели к открытой конфронтации и вылились в торговую войну.⁷ В 2017 г. администрация 45 президента США (Д. Трампа) обвинила Китай в воровстве интеллектуальной собственности и недобросовестной конкуренции. Это стало поводом серии требований не только к Китаю, но и к самой ВТО. Требования США заключаются в:

- прекращении практики недобросовестной конкуренции;
- прекращении воровства интеллектуальной собственности;
- реформировании системы разрешения споров ВТО;
- реформировании принципов определения статуса развитости страны, который непосредственно связан с получаемыми торгово-экономическими привилегиями;⁸
- сокращении торгового дефицита с Китаем на 200 млрд долл. (по состоянию на 2017 г.), на 600 млрд долл. (по состоянию на 2025 г.).

Стоит отметить, что половина членов ВТО поддержала озабоченность США, а другая половина выразила готовность обсудить эту озабоченность.⁹

Тогда же в декабре 2017 г. на 11-й Министерской конференции ВТО в Буэнос-Айресе в некоторой степени произошло перерождение ранее упомянутой идеи Монтескьё и Вольтера о преимуществах цивилизованной торговли, и была представлена программа «Торговля во имя мира».¹⁰ Целью программы «Торговля во имя мира» является оказание помощи государствам, желающим присоединиться к ВТО, в переходе от перманентно конфликтного состояния к стабильности и экономическому благополучию.¹¹ Программа стремится к достижению этой цели посредством: а) политического взаимодействия и партнерства, б) информационно-просветительской работы и общественного диалога, в) совместных исследований, г) обучения и наращивания потенциала.

Помимо вышеперечисленных американских претензий к Китаю, которые легли в основу торговой войны, США и Евросоюз в своих ежегодных обзорах торговой политики осуществляют системную работу по выявлению нарушений их основными торговыми партнерами, в том числе по отношению друг к другу. Нарушениями считаются любые нерыночные меры, несоответствующие нормам и правилам ВТО, в том числе специфические субсидии и демпинг, квоты, нетарифные барьеры, меры в области регулирования цифровой торговли, госзакупок, защиты прав интеллектуальной собственности и другое, которые влияют на экспорт США и экспорт Евросоюза в страны, не входящие в ЕС. В частности, в последнем ежегодном отчете Торгового представительства США (USTR), которое является агентством при администрации президента США, выявлены нарушения в 62 отдельных государствах и даже в Европейском союзе. Объем претензий к Китаю изложен на 48 страницах текста, к Европейскому союзу на 33 страницах, к России на 15 страницах.¹²

Несмотря на очевидность, стоит отметить, что в компетенции ВТО входит не только тарифное регулирование. Уже на этапе переговоров о присоединении к организации обсуждается вопрос о создании правовой и политической базы и формировании национальных институтов на основе принципов недискриминации, прозрачности и верховенства права. Членство в ВТО создает платформу для начала и укрепления внутренних реформ. Вместе с тем, одной из слабых сторон ВТО является отсутствие механизма принуждения исполнения судебных решений, кроме как морального осуждения. Это связано с тем, что присоединение к организации является добровольным, а соблюдение её правил основывается на так называемых «джентльменских соглашениях». Это ставит вопрос о необходимости расширения мандата ВТО для более эффективного регулирования международной торговли.

Государства, которые до сих пор не присоединились к ВТО, делятся на две группы: к первой группе относятся строго авторитарные режимы, которые всячески избегают каких-либо институциональных и правовых реформ, к второй группе относятся наименее развитые страны. Представленная ВТО программа «Торговля во имя мира» преимущественно направлена на помощь наименее развитым странам с целью содействия их экономической стабильности, создания благоприятного делового климата за счет безопасных и предсказуемых рыночных условий, улучшения положения работников, стимулирования движения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и поддержки интеграции в региональные и глобальные цепочки создания стоимости. В конечном итоге, экономическая взаимозависимость с соседями и глобальной экономикой создает условия для поддержания мира.

Важным международным документом, призывающим к содействию мира путём развития и поддержания цивилизованных торгово-экономических отношений с учетом реалий технологического развития, стал принятый 22 сентября 2024 г. на 79-сессии Генеральной Ассамблеи ООН «Пакт во имя будущего».¹³ Одним из 56 пунктов действий, принятых к реализации, является пункт, непосредственно касающийся развития многосторонней торговой системы (МТС) и международной торговли для содействия устойчивого развития мира. Генассамблея ООН подчеркивает центральное место ВТО в поддержании недискриминационной, открытой, честной, инклюзивной, справедливой и прозрачной МТС. Вместе с тем, Генассамблея ООН зафиксировала недопустимость односторонних экономических мер, препятствующих полному достижению экономического и социального развития в развивающихся странах, а также призвала поощрять предоставление преференциального и особого дифференцированного режима наименее развитых стран в соответствии с обязательствами по линии ВТО.

28-29 апреля 2025 г. на саммите БРИКС в Рио-де-Жанейро, министры иностранных дел участвующих государств также выразили серьезную обеспокоенность фрагментацией мировой экономики и ослаблением МТС. В рамках саммита были организованы три дискуссионные панели: многостороннее торговое сотрудниче-



ство как ответ на вопрос о продвижении мира и развития; урегулирование глобальных и региональных кризисов; реформирование международных институтов для более инклюзивного (!) и устойчивого управления и роль стран «глобального Юга» в укреплении отношений на базе многосторонней торговой системы.¹⁴ Бразильские дипломаты заявили, что «главное для БРИКС – удержать функционирование многосторонней торговой системы и не позволить её разрушение».¹⁵ Особое значение этим словам придает тот факт, что БРИКС широко позиционируется как некая площадка для выработки альтернативных и более справедливых подходов.

Обзор и систематизация наиболее важных исторических событий, способствующих продвижению концепции цивилизованных и институтированных торговых отношений на базе совместно выработанных и согласованных правил, позволяет делать два вывода: а) несмотря на все исторические потрясения и войны, которые сопровождали становление международной торговой системы, она по-прежнему выполняет первоначально заложенную в неё функцию по гуманитарному развитию мира; б) поскольку исторические события общемирового масштаба последних двух столетий способствовали дальнейшему упорядочиванию международной торговой системы, это позволяет делать вывод, что события текущего момента, а также первых двух деkad XXI столетия также способствуют её дальнейшей эволюции.

ОБСУЖДЕНИЕ

Современное состояние международных экономических отношений, однако, дает много поводов для критики международной торговли. В основном это связано с тем, что геополитическое соперничество крупных держав исторически доминирует над проблемой поддержания мира. Также это связано с тем, что развивающиеся страны хотят сохранить свои позиции в мировой экономике, несмотря на то, что она претерпевает серьезную структурную трансформацию. [4]

С началом глобальной пандемии COVID-19 в 2020 г. и российско-украинского конфликта в 2022 г. фокус мирового научного и экспертно-аналитического сообщества в информационном пространстве постепенно смещался от причин к следствиям. Дискуссии о необходимости институционального обновления ВТО заменились дискуссиями о перераспределении торговых потоков, разрыве и сокращении глобальных цепочек добавленной стоимости, трансформации международных экономических отношений и антироссийских санкциях.

Рассуждая о необходимости реформы глобальной торговой системы, Е.А. Лукашик из Департамента экономического сотрудничества МИД России справедливо пишет, что «переговорный процесс по реформе многосторонней торговой системы ВТО тормозят развивающиеся страны, поскольку они не хотят лишаться ослабленных обязательств по сравнению с другими членами ВТО. Многие развивающиеся страны не выполняют требование по соблюдению процедуры ежегодных уведомлений (notification), что идет вразрез с принципом прозрачности ВТО.» [6]



Из-за растущего числа разногласий на протяжении многих лет, а также нежеланием развивающихся стран соблюдать действующие многосторонние правила, крупными региональными державами были сформированы мега региональные интеграционные блоки на базе региональных торговых соглашений. Несмотря на то что они функционируют по нормам и правилам ВТО, соглашения об их учреждении охватывают дополнительные сферы и правила сотрудничества, которые подразумевают обязательства, не содержащиеся в соглашениях ГАТТ-94 и выходящие за пределы текущего мандата ВТО, а именно речь идет о формате WTO-X, WTO-Plus.¹⁶ Таким образом, мы, скорее всего, имеем дело не с «устаревшими правилами», на чем настаивает вышеупомянутый автор, поскольку от них никто не хочет отказываться, а о нежелании расширения полномочий ВТО, которые бы наделили её дополнительными функциями и возможностями.

Принимая во внимание блоковое разделение международной торговли и мировой экономики, внутри которых осуществляется попытка выработки новых правил, обратим внимание на долю некоторых блоков в мировой торговле.

Таблица 2

Доля интеграционных объединений в мировой торговле товарами в 2023 г.*

№	Интеграционное объединение	Внутренняя торговля (intra trade)	Внешняя торговля (extra trade)	Доля в мировой торговле (intra trade + extra trade)	Совокупный ВВП (номинальный)
		млрд долл.			млрд долл.
1	Евросоюз	4135	2760	29 %	18335
2	«БРИКС»	724	4044	20 %	25781
3	USMCA	1612	1565	13,3 %	31285
4	АСЕАН	400	1413	7,6 %	3805
5	СНГ	118,7	618,3	3,1 %	2576
6	ЕАЭС	88	555	2,7 %	2366
Объем мировой торговли товарами (total merchandise export)				23,8 трлн долл.	

Примечание к таблице:

*Вовлеченность в мировую торговлю демонстрирует потенциал для саморазвития группировки и её государств-членов. Европейский союз и USMCA являются единственным интеграционными группировками, которые демонстрируют доминирование внутренней торговли над внешней;

Источник: составлено по данным UN Comtrade Database, WTO, Eurostat, ASEAN stat, IMF.



Трансформация глобальной торговой системы, по мнению А.П. Портанского, происходит по нескольким причинам: изменение баланса сил от развитых в сторону развивающихся экономик, ослабление роли США и участвующая практика протекционизма со ссылкой на XXI статью ГАТТ-94 «угроза национальной безопасности». Перечисленные факторы, по мнению автора, привели к тому, что выработка новых правил начала осуществляться за рамками ВТО. [8] В целом автор констатирует, что ВТО стала жертвой своего собственного успеха.

В другой работе А.П. Портанского упоминается, что до появления соглашения ГАТТ в 1947 г. в мировой торговле преимущественно действовали подходы, основанные на праве сильного (*power-based system*). С появлением ГАТТ-47 впервые сформировалась система регулирования международной торговли, основанная на правилах (*rules-based system*). Стремительно растущие позиции Китая в мировой экономике стали основным источником американо-китайского противостояния, которое рискует откинуть международную торговлю назад в систему, основанную на праве сильного. [9]

Резкая критика идеи свободной международной торговли, которая создает мирные условия сосуществования и стабильного развития, была опубликована в английской деловой газете Financial Times за 2023 г. Автор статьи Edward Price – руководитель отдела экономической политики в Генеральном консульстве Великобритании в Нью-Йорке, критикуя доклад МВФ¹⁷, который посвящен преимуществам международной торговли и глобализации, утверждает, что «ни торговля, ни торговая политика не решат судьбу нашего мира». По мнению автора статьи, «восхваление международной торговли является уделом рикардианских сектантов, поскольку глобализация потерпела крах, и начали формироваться мега-автаркии, которые по завершению процесса приступят к третьей мировой войне.»¹⁸

Развитие международной торговли, тем не менее, имеет непосредственную связь с развитием глобализации и гуманитарным развитием мира. Алармистские прогнозы также высказываются по отношению к глобализации, называя её «деглобализацией» и «слоубализацией». Хейфец Б.А. на основе анализа большого списка отечественных и зарубежных исследований показывает, что глобализация является системным процессом, а деглобализация является лишь одной из характеристик определенного этапа развития глобализации, то есть относится к временному явлению, которое может происходить в отдельные периоды развития мировой экономики. [10] К аналогичным выводам приходит ряд зарубежных авторов. [3]

Принимая во внимание вызовы, которые на протяжении трех столетий преодолевались в процессе становления и эволюции международной торговой системы, а также с учетом её неразрывности с глобализацией, можно утверждать, что развитие мировой торговли также является системным процессом, а текущая фрагментация и частичное сокращение глобальных цепочек добавленной стоимости является лишь одной из характеристик определенного этапа развития международной торговой системы в широком контексте.

Центральную идею важности международной торговли для гуманитарного развития мира критикуют в том числе специалисты из смежных областей науки, – социологии, философии, политологии, религиоведения, истории и др. Поскольку исторически наибольший вклад в теорию развития нормированной глобальной торговли вносили специалисты из смежных областей науки, то участие вышеупомянутых специалистов скорее закономерно.

Так, профессор права и по совместительству директор Центра права и религии юридической школы Св.Иоанна в США Mark L. Movsesian в своей работе «Рынки и мораль: пределы теории *«doux commerce»*» пишет, что все преимущества международной торговли, изложенные в теории *«doux commerce»*, исходят из принципов классического либерализма, которые в свою очередь являются глубоко оптимистичными. [2] В связи с этим формируются завышенные ожидания, которые либо не реализуются, либо их реализация сильно растянута во времени.

В статье М.Ю. Медведкова, бывшего руководителя делегации на переговорах о присоединении России к ВТО, будущее международной торговли, в том числе вопросы обновления её правил и расширения полномочий ВТО, непосредственно связываются с технологическим прогрессом в рамках четвертой промышленной революции. Указывается, что с целью препятствия трансферу новых технологий умышленно создаются искажения на глобальном рынке, в том числе через протекционистские меры торговой политики. [7] Связь структурной трансформации мировой экономики с научно-техническим развитием и появлением новых технологий также показана в ранее упомянутом исследовании. [4] Это позволяет делать вывод, что обновление правил международной торговли и расширение полномочий международных институтов, в частности ВТО, произойдёт по итогам завершения процесса создания и внедрения новых технологий. Пока существующие правила торговли остаются неизменными.

ВЫВОДЫ

Эволюция международной торговой системы вызвана комплексом причин – изменением баланса сил и интересов мировых держав в последнее десятилетие, торговыми конфликтами и санкциями, технологическим развитием, интенсивным развитием цифровой торговли и торговли нематериальными активами, системными проблемами деятельности ВТО, мега-блоковым разделением мировой экономики. Тем не менее, международная торговля занимает ведущее место в системе всемирных экономических отношений. Международный торговый обмен является одновременно и предпосылкой, и следствием международного разделения труда, выступает важным фактором формирования и функционирования мирового хозяйства.¹⁹

Очевидно международная торговля имеет границы, перейдя которые мы выходим из экономической сферы жизнедеятельности человека и попадаем в другие сферы жизнедеятельности – политическую, социальную и духовную.



Следует признать, что общественно полезные функции международной торговли детерминированы, она не может поменять социокультурные коды и создать человека с новой культурой, соответствующей новым технологиям. Однако преднамеренное разрушение устоявшихся на протяжении трех столетий принципов и подходов международной торговой системы непременно способствует усилению неравенства и вынесет на первый план все те пороки общества, над сглаживанием которых работали великие мыслители гуманитарной и общественной наук с начала эпохи Просвещения.

Скептицизм в отношении роли международной торговой системы в гуманитарном развитии мира скорее связан с тем, что мир стал слишком эконоцентричен, в котором миссию по преодолению всех пороков общества и человека автоматически переложили на торгово-экономические отношения.

С началом введения первых антироссийских санкций в 2014 г. в российской информационной сфере началось постепенное продвижение идей изоляционистской политики с периодическими призывами построить тотально авторитарную систему и общество.

По умолчанию игнорировался 18 летний путь сложного процесса присоединения России к ВТО, игнорировались сотни локализованных на территории России иностранных высокотехнологичных производств в рамках специальных инвестиционных контрактов (СПИК контракты), хрупкость международных связей и принцип международной конкурентоспособности. С 2022 г. Союзное государство России и Белоруссии оказалось в беспрецедентной изоляции со стороны группы из 49 развитых стран, которые по геополитическим мотивам ввели более тридцати тысяч антироссийских санкций, отключили Россию от международной системы банковских переводов SWIFT и перестали применять в отношении российской торговли режим наибольшего благоприятствования в торговле. Практика показывает, что в глобализованном мире изоляционная политика является нецелесообразной и не приводит к успеху ни для одной из сторон.

Как было отмечено ранее, развитие мировой торговли является системным процессом, а текущая фрагментация и частичное сокращение глобальных цепочек добавленной стоимости является лишь одной из характеристик определенного этапа развития международной торговой системы в широком контексте.

Таким образом, российским органам государственной власти, координирующим органам Евразийского экономического союза и заинтересованным крупным экономическим агентам необходимо учитывать исторический контекст текущей ситуации в международной торговле для выработки адекватных поведенческих моделей и решений в набирающих интенсивность торговых войнах между крупными державами. Непредсказуемость и иррациональность человеческого поведения в этих условиях будут оказывать исключительно негативное воздействие на экономику страны.

Для поступательного и гармоничного развития внутриэкономического и внешнеэкономического комплексов страны необходимо качественно отличать конъюнктуру международной торговли, её структурную трансформацию и диверсификацию потоков от системы институционализированных правил и отношений. В этой связи рекомендуется: а) принимать активное институциональное участие в системном развитии международных организаций на базе долгосрочных фундаментальных подходов; б) осуществлять межправительственную и экспертную поддержку ряду постсоветских государств в вопросе присоединения к многосторонней торговой системе ВТО, что непременно способствует их социально-экономическому развитию и изменению ряда негативных тенденций; в) трансформировать структуру внешней торговли России и диверсифицировать её потоки с учетом приоритетов технологического развития и научно-технического прогресса.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Французский мыслитель, барон Charles de Secondat Montesquieu (1689–1755 гг.) в предельно систематизированном и развернутом виде изложил идею «*deux commerce*» в работе «*The Spirit of Laws*» в 1748 году. (см. [1] с.316-373) Она также получила поддержку и развитие у многих его современников, среди которых наиболее известные, – французский мыслитель Voltaire (1694–1778 гг.), английские философы Bernard Mandeville (1670–1733 гг.) и David Hume (1711–1776 гг.). В развитие идей Montesquieu, Bernard Mandeville также обосновал положительную связь международной торговли с прогрессом государства.

² The Versailles Treaty June 28, 1919: (PART X. ECONOMIC CLAUSES) [Электронный ресурс]. // Lillian Goldman law library of Yale Law School: [1919]. – URL: <https://avalon.law.yale.edu/imt/partx.asp>. (дата обращения: 02.февраля.2025)

³ GATT – The General Agreement on Tariffs and Trade. Подписанное в 1947 г. соглашение обозначается как ГАТТ-47, однако с 1994 г., в связи с внесением изменений и новых положений, старое соглашение утратило действие, а новое доработанное соглашение упоминается как ГАТТ-94.

⁴ Всеобщая система преференций (ВСП) – (англ. Generalized system of preferences – GSP) в российской научной литературе также упоминается как «общая система преференций» (ОСП) или «генеральная система преференций» (ГСП).

⁵ По состоянию на 2025 г., 166 государств мира являются членами ВТО и ведут свою внешнеторговую и внешнеэкономическую деятельность по согласованным нормам и правилам Организации в рамках многосторонней торговой системы.

⁶ В 2017 г. впервые, публично, президентом США Д.Тампом была объявлена торговая война Китаю.

⁷ Trump's Trade War With China Is Officially Underway // The New York Times. 2018. URL: <https://www.nytimes.com/2018/07/05/business/china-us-trade-war-trump-tariffs.html>

⁸ Основные претензии США касались Китая. В 2019 г. американская делегация при ВТО представила большой подробный доклад (WT/GC/W/757) по необходимым реформам Организации. Доклад с говорящим названием «Безразличие ВТО к самопровозглашению статуса развитости страны делает её институционально несостоятельной». Этот шаг был



продиктован тем, что несмотря на многократные уговоры с целью принуждения к отказу от статуса развивающейся страны, Китай категорически отказывался и отказывается это принять. Статус развивающейся страны автоматически дает Китаю торговые преференции – «особый и дифференциальный режим ВТО для развивающихся стран». Например, аналогичной критике и политическому давлению подвергалась Ю. Корея, которая с 1996 г. является членом ОЭСР, в результате чего в 2020 г. она провозгласила себя «развитой» страной (developed country).

⁹ WTO reform – an overview // WTO. – 2022. – URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/mc12_e/briefing_notes_e/bfwtoreform_e.htm (дата обращения: 01.03.2024).

¹⁰ Trade for Peace Programme // WTO. 2017. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/tradeforpeace_e.htm

¹¹ В рамках программы «Торговля во имя мира» оказывается помощь трем членам ВТО, – Афганистану, Либерии и Йемену, а также шести государствам, находящимся в процессе присоединения, – Коморские острова, Сан-Томе и Принсипи, Сомали, Южный Судан, Судан, Восточный Тимор.

¹² 2025 National Trade Estimate Report on FOREIGN TRADE BARRIERS of the President of the United States on the Trade Agreements Program / USTR. 2025. URL: <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Reports/2025NTE.pdf> (дата обращения: 31.03.2025)

¹³ Пакт во имя будущего / Генеральная Ассамблея ООН. – США: 2024. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n24/272/24/pdf/n2427224.pdf>

¹⁴ BRICS Foreign Ministers convey positions on reforming global governance, strengthening multilateralism, and promoting peace / BRICS.BR. 28.05.2025 г. URL: <https://brics.br/en/news/brics-foreign-ministers-convey-positions-on-reforming-global-governance-strengthening-multilateralism-and-promoting-peace> (дата обращения: 30.04.2025 г.)

¹⁵ Growing BRICS group shows internal rifts as ministers fall short of joint statement / REUTERS. 30.04.2025 г. URL: <https://www.reuters.com/world/brics-ministers-fail-reach-joint-statement-brazil-warns-against-protectionism-2025-04-29/> (дата обращения: 30.04.2025 г.)

¹⁶ WTO-X AC (Obligations that are outside the current mandate of the WTO) / ВТО. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/wtr11-anatomy_ptas_e.xls. Дата обращения: 02.02.2025

¹⁷ Serhan Cevik «Long Live Globalization: Geopolitical Shocks and International Trade» / IMF. October 27, 2023. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2023/10/27/Long-Live-Globalization-Geopolitical-Shocks-and-International-Trade-540832>

¹⁸ Edward Price «Global trade ≠ globalization» / Financial Times. November 21, 2023. URL: <https://www.ft.com/content/3e5da8a2-e20b-4cb8-8018-7fac09f4b076>

¹⁹ Пахомов А.А., Багдасарян К.М. Направления реформирования многосторонней торговой системы и позиции России в этом процессе // eLibrary. Препринт НИР. – РАН-ХиГС, 2021. 52 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44891573> DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3813225>

БИБЛИОГРАФИЯ:

Montesquieu C.D.S. The Spirit of laws // Internet archive. – URL: <https://archive.org/details/spiritoflaws01montuoft/page/149/mode/1up> (дата обращения: 02.февраля.2025).

Movsesian M.L. Markets and Morals: The Limits of Doux Commerce // William & Mary Business Law Review. Vol. 9 (2017-2018) > Iss. 2 (2018). – URL: <https://scholarship.law.wm.edu/wmblr/vol9/iss2/7/> (дата обращения: 02.февраля.2025).

Paul T.V. The Specter of Deglobalization // Current History. January 2023. Volume 122, Issue 840. p. 3–8. URL: <http://online.ucpress.edu/currenthistory/article-pdf/122/840/3/767098/curh.2023.122.840.3.pdf> DOI: <https://doi.org/10.1525/curh.2023.122.840.3> (дата обращения: 02.марта.2025).

Багдасарян К.М. Структурная трансформация мировой экономики // Вестник Евразийской науки, 2024, Т 16. № 2 @@ Bagdasaryan K.M. Strukturnaya transformaciya mirovoj e'konomiki // Vestnik Evrazijskoj nauki, 2024, T 16. № 2. – URL: <https://esj.today/PDF/18ECVN224.pdf>. – DOI: 10.15862/18ECVN224. (дата обращения: 02.марта.2025).

Дзюба В.С., Хахалкина Е.В. Локарнские соглашения 1925 г. в контексте трансформации Версальской системы: взгляд из Лондона // Вестник московского университета. Серия 25: международные отношения и мировая политика. - М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2021, Т.13, №1. С. 157-195@@ Dzyuba V.S., Hakhalkina E.V. Lokarnskie soglasheniya 1925 g. v kontekste transformacii Versal'skoj sistemy': vzglyad iz Londona // Vestnik moskovskogo universiteta. Seriya 25: mezhdunarodny'e otnosheniya i mirovaya politika. - M.: MGU im. M.V. Lomonosova, 2021, T.13, №1. S. 157-195. – URL: DOI: 10.48015/2076-7404-2021-13-1-157-195. (дата обращения: 02.марта.2025)

Лукашик Е.А. Реформа Всемирной торговой организации: проблемы и перспективы // Экономика и управление: проблемы, решения. № 7, том 3, июль 2020. С. 120-126 @@ Lukashik E.A. Reforma Vsemirnoj torgovoj organizacii: problemy` i perspektivy` // E'konomika i upravlenie: problemy`, resheniya. № 7, tom 3, iyul` 2020. S. 120-126. – URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44029654_21207101.pdf DOI: 10.34684/ek.up.p.r.2020.09.01.015. (дата обращения: 02.февраля.2025).

Медведков М.Ю., Михеева Е.А., Халилюлин И.Н. Четвертая промышленная революция, конкурентоспособность Европейского союза и будущее международной торговли // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика, 2024. - Т.40, № 2, с. 191–211 @@ Medvedkov M.Yu., Mixeeva E.A., Halilyulin I.N. Chetvertaya promy'shlennaya revolyuciya, konkurentosposobnost` Evropejskogo soyuza i budushhee mezhdunarodnoj trgovli // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. E'konomika, 2024. - T.40, № 2, s. 191–211.

Портанский А.П. Императив реформирования ВТО в эпоху роста протекционизма и торговых войн // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2019. Т. 14. № 2. С. 304-318 @@ Portanskij A.P. Imperativ reformirovaniya VTO v e'poxu rosta protekcionizma i togovy`x vojn // Vestnik mezhdunarodny`x organizacij: obrazovanie, nauka, novaya e'konomika. 2019. T. 14. № 2. S. 304-318. – URL: <https://iorj.hse.ru/data/2019/09/25/1540073407/Портанский.pdf> DOI: 10.17323/1996-7845-2019-02-12. (дата обращения: 02.февраля.2025).



Портанский А.П. Игра по правилам или право сильного. Что ждет мировую торговлю // Мир перемен. 2021. № 2. С. 70-83 @@ Portanskij A.P. Igra po pravilam ili pravo sil'nogo. Chto zhdet mirovuyu trgovlyu // Mir peremen. 2021. № 2. S. 70-83. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=46206304> DOI: 10.51905/2073-3038_2021_2_70. (дата обращения: 02.февраля.2025).

Хейфец Б.А. Глобализация и деглобализация мировой экономики в эпоху перемен. Некоторые дискуссионные вопросы // Общество и экономика. 2023. №10, С. 22-40 @@ Xejfecz B.A. Globalizaciya i deglobalizaciya mirovoj e'konomiki v e'poxu peremen. Nekotory'e diskussionny'e voprosy' // Obshhestvo i e'konomika. – 2023. – Vy'pusk №10 С. 22-40. URL: <https://oie.jes.su/s020736760027077-3-1/>. DOI: <https://doi.org/10.31857/S020736760027077-3>. (дата обращения: 02.марта.2025).



Альянс как перспективная форма организации линейного судоходства в современной России

УДК:656.6(470); ББК:65.37; Jel:R4
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-83-91

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, доцент,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),
кафедра УГМК «Международные транспортные
операции» – доцент, e-mail: pigeon_at@mail.ru

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук, доцент,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),
кафедра УГМК «Международные транспортные
операции» – заведующий кафедрой,
кафедра международных экономических отношений
и внешнеэкономических связей (МЭО и ВЭС)
им. Н.Н. Ливенцева – доцент,
e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация

Прошло уже более трех лет с того момента, когда российский рынок достаточно слаженно и оперативно покинули 7 из 8 крупнейших контейнерных перевозчиков (мейджоров), выполнявших рейсы в порты России. Помимо массового ухода компаний из списка мирового топ-10, отечественный рынок перестали обслуживать еще 4 компании из второй и третьей десятки мировых лидеров. Однако российский транспортно-логистический бизнес не только выдержал удар, но и уже к лету 2022 г. нишу ушедших линий заняли суда, находящиеся в оперативном управлении у перевозчиков из КНР, Турции, ОАЭ, Сингапура и, что крайне важно, – у российских компаний. Установлено, что на сегодняшний день морские перевозки контейнеров в Россию обслуживают 10 отечественных линий. Они совокупно оперируют судами (около 60 ед.) с достаточно небольшой совокупной вместимостью (около 45 тыс. ДФЭ), которые зачастую находятся в тайм-чартере, а регулярность предоставляемого сервиса составляет 1-2 раза в месяц. Представляется, что в случае возвращения мейджоров на российский рынок в том или ином виде отечественные перевозчики объективно столкнутся с проблемами. В этой связи, перспективной формой организации линейного бизнеса видится альянс. Формирование альянса российских линий может происходить с учетом советского опыта (правда с определенными оговорками) и потребует от перевозчиков ряда уступок, а от государства организационной и, вероятно, финансовой поддержки.

Ключевые слова: внешняя торговля России, логистика внешней торговли России, санкционный режим, линейное судоходство, международная морская перевозка контейнеров.



Alliance as a Promising Form of Liner Shipping Business of Russia

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),
Department of International Transport and Logistics – Associate Professor,
e-mail: pigeon_am@mail.ru*

Egor Vadimovich PAK,

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University) (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),
Department of International Transport and Logistics – Head of the Department, Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev –
Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru*

Abstract

It has already been three years when 7 out of 8 global leading liner shipping companies (majors) left Russia's market. This demise was prompt and well-coordinated. A bit later 4 other liner companies out of top-20 and top-30 abandoned Russia. Nonetheless, Russian transport and logistics business overall managed to survive and by summer 2022 had already seen carriers from China, Turkey, OAE, and Singapore as well as Russian companies entering the market. It has been revealed that as of today 10 Russian liner companies handle national foreign trade. Such actors overall run almost 60 ships (predominantly in time-charter) with relatively low capacity (around 45 thousand TEU) rendering service 1-2 times a month. Should majors return to the Russian market national companies might face daring problems. Thus, the authors believe that creating an alliance might be a solution. Such process might be grounded in the Soviet experience (yet with some alterations). However, building the liner alliance logically presupposes mutual business concessions. As for the state it is worth rendering organizational and financial back-up to the members of the alliance.

Keywords: Russia's foreign trade, logistics of Russia's foreign trade, sanctions regime, liner shipping, international maritime shipments of containers.

На сегодняшний день можно уверенно говорить о стабилизации, а в ряде случаев и благоприятной динамике развития морского сегмента логистики внешней торговли России¹. По оценке авторов, на сегодняшний день контейнерные порты России обслуживают примерно 23-26 линейных перевозчиков, из которых 11 позиционируют себя как российские компании². Также показательно, что российским грузовладельцам сегодня доступно не менее 85-90% направлений от уровня покрытия линейного сервиса до введения санкционного режима в отношении России в марте 2022 г.

Более того, по целому ряду наиболее популярных направлений между перевозчиками даже возникла конкуренция, которая привела к некоторому снижению цен на перевозки (см. таблицу 1).



Таблица 1

Стоимость доставки сорокафутового контейнера СОС³ на маршруте Шанхай-Москва и Шанхай-Санкт-Петербург в июле 2024 г.-марте 2025 г., долл.

	Июль 2024	Сентябрь 2024	Ноябрь 2024	Январь 2025	Март 2025
Шанхай-Москва (сорокафутовый контейнер СОС), сквозная ставка					
Через порты Дальнего Востока	7657	8401	8159	8060	6572
Через Новороссийск	9792	9051	9039	9204	8317
Через Санкт-Петербург	8990	8931	9558	8783	8291
Шанхай-Санкт-Петербург (сорокафутовый контейнер СОС), стоимость фрахта					
Шанхай-Санкт-Петербург	7070	7401	8866	8167	6848

Источник: составлено авторами на основе данных агрегатора контейнерных перевозок TEUSTAT. URL: <https://teustat.ru>

Можно также констатировать, что ставки перевозчиков второго и третьего эшелонов в начале 2025 г. также снизились и в ряде случаев стали в целом сопоставимы со стоимостью перевозки от единственного мейджора, обслуживающего российские порты – швейцарской MSC (см. таблицу 2).

Таблица 2

Стоимость морской доставки сорокафутового контейнера СОС на маршруте Шанхай-Владивосток в феврале-марте 2025 г., долл.

	01.02.2025	01.03.2025
Sinokor (КНР)	2820	2300
SN Navigator (Россия)	2600	2000
SASCO (Россия)	2600	2200
DONGYOUNG (Республика Корея)	2200	1500
HUB Shipping ⁴ (КНР)	1775	1575
MSC (Швейцария)	1700	1500

Источник: составлено авторами на основе данных агрегатора контейнерных перевозок TEUSTAT. URL: <https://teustat.ru>

Вместе с тем следует отметить, что даже после некоторого снижения общий уровень цен на перевозку грузов в контейнерах остается высоким, примерно на 30%, а по ряду направлений на 50% выше, чем до ухода мейджоров с российского рынка.



Таким образом, в 2022-2025 гг. в России сложился свой рынок международных морских перевозок контейнеров, причем практически не зависящий от поведения крупнейших иностранных линий. Ситуация, по сути, уникальная и беспрецедентная, если принять во внимание географические размеры России и объемы национальной внешней торговли.

Авторами выявлено, что на сегодняшний день на рынке работают 11 российских компаний. Крупнейший отечественный перевозчик – FESCO – выведен за рамки анализа ввиду несопоставимости его показателей со значениями выборки. Соответственно, в исследование включены 10 компаний, составляющие основу отечественного рынка контейнерного судоходства (см. таблицу 3).

Таблица 3

Российские судоходные компании, обслуживающие морские перевозки контейнеров в Россию

	<i>Количество судов⁷ в эксплуатации</i>	<i>География перевозок</i>
Аврора Лайн	1	Порты КНР
Аметист Лайн	3	Порты Турции, Египта и Израиля
Евросиб-СПб Транспортные системы	4	Порты КНР
KASCO	2	Порты КНР и Японии
М-Лайн («Модуль»)	12	Порты Индии и Бразилии
Неко Лайн	4	Порты КНР, Индии и Пакистана
CACKO	4	Порты КНР и Японии
Транзит	21 ⁶	Порты КНР и Южной Кореи
Panda Express Line	8	Порты КНР и Южной Кореи
SILMAR SHIPPING LLC.	7	Порты Индии и КНР

Источник: составлено авторами на основе данных официальных сайтов перевозчиков.

На основании анализа данных с официальных сайтов этих перевозчиков, можно сделать следующие выводы:

- ❑ совокупно все компании оперируют флотом из 50-60 судов, более 60% из них находятся в оперативном управлении (чаще всего по тайм-чартеру);
- ❑ эксплуатируемый флот состоит как из специализированных контейнеровозов, так и сухогрузов;
- ❑ суммарная вместимость этого флота не превышает 45 тыс. ДФЭ;
- ❑ частота судозаходов по самым популярным направлениям не превышает 2х раз в месяц, по некоторым направлениям до 1 раза в полтора месяца;
- ❑ наиболее популярные направления:
 - порты Китая (Шанхай, Циндао, Нинбо, Сямынь) – Владивосток/Восточный/Санкт-Петербург – сервис 6 перевозчиков;

- порты Индии (Мундра, Мумбай) – Новороссийск/Санкт-Петербург – сервис 3 перевозчиков;
- порты ОАЭ (Джебел-Али)/Турции (Мерсин, Амбарли, Гебзе) – Новороссийск/Санкт-Петербург – сервис 2 перевозчиков;
- Порт Пусан (Республика Корея) – Владивосток/Находка – сервис 2 перевозчиков.

□ У «М-лайн» (входит в группу компаний «Модуль») заявлены рейсы в Бразилию (Сантос и Рио-де-Жанейро);

□ «Аметист» заявляет рейсы Новороссийск – Александрия (Египет) и Ашдод/Хайфа (Израиль).

Установлено, что прямого сообщения с портами в сервисах не много, однако грузы можно доставить с использованием партнерских сервисов, т.е. находящихся в управлении других компаний, не имеющих собственных судозаходов в порты России. Часто такую перевозку можно выполнить по сквозному коносаменту, что, несомненно, с одной стороны, очень удобно для грузовладельца, а с другой может таить в себе определенные риски.

Так, выданный перевозочный документ может не оказаться коносаментом морского перевозчика, а будет, например, коносаментом экспедитора, или вообще может быть выдан «структурой, с неопределенным правовым статусом».

В этой связи весьма показательным примером является ситуация с компанией E-line. В п.26 документа «Условия коносамента»⁷ сказано, что транспортный документ этого перевозчика может быть выпущен как коносамент «Оператора флота, не владеющего тоннажем» (Non-vessel operating common carrier, NVOCC). При этом п.27 Условий сообщает, что перевозка, подтвержденная настоящим коносаментом, находится в юрисдикции Российской Федерации. Но национальное право России не знает такого субъекта права, как «Оператор флота, не владеющий тоннажем» (!). Следовательно, грузовладельцы имеют дело со «структурой, с неопределенным правовым статусом», а это уже достаточно опасно.

Несмотря на общую положительную динамику и налаженное линейное сообщение, работающее регулярно, но с большими перерывами между рейсами, российский рынок международных контейнерных перевозок морем продолжают преследовать неприятности. Так, за период с осени 2022 г. по февраль 2025 г., по подсчетам авторов, рынок покинули по меньшей мере 9-10 линейных перевозчиков, из числа «новых» перевозчиков, пришедших уже после ухода мейджоров.

Такая ситуация, бесспорно, привела к определенным проблемам у российских участников ВЭД. Практически всегда контейнеры с грузом судовладельцы оставляли в транзитных портах (чаще всего Джебел-Али), и суда уходили в распоряжение нового фрахтовщика. Организовывать вывоз своего груза российским получателям обычно приходилось самостоятельно и за свой счет.



И здесь опять же показательной выглядит ситуация с E-line⁸, вышедшей на рынок в начале лета 2024 г., позиционируя себя российским перевозчиком с оперативным управлением двух судов под флагом Маршалловых островов – Xin Long Yun 66 и Hua Xin 678. Первое судно вышло из портов Китая в самом конце октября 2024 г. назначением на Санкт-Петербург, имея на борту более 700 контейнеров с грузом. По требованию судовладельца в пути судно два раза арестовывалось властями различных стран: последний арест в территориальных водах Дании длился три месяца. По данным интернет-портала TDPartners, причина ареста – невыполнение фрахтователем обязательств по оплате аренды судна⁹.

В результате судно смогло выгрузиться в Санкт-Петербурге только 14 марта 2025 г., т.е. спустя пять с половиной месяцев после выхода из порта отправления. Произошло это благодаря усилиям другой компании из Санкт-Петербурга – M-Line, которая приняла на себя обязательства генерального агента судна. Тем не менее за каждый физический контейнер грузовладельцам придется уплатить по 3682 долл. США в качестве компенсации затрат судовладельца.

В свою очередь, судно Hua Xin 678 простояло более двух месяцев под арестом в порту Мундра (Индия) и 25 марта по требованию капитана, все контейнеры были принудительно выгружены на берег¹⁰. Дальнейшая судьба этих контейнеров пока не известна, но они по требованию судовладельца находятся под коммерческим арестом до уплаты возникшего долга по аренде судна.

Представляется, что банкротство ООО «Е-Лайн» состоится с высокой долей вероятности, а грузовладельцы, чьи грузы были на судах этого перевозчика, понесут реальные убытки. Шансы получить компенсацию от перевозчика через решение арбитражного суда крайне малы – у ООО «Е-Лайн» нет никакого стоящего имущества.

* * *

С учетом ускорившейся динамики в международных отношениях и, как следствии, в международных экономических отношениях есть основания полагать, что санкционный режим в отношении России может быть смягчен, и ушедшие ранее перевозчики пожелают вернуться на российский рынок. Объективно их организационно-финансовые возможности значительно превосходят соответствующие показатели и российских, и других иностранных линейных перевозчиков, обслуживающих сейчас морской сегмент логистики внешней торговли России. Например, крупнейшая в мире линия из Швейцарии MSC имеет флот, в 11 раз превышающий численность флота 10 российских компаний, а датская MAERSK – обладает флотом большим в 9,5 раз по числу судов и более чем в 23 раза по суммарной вместимости флота.

Эти мейджоры имеют практически безграничные провозные возможности: их сервис в 3-4 раза чаще, а расписание выдерживается более стабильно. Они имеют возможность резко снизить стоимость своих услуг, следовательно, обладают целым рядом конкурентных преимуществ по сравнению с российскими компаниями.

Представляется, что в сложившихся условиях оптимальным выходом для российских перевозчиков может стать создание линейного альянса.

Компании-участницы линейного альянса объединяют свои технические возможности (в первую очередь суда), разрабатывают единые тарифные ставки, скидки с тарифа, единые правила ведения бизнеса, а также распределение соответствующих рисков. При этом о слиянии акционерных капиталов речи не идет (во всяком случае на начальном этапе). По сути, такой альянс может строиться по принципу «джентельменского соглашения»¹¹ – добровольного, равноправного и в отличие от, например, линейных конференций (картелей), не подразумевающего жестких санкций за нарушение условий соглашения.

В рамках альянса следует объединить и поставить под единое расписание самые популярные сервисы, связывающие российские порты с портами Китая, Индии, ОАЭ и, возможно, Турции. Такой шаг позволит увеличить частоту судозаходов в базовые порты, (доведя ее хотя бы до 1 в неделю), сформировать стабильное расписание и вывести из эксплуатации совсем малые, т.е. экономические нерентабельные суда. Например, на маршрут порты Китая – Санкт-Петербург необходимо ставить суда вместимостью не менее 1400-1600 ДФЭ, а желательно до 2,5 тыс. ДФЭ. Эксплуатация такого судна в пересчете на 1 ДФЭ обойдется примерно на 40-50% дешевле, что позволит сделать ставки более привлекательными для грузовладельцев.

Важной составляющей формирования конкурентоспособного линейного альянса (правда, на более поздних этапах) является создание собственного специализированного флота¹².

Помочь в создании линейного альянса перевозчиков России может советский опыт, правда, с некоторыми оговорками. Так, в 1970-1980-ые гг. действовали совместные регулярные линии СССР-ГДР, СССР-НРБ, «Юнифарика» с участием пароходств ГДР, ПНР и СССР, «Балтамерика» с участием пароходств ГДР, ПНР и СССР, а также «Юнилевант» с участием пароходств НРБ, ГДР, ПНР и СССР¹³. Совместные судоходные линии (еще одна форма организации линейного судоходства) обслуживали взаимную торговлю СССР с Индией, Алжиром и Египтом¹⁴.

Возможно расширение участия российского капитала в создании перевозчиков (с последующим вступлением в альянс) в «дружественных» странах. Например, в свое время при поддержке СССР для перевозки внешнеторговых грузов советских грузовладельцев были созданы судоходные компании Shipping Corporation of India (Индия), Islamic Republic of Iran Shipping Lines (Иран), Alianca (Бразилия), Transroll (Бразилия), ELMA (Индия)¹⁵.



Важно, что создание альянса следует инициировать оперативно, пока на российский рынок не вернулись мейджоры. Вместе с тем важно понимать, что такое решение потребует от судоходных компаний определенной гибкости (например, в части расстановки судов, приоритезации рейсов, распределения грузовой базы), а от государства всей необходимой поддержки (например, в части субсидий и поддержки судостроения).

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Подробнее см. Голубчик А.М., Пак Е.В. Актуальные вопросы логистики морских перевозок контейнеров в Россию: некоторые уроки для участников ВЭД // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – №6. – С. 83-90.

² Здесь и далее все данные являются оценочными: они получены авторами на основе анализа открытых сведений, приведенных морскими перевозчиками, а также морскими портами на своих официальных сайтах.

³ Carrier owned container (COC) – контейнер, предоставляемый судоходной компанией грузовладельцу. Может находиться в собственности линии или в ее управлении.

⁴ Торговая марка компании VUXX SHIPPING (SHANGHAI) LTD.

⁵ Данные по числу эксплуатируемых судов сильно разнятся. Например, на сайте компании «Транзит» указано 6 собственных судов и «до 10 привлеченных», но на конференции в рамках 29-й международной выставки ТрансРоссия-2025 руководитель департамента «Морская линия» Б.Пузынин озвучил цифру 7+3 судна.

⁶ По официальным данным «Транзит» располагает 6 собственными контейнеро-вами и эксплуатирует 15 зафрахтованных судов (правда, неясно какого типа).

⁷ Лицевая сторона коносамента E-line. URL: <https://e-line.ru/bill-of-lading>

⁸ По данным сайта URL: <https://e-line.ru/> компания носит официальное наименование ООО «Е-лайн» (E-Line Co., Ltd) и находится по адресу: г. Санкт-Петербург, пр-т Стачек, 48и, оф. 201.

⁹ Морская линия E-line обанкротилась. 14.03.2025. URL: <https://tdpartner.ru/news/morskaya-liniya-e-line-obankrotilas/>

¹⁰ Копии требования капитана судна Hua Xin 678 и уведомления судовладельца о выплате компенсационного взноса по судну Xin Long Yun 66 имеются в распоряжении авторов.

¹¹ Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов, А.Г. Коротко о линейных конференциях // Морской вестник. – №2. – 2016. – С. 114.

¹² Грушников В.А. Окрепшая поддержка российского судоходства // Вестник транспорта. – 2023. – №6. – С. 29-36.

¹³ Оберг Р.Р., Фафаурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: «Транспорт», 1973. – С. 156-157.

¹⁴ Петровский В.В. Морское линейное судоходство. – М.: «Транспорт», 1977. – С. 150.



¹⁵ Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №2. – С. 64.

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Оберг Р.Р., Фафаурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: «Транспорт», 1973. – 280 с. @@ Oberg R.R., Fafaurin N.A. Kommercheskaja praktika zagranichnogo plavaniija. – М.: «Transport», 1973. – 280 s.

Грушников В.А. Окрепшая поддержка российского судоходства // Вестник транспорта. – 2023. – №6. – С. 29-36. @@ Grushnikov V.A. Okrepshaja podderzhka rossijskogo sudohodstva // Vestnik transporta. – 2023. – №6. – S. 29-36.

Петровский В.В. Морское линейное судоходство. – М.: «Транспорт», 1977. – 288 с. @@ Petrovskij V.V. Morskoe linejnoe sudohodstvo. – М.: «Transport», 1977. – 288 s.

Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №2. – С. 53-64. @@ Rusinov I.A., Gavrilova I.A., Nelogov A.G. Dejatel'nost' linejnyh konferencij nakanune prinjatija Konvencii OON o Kodekse povedenija linejnyh konferencij // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. Admirala S.O. Makarova. – 2016. – №2. – S. 53-64.

Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов, А.Г. Коротко о линейных конференциях // Морской вестник. – №2. – 2016. – С. 113-116. @@ Rusinov I.A., Gavrilova I.A., Nelogov, A.G. Korotko o linejnyh konferencijah // Morskoj vestnik. – №2. – 2016. – S. 113-116.



Новые барьеры в международной логистике

Евгения Валерьевна ОДИНЦОВА,

ООО «БИФ» (Москва, Россия, Береговой проезд 5А),

руководитель отдела ВЭД и логистики,

практикующий эксперт,

email: odintsovaev@yandex.ru

УДК:656.7/.8; ББК:65.291.592; Jel:R4

DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-92-103

Аннотация

С 2022 года, после введения экономических санкционных мер в отношении российского сектора финансовых услуг, страны, поддерживающие санкционную политику, выпустили предупреждения, в которых рекомендовали всем финансовым учреждениям проявлять бдительность в отношении потенциальных попыток уклониться от введенных санкций и ограничений, и создали уполномоченные учреждения, отвечающие за администрирование и обеспечение соблюдения экспортного контроля.

Данная статья ориентирована на широкий круг читателей и будет полезна руководителям бизнеса, управленцам, участникам внешнеэкономической деятельности.

Ключевые слова: логистика 2024, логистика 2025, перевозка грузов в условиях санкций, доставка санкционных грузов, работа с санкциями, импорт 2024, импорт 2025, санкционные ограничения, санкции 2024, санкции 2025, доставка грузов в условиях санкций, ВЭД, экономика и санкции.

New Barriers in International Logistics

Evgeniya Valer'evna ODINTSOVA,

BIF LLC (Moscow, Russia, Beregovoy proezd 5A), Head of the Department of Foreign Economic

Activity and Logistics, practicing expert, email: odintsovaev@yandex.ru

Abstract

Since 2022, following the imposition of economic sanctions on Russia's financial services sector, countries supporting the sanctions policy have issued warnings urging financial institutions to exercise heightened vigilance against potential sanctions and restrictions evasion attempts, and have established authorized institutions responsible for the administration and enforcement of export controls.

The article appeals to a wide audience, and will be useful for business leaders, managers, and participants in foreign economic activity.

Keywords: logistics 2024, logistics 2025, cargo transportation under sanctions, delivery of sanctioned goods, work with sanctions, import 2024, import 2025, sanctions restrictions, sanctions 2024, sanctions 2025, cargo delivery under sanctions, foreign economic activity, economy and sanctions.



Поступление на территорию страны товаров, технологий, капитала, работ, услуг, продуктов интеллектуальной деятельности и прочего – важнейшая составляющая экономики любой страны. Для урегулирования экспорта таких товаров, работ, услуг и пр., страны-экспортеры создают и используют правила регулирования, а также устанавливают запреты и ограничения, нарушение которых влечет последствия для лица, их нарушившего. Такие правила называли правилами экспортного контроля.

Термин «экспортный контроль» не новый и появился задолго до 2022 года, назывался он Catch-All controls, и являлся дополнительной мерой безопасности в связи с управлением экспортом. Изначально он создавался в связи с тем, что имелось (и по-прежнему имеется – прим. авт.) множество элементов, которые можно использовать для двух или более назначений (например, общее испытательное оборудование, некоторые виды стали и разнообразная электроника), которые не были указаны в многосторонних государственных списках от Министерства Обороны, все еще могут внести значимый вклад в разработку и создание ракетных программ и ракет. Это вызывало особенное беспокойство США в отношении некоторых стран, которые могли бы использовать такие товары для создания ракет.¹ Термин имеет широкое понимание, например, также такой термин используется в IT-секторе при создании маршрутов из динамических данных, то есть данных, позволяющих в процессе использования, написания кода, освобождать ненужные ячейки и менять маршруты.

Экспортный контроль и связанные с ними правила и ограничения, создают «страшный лабиринт» для практикующих. В частности, в Соединенных Штатах несколько агентств выпускало правила и лицензии для контроля экспорта на основе различных законов. Затем эти правила взаимодействовали с многочисленными отдельно стоящими законодательными частями, многие из которых не внесены в качестве поправки к основным законам или кодифицированным. В результате теперь может быть трудно найти и понять различные применимые законы, и результаты их совместного применения. Кроме того, объективность и прозрачность, которую можно найти в других областях регулирования, часто отсутствуют в области контроля экспорта.

С 2022 года странами, поддерживающими санкционную политику в отношении РФ, перечислены индикаторы нарушений и выпущены рекомендации по выявлению нарушений правил экспортного контроля, а также инструкции по поведению при выявлении таких индикаторов.

Отказ замечать перечисленные индикаторы и следовать инструкциям в случае их выявления, влечет для компаний-экспортеров и других участников сделки финансовые и уголовные наказания. Таким образом, эти рекомендации можно считать правилами.



Основной целью создания таких правил является предотвращение утечки контролируемых товаров в Россию через третьи страны.

Эти правила по обеспечению соблюдения экспортного контроля, были созданы повысить осведомленность о рисках и индикаторах уклонения от санкций и помочь соответствующим компаниям-экспортерам или участникам цепи поставки (бизнес-операторам) устранить и смягчить такие риски для страны-создателя санкций.

Безусловно, пугающие меры воздействия призваны держать местный бизнес на расстоянии от потенциальных нарушений.

В этой статье речь пойдет о «красных флагах», на которые важно обращать внимание всем участникам сделки, во избежание нарушения законодательства, а точнее их последствий.

США

США ввели Правила экспортного контроля (Export Administration Regulation, далее EAR), контроль за исполнением которых был возложен на Бюро промышленной безопасности США (Bureau of Industry and Security, далее – BIS), которое рекомендует использовать в качестве контрольного списка для выявления возможных нарушений Правил экспортного контроля нижеследующий перечень:

- ☐ Клиент или его адрес аналогичен одной из сторон, включенных Министерством торговли США в список запрещенных лиц.
- ☐ Покупатель или агент по закупкам неохотно предоставляют информацию о конечном использовании товара.
- ☐ Возможности продукта не соответствуют роду деятельности покупателя, например, заказу сложных компьютеров для небольшой пекарни.
- ☐ Заказанный товар несовместим с техническим уровнем страны, в которую он отправляется, например, оборудование для производства полупроводников отправляется в страну, где нет электронной промышленности.
- ☐ Покупатель готов заплатить наличными за очень дорогой товар, хотя условия подобной продажи обычно требуют привлеченного финансирования.
- ☐ У клиента мало или вообще нет опыта работы в бизнесе. То есть компания новая, недавно открывшаяся, или не относится к той сфере назначения закупаемого товара.
- ☐ Покупатель не знаком с эксплуатационными характеристиками продукта, но все равно хочет этот продукт.
- ☐ Клиент отказывается от стандартных услуг по установке оборудования, обучению персонала его использованию или техническому обслуживанию.
- ☐ Сроки доставки неясны, или поставки запланированы в отдаленные пункты назначения.

☐ Транспортно-экспедиторская фирма указана в качестве конечного пункта назначения продукта.

☐ Маршрут доставки не соответствует товару и пункту назначения.

☐ Упаковка не соответствует заявленному способу доставки или месту назначения.

☐ На вопросы покупатель отвечает уклончиво и особенно неясно, предназначен ли приобретенный товар для внутреннего использования, для экспорта или для реэкспорта.

BIS возлагает на продавца ответственность за должную осмотрительность в отношении работы с иностранными покупателями, давая прямые указания, что если в информации, поступающей в фирму продавца, нет «красных флагов», вы сможете продолжить транзакцию, полагаясь на полученную информацию. То есть, при отсутствии «красных флагов» или прямого требования от EAR, экспортеры не обязаны запрашивать, проверять или иным образом сомневаться в заявлениях клиента.

Однако, когда в информации, поступающей экспортеру, появляются «красные флаги», BIS обязывает экспортера проявить должную осмотрительность, и самостоятельно выяснить причины «красных флагов» и в дальнейшем обеспечить соблюдение введенных санкций, в том числе выяснить конечного пользователя или конечную страну назначения той сделки, в которых экспортер даже только собирается участвовать.

Возложенная на экспортера обязанность проверять «красные флаги» не ограничивается проверкой транзакций, а ставит экспортеру в обязанность знать о правилах EAR. По распоряжению BIS, стороны, участвующие в экспортных сделках, обязаны получить документальные доказательства, касающиеся сделки; искажение или сокрытие существенных фактов запрещено на всех этапах сделки и во всех документах экспортного контроля.

EAR разрешает полагаться на заявления покупателя/клиента и повторять их в подаваемых продавцом экспортных документах, если только «красные флаги» не были замечены, то есть EAR не обязывают экспортера предпринять шаги по проверке.

Важно отметить, что EAR регулируют экспорт и реэкспорт не только разных видов оборонных товаров, большинства промышленных товаров и товаров «двойного назначения» (товары двойного назначения – это товары, которые могут использоваться в военном секторе), но программного обеспечения, технологий, которые могут использоваться как в коммерческих, так и в военных целях.

В частности, компания Microsoft дает собственные разъяснения на своем сайте о том, что Министерство торговли США применяет Правила экспортного администрирования (Export administration rules, далее – EAR) через BIS. И обращает вни-



мание, что EAR широко регулирует и устанавливает контроль за экспортом и реэкспортом программного обеспечения и технологий, включая (но не ограничиваясь) товары «двойного назначения», которые могут использоваться как в коммерческих и военных целях, так и для некоторых предметов обороны.

Microsoft отдельно обращает внимание пользователей, что правила BIS гласят, что при передаче данных или программного обеспечения в облако или передаче между пользовательскими узлами именно клиент, а не поставщик (Microsoft) облачных служб, является «экспортером», который несет ответственность за обеспечение того, чтобы передача, хранение и доступ к этим данным или программному обеспечению соответствовали требованиям EAR.

Также Microsoft разъясняет непосредственно на своем сайте, что *экспорт* означает передачу защищенных технологий или технических данных в иностранное место назначения или даже их передачу иностранному лицу в США (что для BIS также считается *экспортом*).

Последствия нарушения запретов и ограничений экспортного контроля США очень строгие – до 10 лет лишения свободы и лишение и запрет на лицензии на осуществление экспорта (в США на оформление экспортных разрешений выдается лицензия – прим.авт.) или других разрешений на право совершения внешне-торговых операций, если осужденное лицо или его компания, имело таковые, на такой же срок.

Чтобы избежать внимания экспортного контроля импортеры поручают проведение трансграничных платежей платежным агентам или логистическим компаниям, которые в свою очередь проводят платежи через третьих лиц.

Такие компании – третьи лица в сделке, по поручению импортера проводят оплату за товар, импортер же может не фигурировать на некоторых этапах сделки, тем самым не показывая свой интерес и не провоцируя запрет на экспорт товара. Например, импортером товара из США хотела бы стать компания, находящаяся под санкциями США. Конечно, для такой компании не выпустят товар из страны. Зная это, она заключает сделку со сторонней компанией, которая выкупает товар на себя и организует доставку на оговоренном участке пути, например, до какой-либо страны. Затем третья компания принимает товар на себя. Появление дополнительных участников в сделке удороживают ее, поскольку все получают свою оплату за услуги.

Вариантов договоренностей много. И государства, выпускающие санкции, это понимают. И работают над тем чтобы мешать обходить санкции, в частности, отслеживают движение сделки за пределами государства.

Надо помнить, что такие цепочки могут отслеживать и помнить о существующих способах отслеживания сделок.

Многие сделки отслеживаются через банки. Экспортный контроль стран, поддерживающих санкционные запреты в отношении Российского бизнеса, также знает о способах обхода санкций и потому более тщательно проверяет документы на товар, запрашивая все больше информации о товаре и сделке. Время на проверку платежей банками, увеличилось и составляет две недели в среднем, а может достигать и до месяца. В это время банки запрашивают дополнительные документы у участников сделки (так называемая процедура комплаенс). И если полученные документы вызывают у банка сомнения, в проведении платежа отказывают и деньги возвращаются обратно.

Работа с платежными агентами также создает дополнительные расходы в сделке. Так, по распространенным условиям договоров с платежными агентами, платежные агенты могут не возвращать процент за непроведенный платеж. Таким образом, импортер несет дополнительные затраты на проведение платежей, которые в конечном счете включает в стоимость товара, и все затраты несет конечный пользователь товара.

Санкции влияют не только на страну, на которую они направлены, но и на экономику в целом. Американское информационное агентство Bloomberg приводит любопытный пример². Прибыль Thomson Plastics, крупнейшей компании США, занимающейся литьем пластика и обеспечивающей своей продукцией рынки спорта и отдыха, садоводства и т.д., упала примерно до трети от уровня, который был до пандемии, потому что пластиковая промышленность зависит от нефти и сжиженного природного газа (используемого для производства пластиковых смол). Инфляция и такие последствия санкций как удвоение стоимости природного газа и сокращение поставок увеличили расходы отрасли. Bloomberg предсказывает, что предприятия столкнутся с ростом цен в автомобильной, садово-парковой и рекреационной отраслях. Такие последствия происходят на фоне дефицита автомобильного и грузового оборудования для складов.

Законы об экспорте контроля существуют в Канаде, США (США) и других странах.

КАНАДА

Канада повторила санкции США, а также ввела строгие последствия за нарушения этих санкций.

Федеральное правительство Канады устанавливает контроль по экспорту определенных товаров, технологий и данных. К ним относятся военные, двойное использование и стратегические товары и технологии, а также все товары и технологии, которые контролируются в США, которые контролируются в соответствии с обязательствами Канады, взятыми на многосторонние режимы экспортного контроля, двусторонние соглашения между этими странами, а также определенные



односторонние контроли. В Канаде, также как в США, то, что подлежит экспортному контролю, требует разрешения или лицензии для экспорта из Канады.

Правила Канады похожи с правилами США, поскольку Канада работала с членами G7, чтобы выпустить и опубликовать руководство по недопущению обхода правил экспортного контроля, но оно по-прежнему обновляется, чтобы учесть больше схем, которые находит бизнес для доставки товаров, и чтобы стране продолжать вести политику соответствия членам G7.

Поэтому и способы организации экспорта такие же как для США. Надо помнить, что экспортный контроль Канады, как и экспортный контроль США, наделен настолько обширными полномочиями, что может изъять сервера у подозреваемого в нарушении экспортного контроля, для проверки на наличие/отсутствие факта правонарушения.

Нарушение канадского экспортного контроля может привести к судебному разбирательству, штрафам до 25 000 долл. США или тюремному заключению на срок до 12 месяцев или все вместе для некоторых типов преступлений; и в зависимости от типа преступления, для обвиняемого это может быть или максимальный штраф, установленный судом или тюремное заключение до 10 лет или оба наказания вместе.

Безусловно, такие карательные санкции останавливают многих экспортеров от нарушения экспортных правил.

Вместе с тем, продажа товара в страны, не являющиеся объектом направления санкций, не является нарушением. И потому, если продавец из страны, выпустившей санкции, не знает о том, в какую страну будет продан товар, то и вопросов об отправке, казалось бы, не должно возникнуть. Но для этого экспортный контроль предусмотрел возможность запрос о стране – конечном пользователе товара. То есть в рамках экспортного контроля уполномоченный государственный орган запрашивает у экспортера заполненную и подписанную форму – подтверждение конечного пользователя товара. Таким образом, косвенно возлагая на экспортера должностное знание и нести ответственность за конечного пользователя экспортируемого товара и за сделку в целом, даже на тех этапах, где он не может контролировать дальнейшую перепродажу груза.

Более того, после получения заполненной формы экспортного контроля, государственные органы проверяют заявленную компанию – конечного пользователя на предмет осуществляемой ею деятельности, благонадежности и как следствие вероятности нарушения санкций.

Канада, как и США, и ЕС, пристально следит за компаниями, ранее осуществлявшими поставки в Россию санкционных грузов российским компаниям. Некоторые российские компании – получатели товара попали под санкции. Компании, на которых были наложены санкции, прибегли к помощи компаний-импортеров, специалистов по внешнеэкономической деятельности.

В свою очередь компании, желающие избежать внимания к себе со стороны государственных органов иностранных стран, также обращаются за услугами компаний – импортеров.

С целью обхода санкций такие специалисты разрабатывают для клиентов индивидуальные схемы поставок, заключают внешнеторговые контракты, оформляют коммерческие и сопроводительные документы.

Ввозить санкционный товар в Россию, в обход санкций является абсолютно законной и безопасной процедурой внутри РФ. Товары, которые перечислены в списках западных стран как санкционные, сопровождаются такими же документами, как и те, на которые не распространяются ограничения. Потому и процедура и правила их таможенного оформления такие же как и для любых других товаров:

□ импортер или его таможенный представитель предоставляют в таможенные органы декларацию на товары и документы к ней; также подтверждает перечисление таможенных платежей на таможню, таможня проверяет такую декларацию как любую другую.

После выпуска товара в свободное обращение на территории РФ, компания-импортер, если она не является конечным пользователем товара, перепродает оформленный товар заказчику.

Это одно из решений для бизнеса – передача рисков.

ЕВРОСОЮЗ

Евросоюз (далее – ЕС) применяет похожие с США «красные флаги».

Compliance department, отдел специально созданный для проверки легитимности отправляемых грузов, гарантирует, что бизнес соблюдает внешние правила и внутренний контроль. В секторе финансовых услуг отделы соблюдения требований работают над достижением ключевых целей регулирования по защите инвесторов и обеспечению справедливости, эффективности и прозрачности рынков. Они также стремятся снизить системные риски и финансовые преступления.

Выявление угроз и уязвимостей сводятся в ЕС к основному правилу: экспортеры и таможенные операторы ЕС должны быть ознакомлены заранее и проявлять должную внимательность к методам, используемым российскими субъектами для обхода санкций, а также к возникающим закономерностям. Законотворцы ЕС используют именно словосочетание «российские субъекты», таким образом как бы назначая именно их ответственными за искушение нарушением санкций.

Они, операторы ЕС, также должны определить типы продуктов, транзакций и экономической деятельности в рамках предоставляемых ими спектра услуг, которые, согласно законодательству ЕС, подвержены риску быть вовлеченными в методы обхода санкций против России. Типы таких продуктов и внешнеэкономических действий были опубликованы ЕС на официальном сайте и постоянно обновляются.



Ниже примеры тех, кто может быть особенно затронут и кто должен проявлять особую бдительность, по мнению ЕС:

1. Производители полупроводниковых приборов из ЕС (полупроводниковые приборы находятся в списке запрещенных к продаже в Россию – прим.автора). ЕС хорошо известно, что эти товары пользуются большим спросом в России и их экспорт из ЕС в Россию запрещен. При этом увеличивается объем экспорта в третьи страны, с которыми торговля такими товарами ранее была ограничена или вообще отсутствовала.

2. Базирующиеся в ЕС производители товаров, указанных в Общем списке высокого приоритета (для России). Например, ЕС также хорошо известно, что военная техника и запчасти пользуются большим спросом в России, и на их экспорт в Россию распространяются экспортные ограничения из ЕС.

3. Базирующиеся в ЕС производители товаров, которые имеют очень специфическую тарифную классификацию и как таковые могут попадать или не попадать под действие запрета на экспорт.

4. Базирующиеся в ЕС производители товаров спорных кодов ТН ВЭД, которые часто и легко могут быть неправильно классифицированы по коду ТН ВЭД, не подпадающему под санкции.

5. Базирующиеся в ЕС транспортно-экспедиторские компании, организующие транспортировку экспортируемых товаров (часто выступающая экспортером запрещенных товаров).

Обращает внимание, что ЕС возлагает на логистических и экспортных операторов внешнеэкономических сделок ответственность за отслеживание правомерности сделок и вероятности нарушения санкций. Что созвучно с мерами США и Канады.

Поле таких экспортных операторов широко, и расширяется по мере выпуска новых санкций.

По мнению ЕС, такие операторы должны оценить природу рисков, которым подвержен их сектор, продукты и виды экономической деятельности подвержены таким рискам и должны понимать, как они могут проявиться. С этой целью они могут использовать индикаторы рисков, типологии и любую другую соответствующую информацию, которую публикует ЕС и которая является общедоступной или является частью их специальных знаний.

Пример:

❑ основные выявленные риски: попытки доставки товаров в Россию через третьи страны;

❑ решение как можно предотвратить риски: тщательная оценка рисков обученным персоналом, мониторинг договорных отношений с клиентами и деловыми партнерами, обеспечение обработки и конечного использования продукта.

Разработка мер по снижению рисков: как можно предотвратить риски? Какие меры необходимо принять для снижения этих рисков? Какие соответствующие национальные органы должны повышать осведомленность операторов о рисках и предоставлять рекомендации?

Внедрение мер по снижению рисков ЕС видит следующим образом: для снижения риска обхода требований операторы ЕС, которые выявляют области повышенного риска в своей деятельности, могут заблаговременно включить, при необходимости, все опыты предыдущих лет в отношении нарушения санкций другими компаниями, в свою внутреннюю практику управления рисками и процедуры и иметь средства контроля для проверки эффективного функционирования этих процедур. Конечно, организация и поддержание таких средств контроля налагает на бизнес дополнительные расходы.

Эволюция методов обхода и использование все более сложных методов обхода требуют от европейских стран, чтобы красные флажки на карте угроз нарушения санкций и возможных уязвимостей обновлялись часто, например, при изменении санкций или введении новых санкций, а, по мнению стран ЕС, в любом случае на регулярной основе. Это требует, чтобы внешнеторговый оператор располагал удовлетворяющей государство осведомленностью для обеспечения отслеживания и поддержания необходимой дальнейшей информированности о юридических нюансах и способах использования санкций (например, долженствовало постоянно изучать новоизданное законодательство о санкциях, методах возможного обхода санкций, торговых потоках, направленных в обход санкций). ЕС прямо заявляет на своем сайте, что обучение персонала экспортера по этим вопросам также имеет решающее значение. Кроме того, рекомендуется, чтобы в компаниях были организованы внутренние Compliance department, сотрудники которых лично бы привлекали высшее руководство компании и регулярно информировали его о выявленных рисках и принятых мерах.

Таким образом, мы видим, что ответственность за соблюдение санкционной политики стран ЕС во многом возлагается на экспортеров товара.

Также за нарушение такого законодательства об ограничительных мерах в стране-участнике ЕС, либо на борту судна, относящегося к юрисдикции страны-участницы ЕС, предусмотрена уголовная ответственность.

Санкционные пакеты (или списки санкций) выпускают несколько раз в год, бизнес преодолевает ограничения и находит решения, но тратит время, а время на адаптацию бизнеса занимает около двух месяцев с даты опубликования санкций. За это время товар находится под проверками и стоит у экспортера, растет цена издержек бизнеса, которая, в конечном счете, увеличивает цену товара для конечного пользователя.

Санкции сильно влияют на маршрут доставок. Изменения маршрута доставок увеличило не толькократно стоимость доставки, но и ее сроки. Время на маршруты «в обход» уходит не только на саму дорогу, но и на простои товара и транспорта



пока меняются документы или пока товар проходит все полагающиеся проверки на пути через третьи страны в страну назначения.

Директива (ЕС) 2024/1226 Европейского парламента и Совета от 24 апреля 2024 года «Об определении уголовных правонарушений и наказаний за нарушение ограничительных мер Союза» (далее – «Директива»),³ вступившая в силу 19 мая 2024 года, криминализует нарушения санкций.

Это сделано для того, чтобы потенциальные нарушители не могли выбрать юрисдикцию ЕС, где наказания мягче и не ведётся строгий контроль за соблюдением закона. Директива обязывает стран-участниц ЕС привести наказания за нарушения санкций к единому знаменателю во всем ЕС. Директива вышла в апреле 2024 года и законодатель обязывал в ней страны-участницы ЕС, в течение 12 месяцев привести их законодательство (действие законов, нормативно-правовых актов и административных положений) в соответствие с требованием Директивы.

Директива криминализует не только импорт и экспорт товаров, состоящих в санкционных списках, предоставление брокерских и транспортных (и других) услуг, связанных с этими товарами. А также оставляет пространство для возможности привлечения к уголовной ответственности за подстрекательство, содействие и пособничество в таких действиях. И предлагает рассматривать нарушение санкций также строго, как правонарушения, связанные с отмыванием денег (п.37 Директивы).

Сверх того, профессиональные юристы (правоведы), которые имеют такой статус согласно определению государств-членов ЕС, должны подпадать под действие Директивы, включая обязательство сообщать о нарушении ограничительных мер ЕС, при предоставлении услуг в контексте профессиональной деятельности, таких как юридические, финансовые и торговые услуги (п.18 Директивы). Речь идет именно о юристах (legal professionals), не адвокатах (advocate), которые по закону сохраняют тайну клиента.

Меры, принятые ЕС, заставляют бизнес включать поставку на два, три или более логистических плечей, включая перепродажу товара нескольким покупателям в разных странах мира, чтобы скрыть конечного пользователя товара и обезопасить продавца, находящегося в юрисдикции ЕС, сохранить деловые отношения с ним и продолжить поставлять товар.

В таких условиях личный профессионализм, умение разбираться в законах и крепкие деловые связи выходят на первый план, позволяя бизнесу находить выход из сложных ситуаций.

Транспортные компании-гиганты, особенно дорожащие своим именем и деловой репутацией на международном рынке, в свою очередь отказались доставлять грузы в Россию, а другие компании, те, кто продолжает оказывать услуги, понижают, что у компаний-импортеров мало выбора ввиду искусственно ограниченной транспортной доступности, и они (компании) повезут грузы по предложенным ставкам, которые продолжают увеличиваться.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Catch-All Controls. A Resource on Strategic Trade Management and Export Controls. URL: <https://2009-2017.state.gov/strategictrade/practices/c43179.htm>

² Thomas Black Oil's Relentless Climb Toward \$100 Wreaks Havoc on Company Profits. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-10/crude-oil-s-price-climb-toward-100-squeezes-company-profits-hurts-consumers>

³ Directive (EU) 2024/1226 of the European parliament and of the council of 24 April 2024 on the definition of criminal offences and penalties for the violation of Union restrictive measures and amending Directive (EU) 2018/167. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401226

БИБЛИОГРАФИЯ:

Bureau of Industry and Security. URL: <https://www.bis.doc.gov/index.php/licensing/commerce-control-list-classification/export-control-classification-number-eccn>

Catch-All Controls. A Resource on Strategic Trade Management and Export Controls. URL: <https://2009-2017.state.gov/strategictrade/practices/c43179.htm>

Corrigendum to Council Regulation (EU) 2024/1745 of 24 June 2024 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. Official Journal of the European Union. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202590057

Culahouse, A.B., A Practical Guide to International Sanctions Law and Lore: Mamas, Don't Let Your Children Grow Up to Be Sanctions Lawyers, 32 Houston J. Of Int'l. 2010. L.587–604

Directive (EU) 2024/1226 of the European Parliament and of the council of 24 April 2024. Official Journal of the European Union. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401226

Export Administration Regulations (EAR). URL: <https://www.bis.gov/ear>

Export Controls Handbook. URL: https://www.international.gc.ca/controls-controles/export-exportation/exp_ctr_handbook-manuel_ctr_exp-p4.aspx?lang=eng

Global Sanctions. URL: <https://globalsanctions.com/>

Law and Politics on Export Restrictions WTO and Beyond, Publisher: Cambridge University Press (2021), 300 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/377801153_Chien-Huei_Wu_Law_and_Politics_on_Export_Restrictions_WTO_and_Beyond_Cambridge_University_Press_Cambridge_2021_pp_300

Thomas Black Oil's Relentless Climb Toward \$100 Wreaks Havoc on Company Profits. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-10/crude-oil-s-price-climb-toward-100-squeezes-company-profits-hurts-consumers>

Reisman, M.R., Sanctions and International Law, 4 Intercultural Human Rights.2009. L.R.9–20



Новые тенденции в формировании глобальных стоимостных цепочек

Галина Владимировна КУЗНЕЦОВА,
кандидат экономических наук,
Российский экономический университет
им. Г.В. Плеханова (Россия 115093, г. Москва,
Стремянной пер. 36), доцент кафедры мировой
экономики, e-mail: gkuznet3@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0001-5370-9732>

УДК: 330.133; ББК: 65.291.86; Jel: F02
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-104-118

Аннотация

В настоящее время тема глобализации международных экономических отношений и ее влияния на мировую торговлю приобрела дискуссионный характер: все чаще звучат мнения о конце этой эры и наступлении периода «фрагментации». В статье делается попытка показать, что в условиях Четвертой промышленной революции запрос на интенсивное международное сотрудничество и кооперацию в области производства и трансфера товаров, услуг, технологий и специалистов растет и проявляется через все более активное развитие глобальных цепочек добавленной стоимости (ГЦДС), которые лишь меняют свою конфигурацию, но не перестают быть значимыми. При этом войны, включая торговые, и санкции, диверсифицируют и удлиняют ГЦДС, вовлекая в них все большее число участников как из числа стран, так и из числа корпораций. Эти новые процессы меняют как географию, так и структуру мировой торговли.

Ключевые слова: глобализация, глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС), развивающиеся страны, США, Китай, инвестиции, цифровизация.

New Trends in Building Global Value Chains

Galina Vladimirovna KUZNETSOVA,
Candidate of Sciences in Economics, Plekhanov Russian University of Economics
(115093, Moscow, Russia, Stremyannoy Lane 36), Associate Professor of the Department of World
Economics, e-mail: gkuznet3@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5370-9732>

Abstract

Currently, the topic of globalization in economic relations and its impact on world trade has become a topic of debate: opinions about the end of globalization and the onset of “fragmentation” are increasingly heard. The article attempts to show that with the Fourth Industrial Revolution, the demand for intensive international cooperation and collaboration in the field of production and transfer of technologies and specialists is growing and manifests itself through the expansion of global value chains (GVC), which are only being reshaped but do not lose their



significance. At the same time, wars, including trade wars and sanctions, diversify and lengthen GVCs, involving a growing number of participants, both countries and corporations. These new processes are changing the geography and structure of global trade.

Keywords: globalization, global value chains (GVC), developing countries, USA, China, digitalization.

Еще несколько лет назад никто не ставил под сомнение тенденцию углубления интернационализации производства и обращения. Экономическая взаимозависимость стран и компаний показывала рост, и это воспринималось как естественный процесс глобализации – превращения в будущем мирового хозяйства в одну большую фабрику, действующую с опорой на глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС). Т. Фридман тридцать лет назад назвал ГЦДС одной из сил, «выравнивающих» мир, вместе с прогрессом в цифровой, мобильной, персональной и виртуальной коммуникациях, офшорингом, аутсорсингом и др.¹. Популярной в ту пору была «теория Dell», согласно которой страны, втянутые в орбиту крупных корпораций, таких как Dell или MacDonald или любой другой ТНК, никогда не будут воевать друг против друга, так как они являются частью одной глобальной цепочки поставок, а страны базирования их филиалов – взаимозависимы: издержки конфликтов будут слишком велики и повлекут за собой потерю прибыли, от которых никто не захочет отказаться². В первые годы XXI-го века примером экономической взаимозависимости в условиях политического противостояния выступала пара КНР – Тайвань, в начале 10-х годов нашего века – пара КНР – США³. Т. Фридман отмечал: “Каждый новый продукт – от ПО до модных технических штучек – проходит целый цикл, состоящий из фундаментальных исследований, прикладных исследований, вынашивания идеи, разработки, тестирования, изготовления, использования, технической поддержки, инженерной работы по дальнейшему усовершенствованию. Каждая из этих фаз уникальна, требует глубокой специализации, и ни Индия, ни Китай, ни Россия не обладают пока критической массой таланта, необходимой, чтобы взять на себя весь производственный цикл какого-либо продукта американской транснациональной корпорации”⁴.

Однако последние годы ряд экспертов отмечают явления, дающие основания говорить о наступлении эры деглобализации или фрагментации. Так, наблюдаются ослабление механизмов международного регулирования, в частности, ВТО, апелляционный суд которой не работает несколько лет с 2019 г., а также МВФ и Всемирного банка (ВБ), пробуксовывание решений Совета Безопасности ООН и т.д. Делается акцент на нарастание противоречий в системе Европейского союза и общий рост геополитической напряженности. В качестве наиболее весомого аргумента в пользу деглобализации обычно приводится “Brexit” – выход из ЕС Великобритании и сепаратистские настроения в Каталонии, Канаде и некоторых других странах мира. В качестве других подтверждений – заметное укрепление позиций сторонников национализма и изоляционизма, выразителей идей приоритетности



национальных интересов и традиционных ценностей над общечеловеческими, радикализация политических взглядов, в целом подрыв основ для возможности общественного и политического диалога в мире в интересах выработки глобального консенсуса⁵. Убедительное доказательство торжества этих тенденций – победа на президентских выборах в США Д. Трампа сначала в 2016 г., а потом в 2024 г. с его лозунгами “Америка превыше всего”. Первые пять месяцев работы новой администрации в 2025 г. ознаменовались тарифными войнами “против всех”, а особенно Китая, жесткой антииммигрантской политикой, изоляционистскими заявлениями. В ответ правительства многих стран также были приняты защитные меры.

Былая созависимость и сотрудничество все более быстро сменяются конкуренцией и враждебным противостоянием. А теория Dell выглядит как несостоявшаяся утопия, ведь и в Греции и Турции, и в Украине и России были открыты рестораны MacDonald и работали филиалы одних тех же западных корпораций. По словам экспертов Всемирного Банка, почти половина населения мира живет в странах, где в 2024 г. в результате выборов к власти пришли лидеры, которых можно было бы назвать «непредсказуемыми»⁶. Похоже, что темпы развития экономики и внешней торговли не будут формироваться под преобладающим воздействием рыночных сил, но будут определяться политическими решениями ведущих стран – отмечают эксперты⁷.

Однако все эти факты не меняют того обстоятельства, что экономической основой современное взаимодействие стран и корпораций, участников ВЭД, остаются глобальные цепочки добавленной стоимости, которые не только не исчезают, но и приобретают все большее значение с ростом влияния ТНК, особенно цифровых. По международным оценкам, до 80% мировой торговли обеспечивается производством филиалами ТНК в разных странах и на каждое готовое изделие приходится в среднем 28% добавленной за рубежом стоимости⁸.

Особая роль в этих процессах принадлежит цифровизации производственной и сбытовой сферы, в т.ч. с участием глобальных цифровых платформ. Можно также говорить о тенденции общей интеллектуализации всех сфер экономической и социальной жизни, что выражается в усилении роли сферы услуг, в том числе ИКТ, в создании ВВП, росте доли нематериальных активов в стоимости произведенного продукта, увеличении объемов инвестиций в объекты интеллектуальной собственности, опережающих темпах роста цифрового сектора и т.п.

Серьезные перемены происходят в структуре мировой торговли, в первую очередь за счет опережающих темпов роста торговли услугами, доля которых в мировом экспорте превысила 30%. В торговле товарами основной удельный вес приходится на готовые изделия (около 65%), в том числе, на машины и оборудование и транспортные средства (33,7% – в 2023 г.)⁹. Это очень важная тенденция, складывающаяся под влиянием научно-технического прогресса, изменений структуры инвестиционного и потребительского спроса в сторону высокотехнологичных товаров с высокой долей добавленной стоимости, общей интернационализации про-

изводственных процессов. Доля топлива, сырья, сельскохозяйственных товаров в мировом экспорте относительно невысока и в основном определяется ценовыми колебаниями на товарных рынках (см. таблицу 1).

Таблица 1

Структура мировой торговли в 2018-2024 г., млрд долл.

Наименование	2018 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Товары всего (трлн долл.), в т.ч.	19,5	22,3	24,9	23,9	24,4
Готовые изделия, в т.ч.:	13007	14839	15735	15545	15799
Машины и оборудование, транспортные средства	6640	7339	7685	7976	...
офисное и телекоммуникационное оборудование в т.ч.	2064	2490	2566	2400	2622
средства электроники (кроме узлов и компонентов для сборки)	678	815	792	710	...
интегрированные схемы и электронные компоненты	710	964	1078	963	...
средства транспорта, т.ч.	2223	2126	2231	2591	...
продукция автомобилестроения	1544	1473	1563	1869	1842
Химические товары	2247	2789	3056	2813	2871
Железо и сталь	470	584	622	541	511
Текстиль, одежда	806	898	930	872	883
Топливо	2533	2540	4101	3285	
Сельскохозяйственные товары	1807	2140	2324	2300	2354
Продовольственные товары	1535	1834	2011	2028	2075
Услуги (трлн долл.)	5,68	5,99	7,3	7,9	9*

Примечание к таблице:

*Предварительная оценка

Источник: WTO Stats URL: <https://stats.wto.org>

Эти наблюдения позволяют говорить о том, что глобализация остается общемировой тенденцией, но в рамках новой модели, которая, по словам проф. Р.Б. Ноздревой, “предполагает многополярное, диверсифицированное и фрагментированное экономическое развитие, снижение темпов международной торговли



и всемирного ВВП, сжатие конвергенции крупнейших мировых экономик мира; активное развитие государственного капитализма^{9,10} при росте активности и влияния транснациональных корпораций. Эксперты отмечают: все больше американских ТНК стали концентрировать свои усилия на создании глобальной производственной системы, расположенной на территории многих десятков иностранных государств¹¹. Как отмечает Forbce, 20 лет назад годовые продажи 2000 компаний из его списка составляли в совокупности 21,9 трлн долл., совокупная прибыль – 1,3 трлн, совокупные активы – 80,7 трлн долл., капитализация – 26,6 трлн долл. В 2024 эти показатели выросли до 52,9 трлн долл. по продажам, 4,9 трлн долл. – по прибыли, 242,2 трлн долл. – по активам и 91,3 трлн долл. – по рыночной капитализации¹².

Международные корпорации наращивают свое участие в реализации зарубежных проектов в рамках ГЦДС, особенно в передовых отраслях (см. таблицу 2), растут инвестиции ТНК в страны Юго-Восточной Азии, что стало общей тенденцией последних лет, но также и в страны Восточной Европы, и Центральной Америки.

Таблица 2

Проекты иностранных инвестиций в рамках глобальных цепочек добавленной стоимости в передовых отраслях, млрд долл. и ед.

<i>Отрасль</i>	<i>2022 г.</i>	<i>2023 г.</i>	<i>2024 г.</i>
<i>Инфраструктурные проекты</i>			
Млрд долл.	458	465	440
Кол-во ед.	1390	1502	1576
В т.ч. в возобновляемой энергетике			
Млрд долл.	373	363	270
Кол-во ед.	560	875	883
В телекоммуникациях			
Млрд долл.	75	82	164
Кол-во ед.	770	555	598
<i>Высокотехнологичные отрасли промышленности</i>			
Млрд долл.	279	309	311
Кол-во ед.	3520	4530	4731
В т.ч. электроника и электротехника			
Млрд долл.	192	178	182
Кол-во ед.	1201	1450	1445
Автомобилестроение			
Млрд долл.	60	91	85
Кол-во ед.	732	989	942
Машины и оборудование			
Млрд долл.	15	24	23
Кол-во ед.	759	1014	1121

Источник: World Investment Report 2025. International Investment in Digital Economy UN.Genova.UNCTAD/WIR/ 2025.URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2025_en.pdf -P.20 -21

Что касается Китая, то его прямые инвестиции за рубеж в целом стабильны и в отдельные годы растут (в 2019 г. отток инвестиций за рубеж составил 136,9 млрд долл., в 2020 г. – 153,7 млрд долл., в 2021 г. – 178,8 млрд долл., в 2022 г. – 163,1 млрд долл., в 2023 г. – 147,9 млрд долл.), накопленные объемы достигли 2,9 трлн долл. к 2023 г. В 2024 г. китайские компании осуществляли 340 проектов в 87 странах. На фоне снижения инвестиций КНР в США (в 2020 г. вывоз составил 36,7 млрд долл., в 2021 г. – 31,8, в 2022 г. – 29,9, в 2023 г. – 28,0 млрд долл.) растут инвестиции в АСЕАН и другие страны региона, чему в немалой степени содействует участие Китая во Всестороннем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП), развитие проекта “Один пояс-один путь” (ОПОП), а также наличие большого числа двусторонних соглашений о свободной торговле (Таиланд, Камбоджа, Гонконг, Республика Корея, Новая Зеландия, Австралия, Сингапур). Китайские корпорации также активно используют такой механизм, как свободные экономические зоны (СЭЗ) в странах Азии, Африки и Латинской Америки, многие из зон становятся хабами для хранения и транспортировки грузов в страны Европы и Ближнего Востока. В 2024 г. инвестиции Китая в рамках проекта ОПОП выросли на 5,5% и составили 33,7 млрд долл. Всего с 2013 г., момента начала инициативы ОПОП, в рамках проекта обязательства Китая составили 1175 млрд долл.

ТНК из Китая активно продвигаются в страны, богатые ресурсами. Особенно заметна была их активность в Африке и Латинской Америке. Китайские нефтяные компании, одни из крупнейших в мире, «PetroChina», «Sinapec», «China National offshore oil Corp.» ведут поисковые работы и добычу в Экваториальной Гвинее, Кении, Алжире, Кот-д’Ивуаре, Нигерии, Народной Республике Конго, Северной Намибии, Эфиопии, Бразилии, Колумбии. Китайская корпорация «China Mineral» занята добычей и переработкой металлических руд в Зимбабве, ЮАР, Чили, Бразилии, Перу. Очевидно, что китайские корпорации готовы идти на политические и экономические риски, которые не могут принять западные страны.

Что касается мер регулирования, то несмотря на протекционистские настроения во многих регионах мира, по данным ЮНКТАД, 78% мер инвестиционной политики в 2024 г. были благоприятными для инвесторов (135 из 174), в развитых странах – 63%, в развивающихся – 89%. Стимулы и льготы были нацелены на сектор услуг, сферу ИКТ, проекты в области возобновляемой энергетики. В 2023 г. было заключено 29 новых международных инвестиционных соглашений (МИС), в 2024 г. – 17 двусторонних инвестиционных соглашений и 13 широких соглашений с инвестиционным разделом. Общее число соглашений этого типа оценивается на 2024 г. в 3323¹³. Также продвигалась работа по либерализации процедур регистрации ПИИ: увеличилось число единых онлайн окон в развивающихся странах с 13 до 67, а в развитых странах – с 12 до 28. Выросло также число информационных порталов для регистрации предприятий и инвесторов с 82 до 124 – в развивающихся странах и с 43 до 48 – в развитых странах¹⁴. Т.е. однозначной победы протекци-



онизма не наблюдается. Как пишет Forbse, трудно согласиться, что глобализация была с нулевой суммой¹⁵.

Не ослабевает роль США как глобального инвестора и реципиента зарубежных прямых инвестиций. При этом накопленные зарубежные прямые инвестиции этой страны растут (см. таблицу 3), в т. ч. в Европу, что свидетельствует об усилении взаимозависимости и взаимодополняемости американских и европейских корпораций.

Таблица 3

Совокупный уровень прямых инвестиций США по странам, млн долл.

Показатель/год	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
<i>Всего</i>	6063,3	6230,0	6312,5	6676,5
Европа	3606,8	3711,5	3803,0	3950,2
в т.ч. ЕС	2382,4	2392,5	2456,7	2577,8
Великобритания	944,9	1022,8	1069,2	1057,6
Канада	365,9	398,1	432,5	451,6
Латинская Америка и др. страны Западного полушария	1024,5	1009,3	972,8	1065,8
в т.ч. Мексика	110,8	119,9	130,8	144,5
АТР	940,5	985,7	979,2	1072,2
в т.ч. Сингапур	264,2	333,7	374,5	424,2
Китай	116,5	116,0	122,2	126,9
Гонконг	94,5	92,7	85,9	90,6
Австралия	178,2	170,7	176,1	193,3

Источник: Direct Investment by Country and Industry, 2023. URL:<https://www.bea.gov/sites/default/files/2024-07/dici0724.pdf>

Вместе с тем, глобальные стоимостные цепочки, в том числе с участием капитала США, приобретают новые черты. По ряду оценок, они больше концентрируются в геополитически близких странах¹⁶. Ситуация с уже упоминавшейся парой США – КНР это подтверждает. Несмотря на то что совокупные инвестиции США в КНР растут (за период с 2020 г. по 2023 г. рост составил 8,2%, что сопоставимо с ростом инвестиций в Европу), Китай под влиянием нового курса, заданного Д.Трампом, потерял первое место, уступив его Мексике, совокупный вывоз прямых инвестиций в которую из США увеличился на 23,3% за этот период. Именно Мексика больше всего выиграла от торговой войны США-КНР, получив дополнительное число новых предприятий и рабочих мест в приграничной с США зоне. Также вырос объем вывоза прямых инвестиций США в Канаду (на 19%), чему способствовали условия нового соглашения USMCA. Т.е. ГЦДС с участием США в этом случае просто поменяли свою географию. Другим адресом американских инвестиций стали страны АСЕАН (в 2023 г. совокупный вывоз прямых инвестиций США в Сингапур составил 424,2 млрд долл., Индонезию – 15,9 млрд долл., Малайзию –

11,0 млрд долл., Филиппины – 6,5 млрд долл., Таиланд – 15,3 млрд долл.)¹⁷, которые исследователи называют «соединительными» странами, звеньями глобальных цепочек между США и Китаем. Таким соединительным мостом стали, например, Малайзия и Филиппины как поставщики полупроводниковой продукции, предоставляющие услуги по упаковке, сборке и тестированию микросхем¹⁸.

Инвестиции США за рубежом опережающими темпами идут в наиболее передовые отрасли: производство полупроводников и электронных компонентов, навигационных и других видов измерительных приборов, компьютеров, периферийного и коммуникационного оборудования и других компьютерных и электронных изделий.

Наблюдается рост активности ТНК с происхождением из других развивающихся стран. Если в 2008 г. доля компаний стран Глобального Юга в рейтинге Forbes-2000 составляла 22%, то в 2023 г. этот показатель вырос до 29% и продолжает увеличиваться. Всего в списке крупнейших ТНК: 281 компания Китая, 69 компаний Индии, 26 – Бразилии, по 16 – у Саудовской Аравии и Таиланда, 14 – Мексики, по 12 – у Южной Африки и ОАЭ, 10 – Турции, по 9 – у Индонезии, Малайзии, по 8 – у Колумбии и Чили¹⁹. Очевидно, что большая часть ТНК происхождением из развивающихся стран не соизмеримы по масштабам своей зарубежной деятельности с корпорациями из развитых стран, однако за годы XXI-го века они достаточно серьезно повысили свои показатели.

Активизация инвестиционной деятельности ТНК развивающихся стран в странах Азии приводит к тому, что часть цепочек добавленной стоимости уже полностью сосредоточены в странах региона. Так, почти 80% компонентов, используемых для сборки продукции электроники в Китае, поступает из Тайваня, Гонконга (КНР), Южной Кореи, Малайзии, Сингапура, Филиппин и др. азиатских стран. Аналогичные процессы наблюдаются во всех странах региона, имеющих современное промышленное производство²⁰.

Еще одной важной особенностью международной деятельности ТНК развивающихся стран, на которой стоит остановить внимание, это рост инвестиций в проекты, связанные с Целями устойчивого развития (ЦУР): инфраструктура, энергетика, водоснабжение и санитария, агропромышленный комплекс, здравоохранение и образование. По данным на 2024 г., инвестиции в проекты в области инфраструктуры составили 142 млрд долл., возобновляемой энергетики – 256 млрд, водоснабжения – 9, агропромышленного комплекса – 19, здравоохранения – 15 млрд долл. Хотя следует отметить, что прогресс по сравнению с 2015 годом, когда были приняты ЦУР, невелик, а дефицит инвестиций во всех целях устойчивого развития вырос с 2,5 трлн долл. в 2015 г. до более чем 4 трлн долл. в 2024 г.²¹.



Таблица 4

Инвестиции в проекты, связанные с ЦУР

<i>Сектор ЦУР</i>	<i>Страна</i>	<i>Название проекта</i>	<i>Сумма в млн долл.</i>
Обеспечение доступа к недорогостоящим, надёжным, устойчивым и современным источникам энергии для всех	ЮАР	▪ South Africa Hydrogen Project	10000
	Египет	▪ ReNew Suez Economic Zone Green Hydrogen Plant Project	8000
	Таиланд	▪ Thailand Green Hydrogen and Ammonia Plant Project	7000
Возобновляемая энергетика	Вьетнам	▪ AES Binh Thuan Offshore Wind Farm Project	13000
	Бразилия	▪ Ceara Costa Nordeste Offshore Wind Farm Project	9462
	Китай	▪ CSI Solar Haidong New Energy Whole Industry Chain Project	8874
Транспортная инфраструктура	Судан	▪ Abu Amana Port Project	4000
	Гана	▪ Ghana Western Railway Line Project	3200
	Камбоджа	▪ Kampot Logistics&Port Changhon Village Multipurpose Port	1500
ИКТ	Малайзия	▪ YTL Green Data Center Park Project	3497
	Сингапур	▪ East to Med Data Corridor Project	850
	Бразилия	▪ Infovia Digital Fibre Optic PPP Project	438
Водоснабжение, канализация, гигиена	Мексика	▪ IDE Technologies Desalination Facility and Pipeline Project	5000
	Индонезия	▪ Moya Indonesia Jakarta Water Supply and Treatment Project	1747
	Египет	▪ 400 MW Egypt Solar Powered Desalination Plant Project	1500

Сектор ЦУР	Страна	Название проекта	Сумма в млн долл.
АПК	Судан	▪ Sudan Agricultural Project	1600
	Малайзия	▪ FGV Chuping Agro Valley Integrated Dairy Farming Project	1074
	Марокко	▪ Morocco Dakhla Agriculture Project	213
Здравоохранение	Китай	▪ Chimigen Biomedical Chengdu Global Headquarters and Infection Tumor Disease Vaccine R&D Center Project	168
	Индия	▪ SMS Hyderabad Particle Characterization Laboratory	160
	Камбоджа	▪ National Pediatric Hospital	16
Образование	Нигерия	▪ Huawei ICT Academy and Talent Cultivation Project	77
	Азербайджан	▪ Kurmangazy Creativity Development Center Project	88
	Кот де Ивуар	▪ Ivoran Vocational Training School Project	81

Источник: World Investment Report 2022. International Tax Reforms and Sustainable Investment N. Y.; Geneva., 2023. P.28

Внедрение принципов «зеленой экономики» также отражается на структуре и географии мировой торговли. Очевидно, что в долгосрочной перспективе будет уменьшаться доля углеводородного топлива, увеличиваться применение экологически чистых материалов и товаров, имеющих минимальный углеводородный след, что также приведет к изменениям в структуре и географии ГЦДС.

Особую роль глобализационных экономических процессах сохраняют ТНК, создающие новые и диверсифицирующие прежние глобальные стоимостные цепочки с увеличением в списках участников из числа корпораций, в том числе и цифровых, из развивающихся стран, в первую очередь, Китая. В результате география и структура ГЦДС постепенно меняются. При сохранении лидирующих позиций корпораций США, доля ТНК из развивающихся стран в мировом производстве и экспорте растет. Это приводит к обострению конкуренции на мировом рынке и относительно снижению доли участия ПИИ из развитых стран в зарубежных проектах. Корпорации развитых стран, которые несколько десятилетий назад сами были инициаторами создания производств в развивающихся странах, привлеченные дешевой рабочей силы и других факторов производства, сейчас



испытывают тревогу и многие планируют релоцировать свои производственные активы, в чем находят поддержку со стороны правительств своих стран.

Рост влияния ТНК на мировое хозяйство и торговлю имеет неоднозначные последствия. Зачастую распределение ролей в международном разделении труда, диктуемое ими, закрепляет неравенство партнеров и асимметричность их возможностей на мировом рынке. Все большее беспокойство вызывает рост мощи цифровых корпораций. В глазах сообщества высокотехнологичные компании, сконцентрировав в своих руках огромную власть, способны диктовать человечеству повестку дня, влиять на выборы президентов и парламента и на политику властей, через принадлежащие им социальные сети формировать мнения, влиять на жизнь миллионов. Эти корпорации стали уже восприниматься как угроза существующему порядку правительственными органами ведущих стран²². Тем не менее, транснационализация производства и сбыта в рамках глобальных цепочек добавленной стоимости стала определяющей чертой развития современного мирового хозяйства²³. Участие в глобальных цепочках добавленной стоимости обеспечивает странам и корпорациям возможность использовать природные, трудовые и производственные ресурсы на выгодных условиях для обмена товарами и услугами и создания эффективного производства.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ См. Роуч. С. Несбалансированные. Созависимость Америки и Китая/Стивен Роуч. Пер. с англ. – М.: Изд. Института Гайдара. 2019. – 520 с.

² Фридман Т. Мир плоский. Краткая история XXI века// Томас Л. Фридман, (1-59397-668-2 ISBN). С. 421

³ Шваб К. Четвертая промышленная революция/Клаус Шваб ; пер. с англ. – М.: Эксмо. 2016. С.10

⁴ Гемават П. Мир 3.0. Глобальная интеграция без барьеров/Панкадж Гемават ; Пер. С англ. – М.: АЛЬПИНА ПАБЛИШЕР, 2013. – 415 с.

⁵ См.: Усиление протекционизма во внешней торговле США / Ю. А. Савинов, А. Н. Зеленик, Г. А. Орлова, А. В. Скурова, Е. В. Тарановская // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 1. сс. 36-51.

⁶ Международные экономические отношения : учебное пособие для студентов бакалавриата/ И.Н. Платонова, О.Б. Пичков, Г.М. Костюнина [др.] ; под редакцией доктора экономических наук, профессора И.Н. Платоновой; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, кафедра международных экономических отношений и внешнеэкономических связей имени Н.Н. Ливенцева. – М.: МГИМО-УНИВЕРСИТЕТ, 2021. – С.48)

⁷ Камышанов В.И. Фрагментация глобализации как вызов устойчивому развитию: фактор идентичности. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/fragmentatsiya-globalizatsii-kak-vyzov-ustoychivomu-razvitiyu-faktor-identichnosti?ysclid=m34rvhu467525034241>

⁸ Какая экономика добилась лучших результатов в 2024 г. URL: <https://www.finam.ru/publications/item/kakaya-ekonomika-dobilas-luchshikh-rezultatov-v-2024-godu-20241215-1733/>

⁹ Цит. по. Загашвили В.С. Риски и фрагментации мировой торговли//Российский внешнеэкономический вестник. 2024. №8. с. 27.

¹⁰ Яковлев П.П. Модель Nearshoring – концепция новой экономики Латинской Америки//Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67, №2. С. 96. URL: <http://duma.gov.ru/media/files/sVn2tlqu8k6954pOIYQedbCJnK1SVxAq.pdf>

¹¹ Доклад ЮНКТАД о торговле и развитии, 2018 г. Власть, платформы и иллюзия свободной торговли. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2018overview_ru.pdf

¹² Ноздрева, Раиса Борисовна. Международный маркетинг: учебник/ Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации. – М.: МГИМО-Университет, 2002, с.16.

¹³ Аронов И.З., Рыбакова А.М., Иванов А.В. Модификация гравитационной модели внешней торговли с учетом инфраструктуры качества экономик/ Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2024, С.12.

¹⁴ World Investment Report 2024. Investment Facilitation and Digital Government, p. 47. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2024_en.pdf

¹⁵ Воронова Т.А., Новикова Е.С. Экономика АСЕАН в условиях фрагментации мировой хозяйственной системы: современные тренды и потенциал сотрудничества с Россией/Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2024. С.56

¹⁶ Direct Investment by Country and Industry, 2023. URL:<https://www.bea.gov/sites/default/files/2024-07/dici0724.pdf>

¹⁷ Воронова Т.А., Новикова Е.С. Экономика АСЕАН в условиях фрагментации мировой хозяйственной системы: современные тренды и потенциал сотрудничества с Россией/Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2024. – С.57.

¹⁸ Ежегодный отток прямых инвестиций из Китая в период 2010-2023 гг. URL:<https://www.statista.com/statistics/858019/china-outward-foreign-direct-investment-flows/>

¹⁹ Кондакова К., Янькова А. Интересы Китая в Африке. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/interesy-kitaya-v-afrike/>

²⁰ World Investment Report 2025. International Investment in Digital Economy UN.Genova. UNCTAD/WIR/ 2025. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2025_en.pdf -р. 80-81

²¹ Фридман Т. Мир плоский. Краткая история XXI века (1-59397-668-2 ISBN). С. 421

²² Теория Dell в геополитике. URL: https://pabliko.ru/@labfinance/teorija_dell_v_geopolitike-323007/

²³ The World's Largest Companies 2024 Forbes. URL: <https://www.forbes.com/lists/global2000/?ctpv=searchpage>



БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Аронов И.З., Рыбакова А.М., Иванов А.В. Модификация гравитационной модели внешней торговли с учетом инфраструктуры качества экономик/ Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2024. Сс.7-24 @@ Aronov I.Z., Rybakova A.M., Ivanov A.V. Modifikaciya gravitacionnoj modeli vneshnej trgovli s uchetom infrastruktury kachestva ekonomik/ Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. №10. 2024. Ss.7-24

Воронова Т.А., Новикова Е.С. Экономика АСЕАН в условиях фрагментации мировой хозяйственной системы: современные тренды и потенциал сотрудничества с Россией/Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2024.с 55-69 @@Voronova T.A., Novikova E.S. Ekonomika ASEAN v usloviyah fragmentacii mirovoj hozyajstvennoj sistemy: sovremennye trendy i potencial sotrudnichestva s Rossiej/Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. №10. 2024.s 55-69

Ежегодный отток прямых инвестиций из Китая в период 2010-2023 гг. @@ Ezhegodnyj ottok pryamyh investicij iz Kitaya v period 2010-2023 gg. URL: <https://www.statista.com/statistics/858019/china-outward-foreign-direct-investment-flows/> Загашвили В.С. Риски и фрагментации мировой торговли//Российский внешнеэкономический вестник. 2024. №8. Сс. 20-33 @@ Zagashvili V.S. Riski i fragmentacii mirovoj trgovli//Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. 2024. №8. Ss.20-33

За год рост прямых инвестиций Китая за рубежом составил 10,5% @@ Za god rost pryamyh investicij Kitaya za rubezhom sostavil 10,5%. URL: <https://www.finmarket.ru/news/6330985#:~:text=FINMARKET.RU> Инвестиционная борьба Китая и США за влияние в Африке @@Investicionnaya bor'ba Kitaya i SSHA za vliyanie v Afrike. URL: <https://repost.press/news/investicionnaya-borba-kitaya-i-ssha-za-vliyanie-v-afrike?ysclid=liyphp4pi428527507>

Какая экономика добилась лучших результатов в 2024 г. @@ Kakaya ekonomika dobilas' luchshih rezul'tatov v 2024 g. URL: <https://www.finam.ru/publications/item/kakaya-ekonomika-dobilas-luchshikh-rezultatov-v-2024-godu-20241215-1733/>

Камышанов В.И. Фрагментация глобализации как вызов устойчивому развитию: фактор идентичности. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/fragmentatsiya-globalizatsii-kak-vyzov-ustojchivomu-razvitiyu-faktor-identichnosti?ysclid=m34rvhu467525034241> @@Kamyshanov V.I. Fragmentaciya globalizacii kak vyzov ustojchivomu razvitiyu: faktor identichnosti.

Кондакова К., Янькова А. Интересы Китая в Африке. @@ Kondakova K., Yankova A. Interesy Kitaya v Afrike. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/interesy-kitaya-v-afrike/>

Новый Шелковый путь: китайские обязательства в Африке выросли на 34% до 29,2 млрд долл. в 2024 г. @@ Novyj shelkovyj put kitajskie obyazatelstva v Afrike vyrosli na 34% do 29,2 mlrd doll. v 2024 g. URL: <https://africa-rus.com/novosti-rossiya-afrika/novyj-shelkovyj-put-kitajskie-obyazatelstva-v-afrike-vyrosli-na-34-do-292-mlrd-v-2024-godu>

Ноздрева, Раиса Борисовна. Международный маркетинг : учебник/Р.Б. Ноздрева: МГИМО МИД России. – М.: МГИМО-Университет, 2002 . с.16. 708 с. @@ Nozdreva, Raisa Borisovna. Mezhdunarodnyj marketing : uchebnik: MGIMO MID Rossii. – М.: MGIMO-Universitet, 2002 . 708 s.

Ноздрев С.В. Цепочки добавленной стоимости в региональной интеграции Восточной и Юго-Восточной Азии/Российский внешнеэкономический вестник. №9. 2024 с.79-89 @@ Nozdrev S.V. Cepochki dobavlennoj stoimosti v regional'noj integracii Vostochnoj i YUgo-Vostochnoj Azii/Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik. №9. 2024. Ss.79-89

Отчет ООН по целям устойчивого развития 2024 г. @@ Otchet OON po Tselyaam Ustoychivogo razvitiya. URL: <https://globalcompact.ru/events/otchet-oon-po-tselyam-ustoychivogo-razvitiya/>

Роуч. С. Несбалансированные. Созависимость Америки и Китая/Стивен Роуч. Пер. с англ. – М.: Изд. Института Гайдара. 2019. – 520 с. @@ Rouch. S. Nesbalansirovannye. Sozavisimost' Ameriki i Kitaya/Stiven Rouch. Per. S angl. – М.: Izd. Instituta Gajdara. 2019. – 520 s.

Теория Делл в геополитике @@ Teorija_Dell v geopolitike. URL: https://pabliko.ru/labfinance/teorija_dell_v_geopolitike-323007/

Усиление протекционизма во внешней торговле США / Ю. А. Савинов, А. Н. Зеленюк, Г. А. Орлова, А. В. Скурова, Е. В. Тарановская // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 1. Сс. 36-51 @@ Usilenie protekcionizma vo vneshnej trgovle SSHA / YU. A. Savinov, A. N. Zelenyuk, G. A. Orlova, A. V. Skurova, E. V. Taranovskaya // Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik. 2019. № 1. Ss. 36-51

Фридман Т. Мир плоский. Краткая история XXI века// Томас Л. Фридман. Пер.с англ. Колесников О.Э. – М.: Изд. АСТ, 2014. . С. 421 @@ Fridman T. Mir ploskij. Kratkaya istoriya XXI veka// Tomas L. Fridman. Per.s angl. Kolesnikov O.E. – М.: Izd. AST, 2014. . S. 421

Человеческий потенциал: структура, измерения и контексты формирования: учебное пособие/И.Н. Зарубина, С.А.Кравченко, А.В. Носкова [и др.] Под общей редакцией И.Н. Зарубиной, А.В. Носковой ; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации. Кафедра социологии. - М.: МГИМО-Университет. 2024. - 606 с. @@ Chelovecheskij potencial: struktura, izmereniya i konteksty formirovaniya: uchebnoe posobie/I.N. Zarubina, S.A.Kravchenko, A.V. Noskova [i dr.] Pod obshchej redakciej N.N. Zarubinoj, A.V. Noskovoij ; Moskovskij gosudarstvennyj institut mezhdunarodnyh otnoshenij (universitet) Ministerstva inostrannyh del Rossijskoj Federacii. Kafedra sociologii. - М.: MGIMO-Universitet. 2024. - 606 с.

Язан Хирбейк. Китайские инвестиции в Африке, как составляющая часть геоэкономической стратегии//Вопросы политологии, № 5(81), Том 12 2022 @@ YAzan Hirbejk. Kitajskie investicii v Afrike, kak sostavlyayushchaya chast' geoeconomicheskoy strategii/Voprosy politologii, № 5(81),Tom 12, 2022. URL: [https://voprospolitolog.ru/images/5812022/Язан%20Хирбейк%20Вопросы%20политологии%20№%202022.pdf#:~:text=Инвестиций%20в%20Африке%20вырос%20почти,Южная%20Африка%20\(400.43%20миллиона%20долларов](https://voprospolitolog.ru/images/5812022/Язан%20Хирбейк%20Вопросы%20политологии%20№%202022.pdf#:~:text=Инвестиций%20в%20Африке%20вырос%20почти,Южная%20Африка%20(400.43%20миллиона%20долларов)

Яковлев П.П. Модель Nearshoring – концепция новой экономики Латинской Америки// Мировая экономика и международные отношения. 2023. Том 67, №2. Сс. 93-103 @@ Yakovlev P.P. Model' Nearshoring – koncepciya nlovoj ekonomiki Latinskoj Ameriki//Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2023. Tom 67, №2. Ss. 93-103

Direct Investment by Country and Industry, 2023. URL: <https://www.bea.gov/sites/default/files/2024-07/dici0724.pdf>



Investing in Productivity Growth. March 27, 2024. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/people-and-organizational-performance/our-insights/to-defend-against-disruption-build-a-thriving-workforce?stcr=7527E079BE404CA1B9EDA63248171F48&cid=other-eml-alt-mip-mck&hlkid=9d6d6bf3f49d45889ec7377cd8ad5ff4&hctky=13279056&hdpid=9f268e23-8e24-485d-8515-13a657f0eb80>

The World's Largest Companies 2024 Forbes. URL: <https://www.forbes.com/lists/global2000/?ctpv=searchpage>

The Global 2000. Inside The Global 2000: Trump's Tariffs Haven't Stopped The World's Growth... Yet URL: <https://www.forbes.com/sites/hanktucker/2025/06/12/inside-the-global-2000-trumps-tariffs-havent-stopped-the-worlds-growth-yet/>

World Investment Report 2024. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2024>

World Investment Report 2025. International Investment in Digital Economy UN.Genova. UNCTAD/WIR/ 2025. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2025_en.pdf



Современные тенденции развития креативной экономики в странах Азии

УДК:330.342; ББК:65.01; Jel:O33
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-119-124

*Александра Владимировна СИНИЛОВА,
ООО «Авангард» курортный проект Лучи
(Россия, Анапа, ул. Пионерский проспект, д.1),
директор по стратегическому развитию,
e-mail: aleksandra@sinilova.ru*

Аннотация

В статье анализируются модели государственной поддержки креативной экономики в азиатском регионе. Рассматриваются функции и эффективность специализированных государственных агентств, их финансовые механизмы, образовательные программы и инфраструктурные проекты. Приводятся конкретные примеры успешных агентств из Южной Кореи, Японии, Китая и других стран Азии. Особое внимание уделено сравнительному анализу азиатских подходов. Статья также затрагивает проблемы и перспективы развития креативной экономики в регионе при государственном участии.

Ключевые слова: креативная экономика, Азия, государственная поддержка, творческие индустрии, культурные агентства, государственная политика, креативные кластеры, культурный экспорт, институциональное развитие.

Contemporary Trends in the Development of the Creative Economy in Asian Countries

*Alexandra Vladimirovna SINILOVA,
Avangard Company Resort Project Luchi (1 Pionersky Prospekt, Russia, Anapa),
Strategic Director, e-mail: aleksandra@sinilova.ru*

Abstract

The article analyzes models of state support for the creative economy in the Asian region. It examines the functions and effectiveness of specialized government agencies, their financial mechanisms, educational programs, and infrastructure projects. Specific examples of successful agencies from South Korea, Japan, China, and other Asian countries are provided. Special attention is paid to the comparative analysis of Asian approaches. The article also addresses challenges and prospects for the development of the creative economy in the region with state participation.

Keywords: creative economy, Asia, state support, creative industries, cultural agencies, government policy, creative clusters, cultural export, institutional development.



В современной глобальной экономике креативные индустрии становятся важным драйвером роста. В азиатском регионе за последнее десятилетие сформировалась уникальная система специализированных государственных агентств, играющих ключевую роль в активизации творческого потенциала стран. Эти организации выступают катализаторами развития данного сектора.

Креативная экономика охватывает широкий спектр отраслей (архитектура, дизайн, мода, музыка, кинематограф, изобразительное искусство, ремесла, издательское дело), внося значительный вклад в формирование национальной идентичности и культурного экспорта. В этой связи государственные агентства становятся важнейшими акторами, обеспечивающими развитие и продвижение творческих индустрий.¹ Цель статьи – анализ специфики и эффективности государственной поддержки креативной экономики в странах Азии.

Агентства, функционирующие в сфере креативной экономики, представлены государственными, частными и общественными структурами. Их деятельность многогранна и включает финансовую поддержку, консультационное сопровождение, реализацию образовательных программ и продвижение культурных инициатив. Государственные агентства выступают ключевыми институтами поддержки, предоставляя финансирование, экспертные консультации и площадки для профессионального взаимодействия.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АГЕНТСТВА КАК КЛЮЧЕВЫЕ ИНСТИТУТЫ ПОДДЕРЖКИ

Государственные агентства выступают основными институтами поддержки креативной экономики в Азии, предоставляя финансирование, экспертные консультации и площадки для профессионального взаимодействия. Их деятельность многогранна и включает:

1. **Финансовые механизмы:** Прямое финансирование через гранты, субсидии, инвестиционные сессии (например, Агентство креативных индустрий Москвы – АКИМ).
2. **Экспертно-консультационное сопровождение:** Разработка стратегий развития, бизнес-моделирование, помощь в выходе на международные рынки.
3. **Образовательные программы и акселераторы:** Повышение квалификации кадров, развитие предпринимательских навыков.
4. **Инфраструктурные проекты:** Создание и развитие креативных кластеров, предоставление производственных и офисных площадок.
5. **Продвижение и брендинг:** Формирование позитивного имиджа страны/региона как креативного центра, поддержка культурного экспорта.

Азиатский регион демонстрирует разнообразие моделей государственной институциональной поддержки, адаптированных к национальным особенностям:

Южная Корея: Korea Creative Content Agency (KOCCA) – ключевой государственный орган, координирующий поддержку K-Pop, K-Drama, анимации, игр. Акцент на экспортный потенциал и технологическую интеграцию (AI, VR). Финансирует производство, маркетинг, международное продвижение. Создана разветвленная сеть центров поддержки по стране.

Япония: Japan Agency for Cultural Affairs (Bunka-cho) и Cool Japan Fund. Bunka-cho фокусируется на сохранении традиционного наследия и поддержке современных художников через гранты. Cool Japan Fund – государственно-частный инвестиционный фонд, финансирующий проекты, продвигающие японскую культуру и образ жизни (мода, аниме, кухня, туризм) за рубежом.

Китай: Национальная стратегия «Made in China 2025» включает креативные индустрии как стратегический сектор. Поддержка осуществляется через местные органы власти и специализированные фонды развития в крупных городах (Шанхай, Пекин, Шэньчжэнь). Акцент на масштабирование, создание крупных креативных парков и интеграцию с цифровыми гигантами (Alibaba, Tencent). Жесткая связь с задачами национальной культурной политики и soft power.

Сингапур: Infocomm Media Development Authority (IMDA) реализует государственные программы (например, «Infocomm 21 Masterplan»)² по развитию креативных медиа и технологий, предоставляя финансирование, инфраструктуру (медиаполисы) и экспортную поддержку.³

Индонезия: Министерство туризма и креативной экономики (Kemenparekraf) и ранее существовавшее Бекрафт (Bekraf) координируют национальную политику. Принят Закон № 11/2020 о создании рабочих мест (Omnibus Law), упрощающий регулирование для креативного сектора. Разработан Национальный среднесрочный план развития (RPJMN) 2020-2024 с фокусом на креативную экономику как приоритет.⁴ Индонезия активно продвигает тему креативной экономики на международной арене (G20)⁵.

ОАЭ: Принята Национальная стратегия для культурных и креативных индустрий (2021), создаются новые институты и фонды для поддержки локализации и экспорта креативного контента, диверсифицируя нефтезависимую экономику.⁶

Общие черты азиатских подходов:

Сильная централизованная координация: Наличие ведущего государственного агентства или министерства.

Стратегическое планирование: Интеграция креативных индустрий в национальные планы развития.

Экспортная ориентация: Активное продвижение культурных продуктов на глобальные рынки как инструмент soft power.



Инфраструктурные инвестиции: Создание креативных кластеров, технопарков, медиагородов.

Связь с образованием: Развитие специализированных учебных программ и вузов.

Гибкое регулирование: Попытки адаптировать законодательство (особенно в сфере ИС) к специфике сектора.

Российский контекст: Агентство креативных индустрий Москвы (АКИМ)

В Российской Федерации институциональная инфраструктура поддержки креативной экономики находится в стадии формирования. АКИМ, инициированное Правительством Москвы, реализует комплексную стратегию:

Финансовая поддержка: Микрогранты, конкурсы проектов, инвестиционные сессии.

Образовательные акселераторы: Программы развития навыков для творческих предпринимателей.

Инфраструктура: Содействие развитию креативных кластеров в городе.

Продвижение: Формирование имиджа Москвы как международного креативного центра, помощь в выходе на внешние рынки.

Экспертиза и консалтинг: Предоставление отраслевых знаний и бизнес-поддержки.

Деятельность АКИМ сфокусирована на развитии творческого бизнес-кластера и коммерциализации проектов представителей творческих профессий (визуальные художники, музыканты, литераторы, digital-разработчики).⁷ Ключевым вызовом остается интеграция в глобальные цепочки создания стоимости и преодоление фрагментарности отраслевого регулирования.

ВЫВОДЫ

Государственные агентства поддержки креативной экономики в Азии формируют необходимую инфраструктуру для устойчивого развития сектора как драйвера экономического роста, культурного суверенитета и soft power.⁸

Предоставляя многоканальную поддержку (финансирование, экспертиза, образование, инфраструктура, продвижение), эти организации минимизируют рыночные провалы, характерные для креативного сектора, и облегчают интеграцию локальных игроков в глобальные цепочки. Сравнительный анализ азиатских кейсов (КОССА, Cool Japan Fund, Kemenparekraf, IMDA) и российского опыта (АКИМ) демонстрирует высокий потенциал трансформации креативной экономики в стратегический сектор национального хозяйства при условии системной государственной поддержки, целевых инвестиций и стратегического планирования.

Прогнозируется усиление роли подобных агентств, обусловленное их способностью генерировать позитивные экстерналии: наращивание экспорта, формирование soft power, стимулирование инноваций. Их эволюция подтверждает тезис о переходе от поддержки отдельных проектов к построению устойчивых экосистем креативного капитала под эгидой государства.⁹

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Mumtaz, M. Z., Smith, Z. A. Эффективность и факторы творческих индустрий в Азии. 2023. С. 48.

² Infocomm 21 Masterplan. Singapore: Ministry of Information and the Arts (MITA), 2000. 31 p.

³ Ooi, C.-S. The Future of Creative Industries in Singapore. 2021. P. 52; Infocomm 21 Masterplan. 2000.

⁴ Закон Республики Индонезия № 11 от 2020 года о создании рабочих мест (Omnibus Law). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/138287/uu-no-11-tahun-2020>

⁵ Национальный среднесрочный план развития Индонезии (RPJMN) 2020-2024; Приоритеты председательства Индонезии в G20. 2022.

⁶ Национальная стратегия для культурных и креативных индустрий ОАЭ. Ноябрь 2021. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://creind.urfu.ru/ru/news/?news=51365>

⁷ АКИМ: Альянс креативных индустрий и медиа: офиц. сайт. – Режим доступа: <https://acim.ru/about>

⁸ Creative Economy Outlook 2021: Trends in international trade in creative industries / UNCTAD. 2021. Электронный ресурс. URL: <https://unctad.org/publication/creative-economy-outlook-2021>

⁹ Creative Economy Outlook 2021 / UNCTAD. 2021; Резолюция ООН A/RES/74/199. 2019.

БИБЛИОГРАФИЯ:

АКИМ: Альянс креативных индустрий и медиа: офиц. сайт @@ АКИМ: Al'yans kreativny'x industrij i media: oficiz. sajт. – <https://acim.ru/about> (Дата обращения: 26.06.2025).

Закон Республики Индонезия № 11 от 2020 года о создании рабочих мест (Omnibus Law) @@ Zakon Respubliki Indoneziya № 11 ot 2020 goda o sozdanii rabochix mest (Omnibus Law). Электронный ресурс. URL: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/138287/uu-no-11-tahun-2020> (Дата обращения: 26.06.2025).

Национальная стратегия для культурных и креативных индустрий ОАЭ. Ноябрь 2021 @@ Nacional'naya strategiya dlya kul'turny'x i kreativny'x industrij OAE'. Noyabr' 2021. Электронный ресурс. URL: <https://creind.urfu.ru/ru/news/?news=51365> (Дата обращения: 26.06.2025).



Национальный среднесрочный план развития Индонезии (RPJMN) 2020-2024 @@
Nasional'ny'j srednesrochny'j plan razvitiya Indonezii (RPJMN) 2020-2024. Электронный ре-
сурс. URL: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/40260/uu-no-25-tahun-2004> (Дата обра-
щения: 26.06.2025).

Приоритеты председательства Индонезии в G20. 2022 @@ Prioritety' predsedatel'stva
Indonezii v G20. 2022. Электронный ресурс. URL: [https://www.g20.org/about-g20-indone-
sia-presidency/](https://www.g20.org/about-g20-indone-
sia-presidency/) (Дата обращения: 26.06.2025).

Creative Economy Outlook 2021: Trends in international trade in creative industries / UNC-
TAD. 2021. Электронный ресурс. URL: [https://unctad.org/publication/creative-economy-out-
look-2021](https://unctad.org/publication/creative-economy-out-
look-2021) (дата обращения: 26.06.2025).

Infocomm 21 Masterplan. Singapore: Ministry of Information and the Arts (MITA), 2000. 31
p.

Mumtaz, M. Z., Smith, Z. A. Эффективность и факторы творческих индустрий в Азии // *Journal of Asian Creative Economies*. 2023. Т. 12, № 3. С. 45-67.

Ooi, C.-S. The Future of Creative Industries in Singapore // *Journal of Creative Economies*.
2021. Vol. 5, No. 2. P. 45–67.



Актуальные тенденции и перспективы развития объединения БРИКС+

УДК:339.923; ББК:65.5; Jel:F5

DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-125-134

Таисия Александровна БРЕУС,

МГИМО МИД России

(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),

студентка 2-го курса магистратуры,

Факультет управления и политики,

Email: taisia.breus@yandex.ru;

Екатерина Сергеевна СУЛИМА,

Всероссийская академия внешней торговли

(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),

студентка Факультета международного бизнеса,

МВА, Email: e.sulima19@gmail.com

Аннотация

В данной статье анализируются текущие тенденции и перспективы развития объединения БРИКС+, которое имеет довольно устойчивое развитие в рамках как торгового, так и финансово-экономического взаимодействия. Также рассматриваются возможности создания различных проектов и резервной валюты R5+ в рамках объединения.

Ключевые слова: БРИКС+, резервная валюта R5+, Новый банк развития, проекты, международное объединение, международное сотрудничество.

Current Trends and Prospects for BRICS+

Taisiya Aleksandrovna BREUS,

MGIMO University (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),

Faculty of Management and Politics, 2nd year graduate student, Email: taisia.breus@yandex.ru;

Ekaterina Sergeevna SULIMA,

Russian Foreign Trade Academy (Vorob'evskoe shosse, 6A, Moscow, 119285),

Student of the Faculty of International Business, MBA, Email: e.sulima19@gmail.com

Abstract

This article analyzes the current trends and prospects for the BRICS+ association, which has demonstrated a fairly steady growth trade, and economic and financial cooperation. The possibilities of developing various joint initiatives, including building the R5+ reserve currency within the framework of the association are also considered.

Keywords: BRICS+, reserve currency R5+, New Development Bank, projects, international association, international cooperation.



В настоящее время существует довольно большое количество различных международных объединений в различных форматах. Одним из подобных успешных объединений является БРИКС.

БРИКС (аббревиатура с английского языка BRICS) – межгосударственное объединение Федеративной Республики Бразилия, Российской Федерации, Республики Индии, Китайской Народной Республики и Южно-Африканской Республики (само название состоит из первых букв первоначальных стран-участниц объединения, а именно: Brazil, Russia, India, China, South Africa). БРИКС как международное объединение охватывает почти 30% мировой экономики¹. Если говорить подробно о цифрах, то по результатам 2023 года на долю объединения приходится от мировых показателей:

- ☐ 46 млн кв. м. площади (34%);
- ☐ население 3,6 млрд человек (45%);
- ☐ совокупный ВВП 25 трлн долл. США (27%);
- ☐ 10 трлн долл. США (23%).

С 1 января 2024 года объединение БРИКС расширилось до формата БРИКС+, который на сегодняшний день состоит из 10 стран, а председательствовала в нем в 2024 году – Россия, в 2025 году это право перешло к Бразилии.

Текущие члены БРИКС+:

- ☐ Бразилия
- ☐ Россия
- ☐ Индия
- ☐ Китай
- ☐ Саудовская Аравия
- ☐ Египет
- ☐ Иран
- ☐ ОАЭ (Объединенные Арабские Эмираты)
- ☐ Эфиопия
- ☐ ЮАР (Южно-Африканская Республика).

Стоит отметить, что по численности населения стран объединения, оно составляет почти 45% населения планеты, на которые приходится почти 30% мировой экономики. Россия входит в блок на правах сооснователя².

Важно отметить, что в 2024 году на саммите стран БРИКС в Казани, желание вступить в объединение изъявляло ряд стран:

- ☐ Африка: Алжир, Марокко, Нигерия, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Сенегал, Зимбабве и Южный Судан;
- ☐ Азия и Ближний Восток: Азербайджан, Бангладеш, Бахрейн, Индонезия, Казахстан, Кувейт, Палестина, Пакистана, Сирия, Таиланд, Вьетнам, Шри-Ланка и Турция;

- Латинская Америка: Боливия, Венесуэла и Гондурас;
- Европа: Белоруссия.

Крайне важно подчеркнуть, что для ряда стран, например таких как Сенегал и Венесуэла, имеется крайне большой запас ресурсов, в том числе и углеводородов. Тем не менее, данный потенциал не реализован в полной мере по определённому ряду причин, в том числе и нехватке инвестиций. Предполагается, что вступление в БРИКС будет перспективным для подобных стран и данное присоединение даст позитивный эффект на комплексное экономическое развитие.

Крайне важно подчеркнуть, что в настоящее время БРИКС+ рассматривается как довольно мощный в экономическом плане блок, благодаря присоединению новых стран-участниц объединение приобретает весомую долю в мировой экономике, торговле и производственном секторе.

Также важно упомянуть о том, что в рамках функционирования комплексной системы в формате БРИКС+ существует собственный банк, который называется Новый банк развития (НБР). Данное финансовое учреждение производит работу в рамках инвестиционных проектов как в странах БРИКС, так и за пределами данного объединения. Например, за всё время существования НБР организовал выдачу кредитов более чем на 30 млрд долл. США практически на 100 проектов в странах БРИКС.³ К сожалению, на данный момент данное финансовое учреждение не может принимать активное участие в финансировании и инвестировании различных российских проектов из-за определённого ряда санкционных мер. Тем не менее, на фоне возрастающих перспектив во взаимоотношениях России и США на фоне прихода к власти президента Трампа и в целом мировой тенденции к более благоприятному отношению к России, вполне возможно, что в ближайшее время данные санкции будут сняты и инвестиционная деятельность в российскую экономику будет возобновлена вновь⁴.

В настоящее время в мире наблюдается тенденция создания различных платформенных объединений. Если говорить об уровне стран, то это выражается в объединении экономик стран-участниц и созданию собственных блоковых экономических союзов, которые выгодны всем участникам. В качестве примера подобных платформ можно привести Африканскую континентальную зону свободной торговли, которая функционирует в рамках Глобального Юга. Данная платформа включает в себя различные механизмы и принципы интеграционных процессов на уровне регионов на африканском континенте.

Региональный формат БРИКС+ предоставляет возможность представить платформу, охватывающую большую часть Глобального Юга, создавая таким образом интеграционные платформы в мировой экономике. Одним из предложений в этой связи была платформа BEAMS, которая объединяет основные региональные интеграционные блоки стран БРИКС, а именно BIMSTEC (Индия), Евразийский эко-



номический союз (Россия), Африканский союз (ЮАР), МЕРКОСУР (Бразилия) и ШОС (Китай). Преимущества создания такой платформы БРИКС многообразны, включая мультипликативный эффект, которого достигает этот формат в отношении охвата БРИКС остального развивающегося мира. Более того, этот формат позволяет странам БРИКС продвигаться по пути либерализации торговли на Глобальном Юге и создавать инклюзивные платформы сотрудничества как в финансовом, так и в реальном секторах. Для БРИКС+ сотрудничество с различными региональными объединениями новых стран-участниц также носит перспективный характер. Данное сотрудничество окажет положительный макроэкономический эффект на всех участников БРИКС+.

Затрагивая вопросы развития финансового сектора БРИКС+, то подобная платформа может оказать позитивный эффект в перспективе для взаимовыгодного сотрудничества и взаимодействия банков стран-участниц БРИКС+. Данная платформа может быть связующим звеном между банками развития и другими институтами развития, сформированными экономиками БРИКС+, такими как Евразийский банк развития (ЕАБР), Банк развития Южной Африки (DBSA), Фонд развития СААРК (SDF), Фонд структурной конвергенции Меркосур (FOCEM), Банк развития Китая (CDB), Фонд инвестиционного сотрудничества Китай-АСЕАН (CAF) и Новый банк развития (NDB). В этой связи Новый банк развития БРИКС+ может выступать как координатор в отношении различных финансовых операций и проектов в рамках функционирования объединения.

Также возможно создание и других платформ в рамках БРИКС+. Например, одним из перспективных платформенных решений является создание объединения организаций и компаний в сфере высоких технологий, а также организация единой цифровой платформы, которая вобрала бы в себя в комплексе экономики всех стран БРИКС+. Также крайне важно создать определённую структуру, которая будет координировать все ЦБ стран-участниц объединения.

В контексте цифровых платформ стоит отметить инвестиционную онлайн-платформу «ICBRICS+»⁵ («Инвестиционный клуб БРИКС+»), целью которой является предоставление всех необходимых возможностей и финансовых инструментов для предпринимателей, заинтересованных в развитии международного сотрудничества, привлечении инвестиций в свои проекты и создании совместных бизнес-проектов с участниками экономических процессов из Бразилии, России, Индии, Китая, ЮАР и стран-партнеров объединения. Важно развивать, поддерживать и расширять влияние данной платформы для обеспечения эффективных инвестиционных потоков в рамках БРИКС+.

Помимо создания новых региональных блоков и финансовых платформ, большая активность различных стран, в особенности развивающихся, наблюдается в организации различных объединений крупных компаний, которые функционируют в области природных ресурсов. Это говорит о всё большей перспективной роли

стран, которые рассматриваются как развивающиеся, в сфере добычи и поставки ресурсов.

Говоря конкретно о подобных отраслевых объединениях, стоит упомянуть альянс по организации защиты мировых тропических лесов, в которых входят такие страны, как Конго, Индонезия и Бразилия. Стоит отметить, что более половины запасов тропических лесов во всем мире находятся именно в этих странах. Наблюдается создание подобных экологических объединений в рамках сотрудничества и других развивающихся стран. Если говорить о ресурсной составляющей, то ярким примером может служить стремление объединить крупнейших производителей лития, а именно Боливию, Чили и Аргентину. На их долю также приходится больше половины мировых запасов лития, и создание подобного альянса является перспективным для экономик данных стран.

Распространение подобных отраслевых объединений и платформ может усиливаться в ближайшие годы, в том числе и в рамках БРИКС+, поскольку страны пытаются компенсировать инфляционное давление за счет увеличения доходов от увеличения рыночной доли и цен в различных товарных сегментах. Важно отметить, что из-за возрастающего протекционизма со стороны развитых стран предполагается всё большее развитие в области создания различных объединений между развивающимися странами, так как в данных альянсах все участники могут извлечь выгоду.

Также нельзя оставить без внимания тот факт, что для действительно значимого и эффективного изменения роли развивающихся стран и всего Глобального Юга объединение БРИКС+ может быть крайне важным и даже необходимым механизмом. Так, например, для достижения данной цели рассматривается основание суверенных фондов благосостояния стран-участниц, которая может быть крайне благоприятной для экономического развития в рамках БРИКС+.

Стоит подчеркнуть, что само по себе создание платформы для суверенных фондов благосостояния стран БРИКС+ является крайне перспективным и потенциально реализуемым. Стоит отметить, что крайне большое количество подобных фондов принадлежит именно странам Глобального Юга⁶.

Также подобная платформа для организации фондов национального благосостояния поможет эффективно координировать действия роста рынков финансовой сферы, а также будет являться побуждающим фактором для инвестиционной деятельности. Аналогично совместным инвестициям между банками развития, такими как НБР или региональными банками развития, членами которых являются страны БРИКС+, и суверенными фондами благосостояния БРИКС+, возможен и обратный вариант – суверенные фонды благосостояния могут совместно инвестировать в долгосрочные проекты реального сектора, осуществляемые национальными или региональными банками развития и НБР. Следовательно, платформа суверенных фондов благосостояния могла бы послужить важнейшим инструмен-



том в продвижении другого ключевого проекта БРИКС+, а именно запуска новой резервной валюты, основанной на валютах стран-участниц БРИКС+.

Стоит отметить, что говоря о внедрении и создании единой (резервной) валюты, подразумевается валюта, базирующаяся на национальных валютах стран-участниц БРИКС+. Создание подобной валюты может послужить эффективным фактором развития всего объединения и послужить как благоприятный инструмент взаимодействия в рамках БРИКС+.

Выбор национальных валют стран БРИКС был обусловлен их статусом одних из наиболее ликвидных валют на развивающихся рынках. Новую резервную валюту было предложено назвать R5 или R5+ на основе первой буквы валют БРИКС, каждая из которых начинается с буквы R (Реал, рубль, Рупия, Ренминби (Китайский юань), Ранд).

Крайне важно указать, что подобная резервная валюта не подразумевается как замена национальным валютам стран. Скорее, она дополнит эти национальные валюты и послужит улучшению возможностей для получения статуса резервной большим количеством валют развивающихся стран. Соответственно, достижение высоких торговых долей среди экономик стран БРИКС+ является желательным, но не совсем обязательным условием для введения новой резервной валюты.

В действительности, если рассматривать краткосрочную перспективу, то данная резервная валюта не рассматривается как универсальный инструмент во взаиморасчётах между странами-участницами объединения. Предполагается, что её первоначальная функция может заключаться в упрощении финансовых операций в национальных валютах.

В долгосрочной перспективе валюта БРИКС+ R5+ может начать выполнять роль расчетно-платежной системы, а также средства сбережения и резерва для центральных банков стран с формирующимся рынком.

В составе валютной корзины R5+ доля китайского юаня может быть первоначально установлена на относительно высоком уровне, чтобы воспользоваться преимуществами уже повышенного резервного статуса китайской валюты. В дальнейшем эта доля может постепенно сокращаться поэтапно, включая новые национальные валюты стран БРИКС+ (и других развивающихся стран), как например дирхам Объединённых Арабских Эмиратов.

Ключевым риском создания подобной резервной валюты является повышенная волатильность валют развивающихся стран. Механизм корзины резервных валют БРИКС+ позволит частично снизить эту волатильность за счет усреднения динамики обменных курсов валют, которые следуют различным рыночным тенденциям.

Данная резервная валюта БРИКС+ рассматривается как крайне потенциальная и перспективная. В соответствии с первоначальной концепцией R5, разработанной Валдайским клубом в 2018 году, одним из возможных путей расширения ис-

пользования национальных валют и резервной валюты БРИКС+ могло бы стать создание платформы для региональных банков развития, членами которых являются экономики стран БРИКС+. Такая платформа могла бы разработать портфель общих и интеграционных проектов, которые могут финансироваться в национальных валютах.

Созданию резервной валюты R5+ будет способствовать ее внедрение на основе широкого регионального характера формата БРИКС+, в соответствии с которым региональные партнеры ключевых стран БРИКС начинают использовать национальные валюты и R5+ вместо доллара с целью стимулирования взаимной торговли. Кроме того, валютная корзина R5+ может включать некоторые валюты, не входящие в ядро БРИКС, в частности, наиболее ликвидные валюты из круга БРИКС+.

В конце концов, запуск новой резервной валюты, в случае успеха, окажет трансформационный эффект на международную финансовую систему. Центральные банки мировой экономики испытывают заметную нехватку резервных валют при управлении своими резервными запасами. В этом отношении появление дополнительных резервных валют среди стран с формирующимся рынком послужит расширению возможностей для диверсификации активов и снижению уязвимости, связанной с зависимостью от узкого диапазона валют. Таким образом, проект R5+ может стать одним из важнейших вкладов развивающихся рынков в построение более безопасной международной финансовой системы.

Говоря о сегодняшнем дне, для объединения БРИКС+ крайне важно продолжать активное увеличение доли взаимной торговли в национальных валютах стран-участниц. И даже достижение данного аспекта подразумевает под собой активное развитие рынков финансового сектора стран-участниц, уменьшение или полное снятие каких-либо ограничений на конвертацию валют.

Создание валюты R5+ рассматривается в долгосрочной перспективе. Однако существует и предложение, что вместо валюты будет использоваться новая платежная система на основе блокчейна под названием «BRICS Pay». Тем не менее, существует актуальная необходимость к объединению и общему сотрудничеству в области общей валюты или платёжной системы в рамках БРИКС+.

Важно подчеркнуть, что Новый банк развития в перспективе рассматривается как один из ведущих факторов развития БРИКС+. Согласно стратегии НБР⁷, для этого предполагается осуществить допуск частного бизнеса к финансированию различных проектов, а также осуществлять активное сотрудничество с различными банками развития.

Подводя определённый итог, стоит отметить, что для активного развития и действительно усиления БРИКС+ как экономического объединения необходимо увеличивать фактор практичности и прагматичности предлагаемых инициатив и платформ. Предполагается, что этому может поспособствовать заключение различных взаимовыгодных соглашений. Для этого предлагается реализация ряда мер:



□ Подписание ключевых торговых и инвестиционных соглашений между развивающимися экономиками или их региональными блоками на саммитах БРИКС+.

□ Использование арбитражной платформы БРИКС+ для урегулирования споров. Данные споры могут носить торговый и инвестиционный характер, а также решаться вопросы по международным конфликтам. Подобная платформа БРИКС+ могла бы сыграть особенно важную роль в разрешении конфликтов на Глобальном Юге, то есть между развивающимися странами. Важно отметить, что аналитическая работа по созданию арбитража БРИКС+ уже ведется и активно продвигается.

□ Формирование платформы инвестиционного сотрудничества между региональными институтами развития, членами которых являются страны БРИКС+. Новый банк развития (НБР) может играть координирующую роль в работе с соответствующими банками и фондами. Новый Банк развития мог бы участвовать в саммитах БРИКС+ с объявлением некоторых ключевых соглашений, в том числе о финансировании «зеленого» и устойчивого развития в развивающихся странах.

□ Создание платформы для сотрудничества между суверенными фондами благосостояния стран БРИКС+. Одним из ключевых направлений сотрудничества могли бы стать скоординированные инициативы, направленные на развитие и углубление местных финансовых рынков.

□ Возможность для Нового Банка развития участвовать в саммитах G20 наряду с основными Международными банками развития, такими как Азиатский банк развития или Африканский банк развития.

□ Регулярные обсуждения на саммитах БРИКС+ по трансформации мировой валютной системы, включая обзор прогресса в продвижении к созданию новых региональных и глобальных резервных валют.

Именно формирование значительной прагматичной повестки дня на саммитах БРИКС+ могло бы придать важный импульс экономическому сотрудничеству Юг-Юг. В этом отношении важно, чтобы вышеупомянутые инициативы содержали четкие алгоритмы для распространения этих соглашений и платформ на участников БРИКС+.

Подводя итоги, хотелось бы отметить, что в условиях происходящих мировых изменений расширение организации, в частности реализация в том или ином виде формата «БРИКС+», является эволюционно востребованным, объективно давно назревшим шагом. Необходимость расширения БРИКС предопределяют положительные прогнозы для экономик развивающихся стран, намеренных проводить независимый курс, защищая свои национальные интересы, но прежде всего – появление новых центров принятия глобальных экономических решений и утрата в этом смысле монополии европейских и трансатлантических объединений. При внедрении рассмотренных в данной статье инициатив предполагается усиление эффективности функционирования торгово-экономического взаимодействия стран-участниц БРИКС+ как в рамках объединения, так и с партнерами из других стран, в особенности со странами Глобального Юга.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Анализ экономик стран БРИКС и их сотрудничества с Россией в части международной торговли. URL: <https://www.sbs-consulting.ru/upload/iblock/83d/gifenn7d8pdaif6dx5278bidhpworwn0.pdf>

² БРИКС: как устроен один из крупнейших экономических блоков мира. URL: <https://journal.tinkoff.ru/guide/brics/>

³ Расширение БРИКС – новая страница мирового рынка углеводородов? URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-09-01/rasshirenie-briks-novaya-stranitsa-mirovogo-rynka-uglevodorodov-3029321>

⁴ Even a Russian-cofounded bank can't fund new projects in the country – and it shows just how financially isolated the country is. URL: <https://www.businessinsider.com/russia-economy-brics-new-development-projects-war-sanctions-rousseff-putin-2023-7>

⁵ IC BRICS+ URL: <https://brics-invest.club/ru>

⁶ SWFI «Top 100 Largest Sovereign Wealth Fund Rankings by Total Assets». URL: <https://www.swfinstitute.org/fund-rankings/sovereign-wealth-fund>

⁷ New Development Bank (NDB) (2022) General Strategy for 2022–2026: Scaling Up Development Finance for a Sustainable Future. URL: https://www.ndb.int/wpcontent/uploads/2022/07/NDB_StrategyDocument_Eversion-1.pdf

ИСТОЧНИКИ

БРИКС: как устроен один из крупнейших экономических блоков мира @@ BRIKS: kak ustroen odin iz krupnejshix e'konomicheskix blokov mira. URL: <https://journal.tinkoff.ru/guide/brics/>

Деловые Эмираты «Перспективы БРИКС+» @@ Delovy'e E'miraty' «Perspektivy' BRIKS+» URL: <https://www.businessemirates.ae/content/pr/462/13881/>

Лагутина, М.Л. Региональное измерение сотрудничества стран БРИКС // Международная аналитика. – 2022. – Том 13. – № 1. – С. 66–82 @@ Lagutina, M.L. Regional'noe izmerenie sotrudnichestva stran BRIKS // Mezhdunarodnaya analitika. – 2022. – Том 13. – № 1. – С. 66–82.

Лексютина, Я.В. Лидерство в БРИКС: прогнозы и реалии // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – Том 61. – № 5. – С. 25–33 @@ Leksyutina, Ya.V. Liderstvo v BRIKS: prognozy' i realii // Mirovaya e'konomika i mezhdunarodny'e otnosheniya. – 2017. – Том 61. – № 5. – С. 25–33.

Расширение БРИКС – новая страница мирового рынка углеводородов? @@ Rasshirenie BRIKS – novaya stranicza mirovogo ry'nka uglevodorodov? URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-09-01/rasshirenie-briks-novaya-stranitsa-mirovogo-rynka-uglevodorodov-3029321>

Расширение БРИКС: социально-экономические показатели с учетом новых членов @@ Rasshirenie BRIKS: social'no-e'konomicheskie pokazateli s uchetom novy'x chlenov. URL: <https://ria.ru/20230824/briks-1892036476.html>



Arapova, Ekaterina Y, and Yaroslav D. Lissovlik. "BRICS: The Global South Responds to New Challenges (In the Context of China's BRICS Chairmanship)." SSRN Electronic Journal (2022).

Even a Russian-cofounded bank can't fund new projects in the country – and it shows just how financially isolated the country is. URL: <https://www.businessinsider.com/russia-economy-brics-new-development-projects-war-sanctions-rousseff-putin-2023-7>

IC BRICS+ URL: <https://brics-invest.club/ru>

Iqbal B. A., Rahman N. M. (2023) BRICS and India in the Light of Russia-Ukraine Crisis: Emerging Challenges and Opportunities. Journal of East Asia & International Law, vol. 16, no 1, pp. 159–76. URL: <http://dx.doi.org/10.14330/jeail.2023.16.1.09>

New Development Bank (NDB) (2022) General Strategy for 2022–2026: Scaling Up Development Finance for a Sustainable Future. URL: https://www.ndb.int/wpcontent/uploads/2022/07/NDB_StrategyDocument_Eversion-1.pdf

SWFI «Top 100 Largest Sovereign Wealth Fund Rankings by Total Assets». URL: <https://www.swfinstitute.org/fund-rankings/sovereign-wealth-fund>

S&P Global (2023) New Development Bank "AA+/A-1+" Ratings Affirmed; Outlook Stable. URL: <https://disclosure.spglobal.com/ratings/en/regulatory/article/-/view/type/HTML/id/2953540>

