

Оригинальная статья / Original article

УДК 339

<https://doi.org/10.21869/2223-1552-2025-15-6-23-38>**Организация международной торговли в условиях санкционного противостояния и роста геополитической напряженности****Т. Н. Букреева¹✉, Е. В. Шергин¹**

¹ Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: tnbinchina@yandex.ru

Резюме

Актуальность. Сложившаяся система международной торговли, основанная на нормах Всемирной торговой организации, деятельности международных организаций (Международный валютный фонд, Всемирный банк) и процессе глобализации, претерпевает изменения турбулентного характера. Наиболее наглядно это проявляется в изменениях национального регулирования внешнеторговой деятельности отдельных стран и конфигурации международной логистики. Тенденции в логистике путей перемещения товаров в рамках мировой торговли охватывают развитие относительно новых транспортных коридоров, создание новых и перехват управления «старыми», устоявшимися артериями международной логистики. В связи с этим для России появляется возможность расширения использования своей территории в качестве транзитной.

Цель работы – проанализировать особенности современного этапа развития мировой экономики и определить основные направления расширения участия России в качестве транзитной территории.

Задачи исследования: определить эффективность международной системы регулирования мировой торговли; выявить «узкие» места в рамках перемещения товаров; проанализировать основные тенденции инфраструктурного развития международной торговли; определить транспортно-логистические перспективы России.

Методология. Проведен анализ нормативно-правовой документации, регулирующей ключевые аспекты международной торговли, что позволило посредством сопоставления оценить эффективность функционирования системы мировой торговли. Методами индукции и дедукции предпринята попытка оценить перспективы реализации Россией логистического потенциала.

Результаты. Механизмы и инструментарий международной торговли, которые основывались на нормах Всемирной торговой организации, практически не функционируют. Активно практикуется одностороннее давление посредством изменения таможенных тарифов и количественных ограничений в обход решений ООН. Некоторые государства инициируют трансформацию международных транспортных коридоров (Турция, Никарагуа). Сложившиеся тенденции привели к активизации передела сфер влияния в рамках геополитических интересов и управления международными направлениями перемещения товаров.

Выводы. Россия имеет определенные возможности использовать сложившуюся ситуацию с целью развития транспортно-логистического потенциала страны. При этом необходимы интенсификация модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, расширение системы финансовых услуг для компаний транспортно-логистической сферы, развитие транспортного машиностроения.

Ключевые слова: международная логистика; мировая экономика; международный транспортный коридор; транспортно-логистическая инфраструктура; санкции; меры экономического характера.

Конфликт интересов: В представленной публикации отсутствует заимствованный материал без ссылок на автора и (или) источник заимствования, нет результатов научных работ, выполненных авторами публикации лично и (или) в соавторстве, без соответствующих ссылок. Авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

© Букреева Т. Н., Шергин Е. В., 2025

Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент / Proceedings of the Southwest State University. Series: Economics, Sociology and Management. 2025;15(6):23–38

Для цитирования: Букреева Т. Н., Шергин Е. В. Организация международной торговли в условиях санкционного противостояния и роста геополитической напряженности // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2025. Т. 15, № 6. С. 23–38. <https://doi.org/10.21869/2223-1552-2025-15-6-23-38>

Поступила в редакцию 05.10.2025

Принята к публикации 03.11.2025

Опубликована 30.12.2025

Organization of international trade in the context of sanctions confrontation and growing geopolitical tensions

Tatyana N. Bukreeva¹✉, Evgeniy V. Shergin¹

¹ Southwest State University
50 Let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: tnbinchina@yandex.ru

Abstract

Relevance. The current system of international trade, based on the norms of the World Trade Organization, the activities of international organizations (the International Monetary Fund, the World Bank) and the process of globalization is undergoing turbulent changes. This is most clearly manifested in changes in the national regulation of foreign trade activities of individual countries and the configuration of international logistics. Trends in the logistics of the movement of goods within the framework of world trade cover the development of relatively new transport corridors, the creation of new ones and the interception of management of the "old", well-established arteries of international logistics. In this regard, it becomes possible for Russia to expand the use of its territory as a transit one.

The purpose of the paper is to analyze the characteristics of the current stage of development of the global economy and to determine the main directions for expanding Russia's participation as a transit territory.

The objectives of the study are to determine the effectiveness of the international system of regulation of world trade; to identify "bottlenecks" in the movement of goods; to analyze the main trends in the infrastructural development of international trade; to determine the transport and logistics prospects of Russia.

Methodology. It was conducted the analysis of the legal documentation governing key aspects of international trade, it allowed through comparison to evaluate the efficiency of the functioning of the world trade system. Using induction and deduction methods, the authors have attempted to evaluate the prospects for the implementation of Russia's logistics potential.

Results. The mechanisms and tools of international trade, which were based on the norms of the World Trade Organization, are practically not functioning. Unilateral pressure is actively practiced by changing customs tariffs and quantitative restrictions in circumvention of UN decisions. Some states initiate the transformation of international transport corridors (Turkey, Nicaragua). The current trends have led to the intensification of the redistribution of spheres of influence within the framework of geopolitical interests and the management of international directions of goods movement.

Conclusions. Russia has certain opportunities to use the current situation to develop its transport and logistics potential. At the same time, it is necessary to intensify the modernization of the transport and logistics infrastructure, expand the financial services system for transport and logistics companies, and develop transport engineering.

Keywords: international logistics; global economy; international transport corridor; transport and logistics infrastructure; sanctions; economic measures.

Conflict of interest: In the presented publication there is no borrowed material without references to the author and (or) source of borrowing, there are no results of scientific works performed by the authors of the publication, personally and (or) in co-authorship, without relevant links. The authors declares no conflict of interest related to the publication of this article.

For citation: Bukreeva T.N., Shergin E.V. Organization of international trade in the context of sanctions confrontation and growing geopolitical tensions. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Серия: Экономика. Сотиология. Менеджмент = Proceedings of the Southwest State University. Series: Economics, Sociology and Management.* 2025;15(6):23–38. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1552-2025-15-6-23-38>

Received 05.10.2025

Accepted 03.11.2025

Published 30.12.2025

Введение

В последние годы большинство экспертов и аналитиков отмечают тенденцию трансформации мировой экономики, однако векторы динамики определяются ими достаточно противоречиво. Одни эксперты указывают на все большую связь международных экономик и возрастающую роль транснациональных структур, чему способствуют развитие технологий и либерализация многих социально-экономических процессов. При этом они выделяют такие знаковые события, как специальная военная операция (СВО), ограничительные меры в период пандемии новой коронавирусной инфекции, межстрановые торговые войны и т. п., создающие временные препятствия и трудности в рамках естественного пути к глобализации. Другие аналитики, напротив, обращают внимание на рост геополитической напряженности, повышение уровня конкуренции за ресурсы и рынка сбыта, а также увеличение вероятности развития глобальных дисбалансов с последующей фрагментацией мировой экономики. Ряд ученых связывают происходящие события с кризисом системы капитализма в целом и исчерпанием потенциала существующей модели.

Какой бы точки зрения не придерживались исследователи, практически все указывают на трансформационные процессы в мировой экономике, триггерными событиями которых явились мировой экономический кризис 2008 г., геополитическая и политическая динамика в странах Северной Африки и Ближнего Востока, пандемия новой коронавирусной инфекции, интеграционные процессы (преобразование NAFTA в USMCA, попытка создать Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство, создание Транстихоокеанского партнерства (и последующий выход из него США), формирование блока AUKUS и т. д.), специальная военная операция и последующее санкционное противостояние.

В рамках работы была поставлена цель – исследовать организацию международной торговли в условиях санкционного противостояния и роста геополитической напряженности.

Материалы и методы

Теоретическая часть статьи опирается на имеющиеся российские и зарубежные исследования в области мировой торговли в целом и мировой логистики в частности, а также базируется на материалах, посвященных межгосударственным торговым войнам и ограничениям экономического характера. С целью исследования современного состояния мировой торговли и трансформации международной логистики применялся комплекс методов научных исследований, включая методы логического анализа, индукции и дедукции.

Анализ научной и деловой литературы позволил определить основные направления трансформации мировой логистики, при этом довольно велика степень неопределенности значительной части прогнозов. В свою очередь, полученные выводы в совокупности с результатами анализа современного состояния мировой торговли позволили определить перспективы трансформации ряда отраслей экономики России с целью дальнейшей полноценной интеграции страны в мировое хозяйство.

Информационной базой явились нормативно-правовые акты Российской Федерации, в частности, Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, материалы интернет-изданий органов власти и официальных сайтов информационных агентств, материалы международных средств массовой информации, а также научные изыскания аналитических центров и отечественных исследователей по теме исследования.

Результаты и их обсуждение

Ключевые принципы организации международной торговли были заложены во второй половине XX века и оконча-

тельно оформились в 1995 г., когда была создана Всемирная торговая организация (ВТО) образована 1 января 1995 г. на основе Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ, англ. General

Agreement on Tariffs and Trade)), целью которой является создание условий для упрощения торговли между странами. Рассмотрим структуру, основные цели и принципы ВТО (рис. 1).

Органы ВТО	Цели ВТО	Принципы ВТО
Министерская конференция	Либерализация мировой торговли	Регулирование торговли в первую очередь с помощью тарифов
Генеральный совет - Советы и комитеты - Орган по разрешению споров	Обеспечение справедливых условий конкуренции на рынке	Отказ от количественных и иных ограничений международной торговли
Секретариат	Регулирование торговых отношений стран-участниц	Транспарентность (прозрачность) торговой политики
		Использование переговоров и консультаций для разрешения торговых споров

Рис. 1. Структура, основные цели и принципы ВТО

По состоянию на август 2024 г. в организации состоят 162 независимых государства (первоначально – 77 стран). Кроме того, в ВТО входят Европейский союз (ЕС), два специальных автономных района Китая – Гонконг и Макао, а также Тайвань (всего в ООН 193 государства). Министерская конференция является высшим органом и собирается не реже одного раза в два года, а Генеральный совет – постоянно действующий орган, на который возложена вся текущая работа (штаб-квартира ВТО расположена в Женеве). В подчинении у Генерального совета находятся комитеты и советы, а также два специальных органа: по проведению анализа торговой политики ВТО и по регулированию споров [1].

Помимо деятельности ВТО, упрощению международной торговли способствовали важные международные договоренности, в частности, Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973 г.)¹, Конвенция Организа-

ции Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров² и т. д. Н. А. Воронцова обращает внимание, что Киотская конвенция не устанавливает такой подробный перечень положений, которые должны быть опубликованы в отличие от Соглашения об упрощении процедур торговли. Тем не менее в п. 9.1-9.3 Генерального приложения к ней фиксируется обязанность таможенной службы обеспечивать беспрепятственный доступ любого заинтересованного лица ко всей относящейся к делу информации общего характера, касающейся таможенного законодательства [2].

[совершено в Киото 18.05.1973 г.; в ред. Протокола от 26.06.1999]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106124/73e99564588f9eaeb1073d46540d2052a7dcab09/ (дата обращения: 15.09.2025).

² Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров: [заключена в г. Вене 11.04.1980 г.]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2648/cde09a2cd0c411568920b76ce394a82dfaee5045/ (дата обращения: 06.09.2025).

¹ Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур:

Аналогично и в других международных соглашениях и договоренностях имеются элементы, направленные на упрощение мировой торговли.

В Записках секретариата ЮНКТАД на 59 сессии ООН по торговле и развитию отмечено, что сформировалась международная торговая система, которая основывается на многосторонней торговой системе (МТС), функционирующей в соответствии с правилами ВТО¹. При этом указывается на наличие противоречий между глобализацией и интересами национального развития. В соответствии с системой международной торговли сформировалась определенная техника, формы и инструменты международной торговли.

Под техникой международной торговли понимается совокупность средств, инструментов производственно-экономической деятельности, предназначенных для повышения производительности труда, качества производимой продукции, оказываемых услуг и выполняемых работ, а также эффективности (прибыльности) от участия в мировой торговле. В свою очередь, инструментами международной торговли, используемыми для достижения данной эффективности, И. В. Шевченко, А. А. Кизим и Л. В. Склярова предлагают считать маркетинг, логистику, аутсорсинг, аутстаффинг, бенчмаркинг, которые необходимо рассматривать не как экономические науки, а как совокупность навыков и приемов ведения бизнеса [3]. Таким образом, авторы работы полагают, что для достижения участниками международной торговли конкурентного преимущества необходимо применение техники международной торговли на основе использования таких инструментов мировой торговли, как маркетинг, логистика, аутсорсинг, аутстаффинг, бенчмар-

кинг и др. Именно результативность сочетания отдельных элементов и эффективность использования системы инструментария определяют уровень конкурентоспособности и, соответственно, положение на мировом рынке. В то же время на конкурентоспособность оказывают влияние международные и национальные меры регулирования («углеродный след», международные санкции, степень таможенно-тарифной и нетарифной защиты конкретного государства и т. д.).

Однако зачастую конкурентное преимущество на мировом рынке (по цене) достигается посредством действий национального правительства, которое, например, может субсидировать экспорт товаров либо вводить заградительные ввозные таможенные пошлины. В подобных случаях нарушению подвергаются цели (например, либерализация мировой торговли и обеспечение справедливых условий конкуренции на рынке) и принципы ВТО (транспарентность). Соответственно, страна-импортер субсидированной продукции может ввести антидемпинговые и иные пошлины для защиты национальных производителей.

Подобные ситуации, когда возникают конфликтные ситуации, приводящие к усложнению международной торговли (цель ВТО – создание условий для упрощения торговли между странами), действия контрагентов рассматриваются в органе по разрешению споров ВТО.

Л. В. Сабельников указывает, что принятие странами-членами ВТО Договоренности о правилах и процедурах (далее – Договоренность), регулирующих разрешение споров, означает создание мировым сообществом эффективной международной системы предотвращения и устранения возникающих торговально-политических конфликтов при нарушении кем-либо из них совместно принятых документов [4]. При этом следует иметь в виду, что условия в Договоренности могут иметь либо кабальный характер, либо со временем терять актуальность для

¹ Эволюция международной торговой системы и тенденции в ней с точки зрения развития // ЮНКТАД. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdb59d5_ru.pdf (дата обращения: 01.09.2025).

конкретного государства, но тем не менее такая система способствует стабильному развитию внешнеэкономических связей.

Однако апелляционный орган ВТО из-за блокировки назначения новых арбитров со стороны США не функционирует с декабря 2019 г. и не рассматривает новые апелляционные жалобы. Два года назад на 12-й министерской конференции члены ВТО договорились восстановить работу системы, но США 25.11.2024 г. в Женеве в 81-й раз не поддержали предложение 130 членов ВТО о выборе новых членов Апелляционного органа ВТО¹.

Таким образом, орган по разрешению споров де-факто не функционирует, при этом в мире нарастает санкционное противостояние, в т. ч. нарушается принцип отказа от количественных и иных ограничений международной торговли. С. А. Переход и др. отмечают, что 22 февраля 2024 г. США и ЕС ввели 13-й пакет антироссийских санкций (с февраля 2022 г.), и тем самым число подсанкционных субъектов российской экономики превысило 19 тыс. [5]. На рисунке 2 показано количество санкций против России и еще ряда стран (по убыванию, по состоянию на 1 марта 2024 г.). В список включены санкции в отношении физических лиц, юридических лиц, морских судов и самолетов, но секторальные санкции исключены.

Особенно можно выделить периоды 2014-2015 гг. и 2022-2023 гг., когда на Россию было наложено большое количество санкций, в ответ введены меры экономического характера. Так, 17 марта 2014 г. ввиду несогласия с действиями России в ходе украинского кризиса США ввели дистрикции персонального характера на высокопоставленных лиц Российской Федерации, которым был введен запрет на въезд в США, а также блокирова-

ны активы и собственность. Затем список лиц расширялся, а санкции стали накладывать и на хозяйствующие субъекты (например, 21 марта 2014 г. Канада включила в свой санкционный список еще 14 российских должностных лиц, а также банк «Россия», а 11 апреля 2014 г. США ввели санкции в отношении крымской компании «Черноморнефтегаз»). В дальнейшем списки лиц и компаний, попавших под санкции, значительно расширился.

Одновременно вводились секторальные санкции, которые не учтены в данных, приведенных на графике (рис. 2). Так, с 1 августа 2014 г. ограничительные меры со стороны ЕС были введены в отношении новых контрактов на импорт и экспорт вооружений и военной техники России, а также продажу Российской Федерации товаров двойного назначения для оборонного сектора. 1 сентября 2014 г. Австралия ввела запрет на поставки России вооружения и оборудования для нефтегазовой сферы, доступ российских государственных банков на австралийский рынок капитала, инвестиции в Крым или торговлю с ним. В итоге, несмотря на присоединение Крыма к России, первоначально сложилась такая ситуация, когда российские банки из-за опасения включения в санкционные списки не «входили» на рынок Крыма.

В дальнейшем эскалация продолжалась посредством расширения количества рестрикций.

В ответ на давление со стороны ряда стран вышел Указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 г. № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации», в соответствии с которым «запрещается либо ограничивается осуществление внешнеэкономических операций, предусматривающих ввоз на территорию Российской Федерации отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, при-

¹ США в 81-й раз заблокировали работу органа ВТО по урегулированию споров // Альта. URL: https://www.alta.ru/external_news/114960/ (дата обращения: 16.09.2025).

нявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских юридических и (или) физических лиц или присоединившееся к такому решению»¹. Таким образом, было введено продуктное эмбарго, длительность которого в соответствии с Указом имела ограниченный период (один год), но продлевается по настоящее время.

В 2022 г. в связи с началом СВО более 60 стран ввели санкции против России. Первые рестрикции последовали сразу после признания Россией 21 февраля 2022 г. независимости Донецкой и Луганской Народных Республик. После объявления 24 февраля 2022 г. о начале российской СВО по демилитаризации и денацификации Украины Запад усилил свое санкционное давление. Рестрикции носят как персональный, так и секторальный характер, причем против России введено самое большое количество санкций, а в отношении субъектов, которые участвуют в обходе ограничений, вводятся вторичные санкции. К тому же были заблокированы активы Российской Федерации, размещенные в США и странах Западной Европы.

В соответствии с Федеральными законами «О специальных экономических мерах и принудительных мерах» от 30.12.2006 г. № 281-ФЗ и «О безопасности» от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ в 2022 г. подготовлен и вступил в силу ряд указов Президента России, связанных с обеспечением безопасности и экономической безопасности в рамках осуществления внешнеэкономической деятельности: Указ Президента РФ от 28.02.2022 г. № 79 «О применении специальных экономических мер в связи с недружествен-

ными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций» и Указ Президента РФ от 08.03.2022 г. № 100 «О применении в целях обеспечения безопасности Российской Федерации специальных экономических мер в сфере внешнеэкономической деятельности».

Таким образом, только на примере России можно показать, что основные принципы ВТО не соблюдаются: начиная от отказа от количественных ограничений и до использования переговоров и консультаций для разрешения торговых споров (не функционирует соответствующий орган).

Также продолжается торговая война между США и Китаем, в рамках которой взаимно повышаются ставки таможенных пошлин. Так, в марте 2018 г. президент США Д. Трамп ввел пошлины на импорт стали и алюминия. В целом антикитайские мероприятия США осуществляют вне зависимости от партийной принадлежности президента США или его личности, поэтому при президенте Д. Байдене были введены дополнительные меры, направленные на сдерживание развития Китая. В частности, в дополнение к ранее введенным пошлинам на китайские товары (на сумму 360 млрд долл.) были добавлены новые ограничения. В качестве ответных мер на введение США пошлин Китай ввел запрет для китайских компаний на работу с Micron (крупный американский производитель полупроводников). Также в список «ненадежных субъектов», с которыми китайскому бизнесу запрещено сотрудничество, включены крупнейшие оборонные компании США: Lockheed Martin и Raytheon Technologies. Особой темой в санкционном противостоянии и переговорном процессе выступает рынок редкоземельных металлов, где Китай по некоторым позициям имеет лидирующее положение.

Таким образом, санкционное противостояние продолжается, а его тенденции

¹ О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от 06.08.2014 г. № 560: [ред. от 15.11.2021 г.; с изм. от 18.09.2024]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_166922/#dst100007 (дата обращения: 25.09.2025).

не позволяют предполагать, что оно будет снижаться, и это ограничивает, а точнее, снижает уровень определенности в мировой торговле. В конечном итоге представленная выше информация и соответствующие выводы позволяют заключить, что в настоящее время мировая торговля, осуществляемая по нормам ВТО, если и соответствует установленному порядку, то только посредством инерции и совпадений. Так, в Российской Федерации, например, для ряда категорий товаров введен режим «параллельного импорта», а «серый» танкерный флот осуществляет поставку нефтепродуктов, минуя санкционные ограничения.

Тенденции инфраструктурного развития международной торговли

Несмотря на рост неопределенности в мировой экономике, возрастание геополитических рисков и расширение дисбалансов, практически все страны стремятся встроиться (несмотря на турбулентность) в трансформирующуюся систему.

Окончательный вариант трансформации неизвестен, вероятнее всего, он формируется, а его контуры определяются в результате борьбы, часть которой осуществляется за контроль за логистическими потоками. Тем более, что логистические маршруты международных перевозок перерастают в геополитическое влияние и продвижение интересов. В связи с этим особенно проявились инициативы развития Великого шелкового пути, а также Панамского канала. Например, в 2013 г. Китай выразил интерес к созданию канала в Никарагуа, который стал бы альтернативой Панамскому, позволяющему судам (танкерам, контейнеровозам и т. д.) проходить из Тихого в Атлантический океан и наоборот, не огибая Американский континент, тем самым осуществляя экономию как материальных ресурсов, так времени. Было подписано соглашение о строительстве, начаты подготовительные процессы, однако строительство было временно приостановлено, но официально от проекта не отказались (рис. 3).

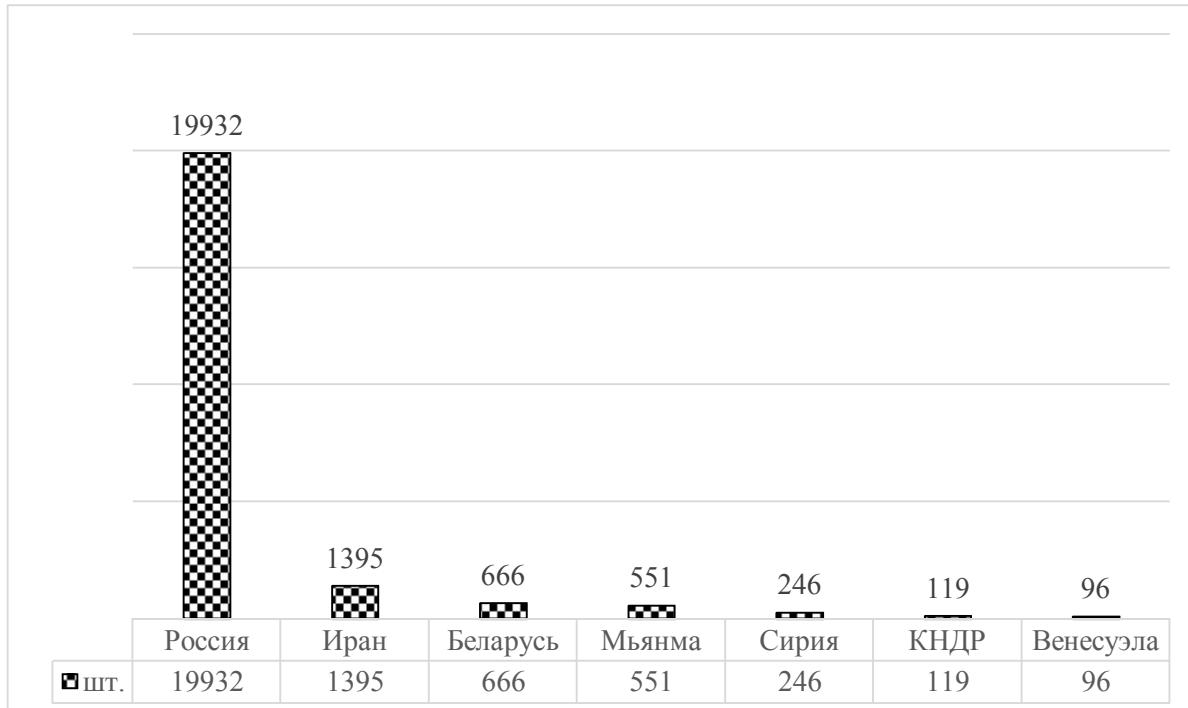


Рис. 2. Количество наложенных санкций¹

¹ Количество санкций. 2024 // Statbase. URL: <https://statbase.ru/datasets/indexes-and-ratings/number-of-sanctions/?filter=number-of-sanctions&sort=DESC&syear=2024> (дата обращения: 15.09.2025).



Рис. 3. Никарагуанский канал

Еще большее степень неуверенности в мировой торговле добавили результаты «ковидных» ограничений и факт перекрытия Суэцкого канала контейнеровозом, а затем действия хуситов в акватории Красного моря. В итоге можно определить запрос субъектов международной торговли на стабилизацию перемещения товарных потоков. При этом и сама мировая торговая система, основанная на нормах ВТО, перестала эффективно функционировать и обеспечивать стабильность международных торговых отношений, что отмечается в ряде российских нормативных актах. Например, в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года указано, что «Ряд иностранных государств пытается добиться своих политических и экономических целей путем усиления мер протекционизма, отступления от норм Всемирной торговой организации, активного применения принципа “двойных стандартов”, введения экономических санкций в отношении Российской Федерации и других стран»¹.

¹ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: рас-

Т. В. Подольская и А. Г. Сотников указывают, что потребности глобальной мировой экономики и продолжающееся увеличение товарооборота между странами все острее выводят вопрос развития существующих международных транспортных коридоров (МТК) и создания новых в качестве ключевого и краеугольного [6]. Ярким примером необходимости создания альтернативных или резервных МТК они считают ситуацию с блокировкой судов в Суэцком канале севшим на мель контейнеровозом в марте 2021 г., в результате чего судоходная компания Lloyd's List оценила ущерб каждого часа задержки судов с товарами в сумму 400 млн долл., инцидент в целом привел к убыткам в мировой торговле в размере 230 млрд долл. При этом следует отметить, что по МТК через Суэцкий канал проходит около 12% мировой торговли. В этих условиях повышается уровень уязвимости существующих магистралей,

поряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 1388-р: [ред. от 12.07.2024 г.]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ (дата обращения: 20.04.2025).

что отмечается в работе В. В. Коварды и др. [7]. Со ссылкой на исследования австрийских ученых авторы указывают, что в международной торговле можно выделить товары, характеризующиеся как уязвимые (когда имеется один или ограниченное число поставщиков (производителей)), которые трудно или невозможно заместить, либо доставка очень длительная в сравнении с периодом производственного цикла, и т. д. Наглядным примером является ситуация с «тайваньскими» чипами, которые достаточно трудно заместить в достаточных количествах, а поставки в результате ковидных ограничений были нерегулярными, что привело к затовариванию готовой продукции в ряде отраслей (в т. ч. в российском автопроме на АвтоВАЗе).

Что же касается транспорта и логистики в целом, то еще в 2019 г. в Докладе секретариата ЮНКТАД было указано, что эта стратегическая отрасль во все большей степени выходит на первый план при обсуждении проблемы уязвимости¹. При этом отмечается возможность усиления транспортных проблем, которые могут еще больше обостриться в результате роста уязвимости. В итоге постепенно на фоне объема введенных санкций со стороны ряда стран во главе с США и ЕС против России (а также угрозы вторичных рестрикций) и увеличения транспортных издержек происходит деглобализация транспортно-логистических систем, наблюдается переориентация грузовых потоков и, как следствие, изменение функционала и формата работы логистических компаний [8]. Т. Г. Сергеева и Л. А. Зятикова подтверждают высказанное, указывая, что наблюдается процесс перераспределения существую-

щих грузопотоков, ведется активный поиск новых альтернативных вариантов доставки грузов, формируются новые логистические цепочки [9].

В свою очередь, Н. А. Журавлева и др. отмечают, что с 2022-2023 гг. наблюдается третья масштабная смена парадигмы логистического рынка (первая – с 2008 г.) [10]. Они связывают смену парадигмы с введением большого количества санкций против России, в результате чего «новая геополитика и геоэкономика сформировали третью кризисную ситуацию транспортно-логистического рынка». Авторы указывают, что турбулентность мировой торговли, значительно усилившаяся к концу 2022 г., оказала ключевое влияние на трансформацию цепочек поставок, а следовательно, и рынок логистики. В результате доставка грузов стала представлять собой не только логистическую задачу (и соответственно, в ряде случаев – проблему), но и оказала существенное влияние на увеличение стоимости продукции ключевых отраслей (машиностроение, приборостроение, обрабатывающая промышленность) и привела к разнородной неэффективности поставок сырья и материалов. К. В. Симонов в своей работе отмечает вынужденный характер смены парадигмы и системной перестройки российской логистики, вызванных введением санкционных барьеров и частичной торговой блокады. Ситуация складывается на фоне ужесточения международных экологических требований к ведению хозяйственной деятельности, в т. ч. в сфере логистики, накладывает ограничения на российский экспорт и импорт и ставит под угрозу цифровые технологические преобразования в управлении цепями поставок [11].

К тому же чувство неуверенности в целом в мировой экономике также является «продуктом» определенной деградации политического и дипломатического этикета и норм поведения, когда официальные представители государств либо конкретных органов государственного

¹ Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию // ЮНКТАД. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/cid48_ru.pdf (дата обращения: 15.09.2025).

управления позволяют себе несовместимые с их статусом высказывания и суждения, оказывающие существенное влияние на состояние международных рынков. Например, экспрессивно-эмоциональные выступления отдельных политических деятелей, обладающих определенным уровнем власти, могут спровоцировать рост турбулентности, например, на фоновой бирже. В итоге данная проблема стала объектом научных изысканий, а некоторые исследователи стали выделять такие термины, как «мегафонная дипломатия» [12], «дипломатический терроризм» и т. п. [13].

Несмотря на рост неопределенности в мировой экономике и международной логистике, можно выделить определенные тенденции в развитии. Так, А. С. Мундяло и К. В. Енджиевская указывают на ряд трендов, среди которых ключевым является переориентация значительной части мировых торговых потоков и логистики, которая приведет к геоэкономической фрагментации при смещении лидирующих позиций в экономическом росте в Азиатский регион [14]. В свою очередь, Е. С. Акопова и др. выделяют пять логистических трендов, представленных ниже (рис. 4).

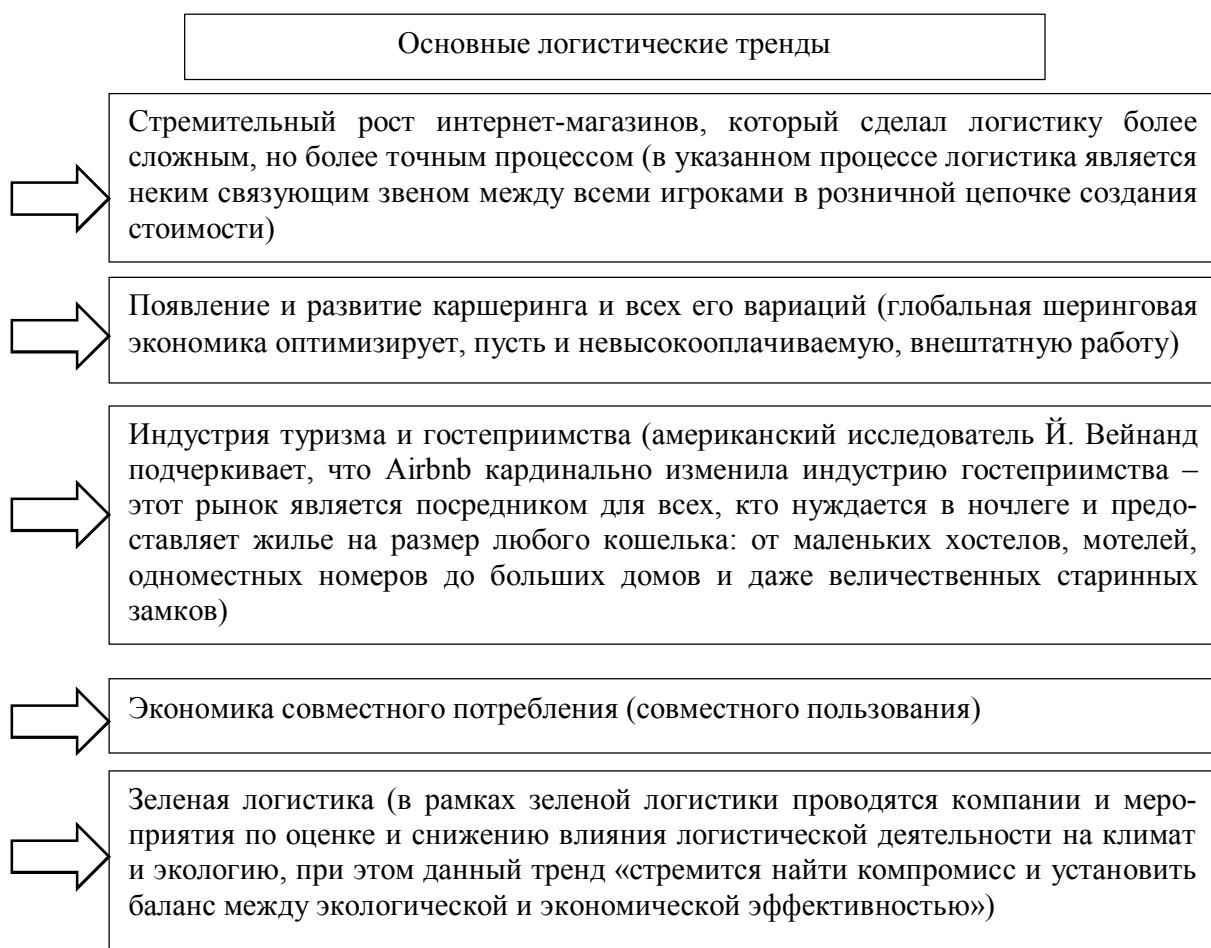


Рис. 4. Основные логистические тренды [15]

В целом они отмечают, что транспортная логистика «призвана обеспечить рационализацию грузопотоков и повышение эффективности использования

транспортных средств, на что особый отпечаток наложили международные торговые отношения в условиях глобальной экономики». Однако оптимизация обу-

словлена не только экономическими, географическими и природно-климатическими факторами, но также политическими и geopolитическими. Ярким примером является перестроение логистических маршрутов для российского импорта и экспорта в условиях санкций и угроза применения вторичных санкций против контрагентов компаний из России. Отмеченные выше трансформационные события привели к форсированию развития транспортно-логистического комплекса Российской Федерации и расширению взаимодействия с партнерами по формированию и развитию международных маршрутов. В качестве примера можно привести выделение Россией кредита Ирану для строительства участка железной дороги в рамках развития МТК «Север – Юг»¹.

Транспортно-логистические перспективы России

В целом ключевые тренды цифровой трансформации в транспортно-логистической сфере России соответствуют общемировым тенденциям. При этом в условиях экономических санкций против России, введенных рядом стран во главе с США, и разрастающихся внешнеторговых войн, отражением которых стало значительное повышение импортных (ввозных) пошлин США и ответных мер со стороны некоторых государств, внимание крупных стран сфокусировано на обеспечении суверенитета государства и, соответственно, развитии импортозамещения [16].

В рамках этого процесса формируются новые международные союзы и объединения, имеющие geopolитические, военно-политические и экономические цели и задачи. В частности, между Россией и Ираном подписан Договор о все-

объемлющем стратегическом партнерстве, а Российская Федерация приглашает власти Афганистана принять участие в работе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) и т. д. В подобных условиях конкурентным преимуществом является географическое положение России: расположена в Европе и Азии, имеет выход к Тихому, Северному Ледовитому и Атлантическому океанам, обладает перспективами развития коммуникационного сообщения с портами Индийского океана. Таким образом, Россия имеет стратегическое значение как транзитная территория с разновекторными товаропотоками мультимодальных перевозок с единым законодательством, а учитывая потенциал Евразийского экономического союза (ЕАЭС), его площадь и протяженность, конкурентоспособность Российской Федерации становится еще больше. Т. А. Горошникова и О. И. Донде отмечают, что достижение целей и задач, поставленных Президентом России, непосредственно связано с уровнем развития транспортно-логистической инфраструктуры. Они же указывают, что ЕАЭС является одним из самых больших территориальных объединений, поэтому транспортно-логистическая отрасль Союза закономерно является важнейшим элементом хозяйственного комплекса и индикатором экономического состояния (особенно как часть международных маршрутов). В связи с этим задача по увеличению скорости перемещения грузов, снижению себестоимости и ресурсоемкости, рост пропускной способности, точность и безопасность доставки, современный логистический сервис представляют собой необходимые условия для конкурентоспособности транспортной отрасли в международном логистическом комплексе [17]. В подобной ситуации, учитывая постоянно меняющиеся условия внешней среды, операторы российского рынка должны постоянно совершенствовать свое продуктивное

¹ Россия выделит кредит на строительство железной дороги в Иране // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20250225/kredit-2001551806.html> (дата обращения: 10.09.2025).

предложение, внедряя высокотехнологичные решения и инновационные продукты [18]. При этом необходимо развитие смежных сфер экономики, например, транспортного машиностроения, страховой деятельности, образовательных программ соответствующих направлений [19]. Таким образом, необходима разработка и реализация системных мер, т. к. в противном случае «узкие места» приведут к торможению выполнения поставленных целей. Ярким примером является ситуация в дальневосточных портах осенью 2021 г., когда в результате значительного роста объема перевалки грузов проявились кризисные явления, связанные со скоплением контейнеров в портах Дальневосточного федерального округа (ДФО) в условиях поступления новых и увеличением периода задержек в среднем до одного месяца. Наряду с этим появилась перспективы срыва сроков завоза продовольствия в отдаленные районы ДФО. При этом В. А. Павлова отметила дальнейший рост контейнеоборота портов ДФО в 2022 г. [20].

Выводы

Современная система мировой торговли характеризуется все большей неопределенностью, ключевыми причинами которой являются неполная функциональная способность ВТО как основы международного торгового сотрудничества и тенденции расширения практики применения количественных ограничений, в т. ч. санкций в рамках торговых войн или так называемой «политики принуждения». К тому же ряд стран, предвосхищая рост уязвимости некото-

рых международных маршрутов товаропотоков, направил усилия на развитие существующих или создание новых путей перемещения (примерами могут быть Китай с инициативой постройки канала в Никарагуа, Турция с инициативой проложить Стамбульский канал, а также Россия с политикой развития СМП и МТК «Север – Юг»). Пандемия с коронавирусными ограничениями, различного рода ситуации на ключевых маршрутах международных товаропотоков (информация о высыхании Панамского канала, действия хуситов на участке движения товаров через Суэцкий канал, расширение использования «серого флота» и т. д.), специальная военная операция России и санкции против нее привели к интенсификации трансформации мировой логистики. Уязвимость морских маршрутов увеличилась также в связи с развитием морских беспилотных аппаратов. Сложившаяся ситуация предоставляет дополнительные возможности по использованию территории Российской Федерации в качестве транзитной при мультимодальных международных перевозках. Однако появляются дополнительные задачи по интенсификации создания транспортно-логистической инфраструктуры: изменения в системе подготовки специалистов с учетом основных тенденций (прежде всего, цифровизация, расширение арсенала транспортных средств и т. д.), расширение корзины финансовых услуг для компаний транспортно-логистической сферы (прежде всего, страхование) и развитие транспортного машиностроения.

Список литературы

1. Сараев Л. А., Тюкавкин Н. М. Организационная структура и сфера деятельности Всемирной торговой организации // Вестник Самарского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2013. № 1 (102). С. 145-150.
2. Воронцова Н. А. Всемирная торговая организация: к вопросу об упрощении таможенных процедур торговли. Часть I // Московский журнал международного права. 2018. № 1. С. 44-59.

3. Шевченко И. В., Кизим А. А., Склярова Л. В. Техника международной торговли на основе использования инновационных инструментов // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. Т. 7, № 17(110). С. 22-30.
4. Сабельников Л. В. Система и практика разрешения споров в ВТО // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 3. С. 59-74.
5. Переход С. А., Мхитарян А. В., Селифонкина Д. С. Международные санкции против России (2014-2024 гг.): оценка и последствия для финансового рынка // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2024. № 4. С. 116-138.
6. Подольская Т. В., Сотников А. Г. Вызовы и перспективы трансформации международной логистической системы в Евразийском регионе // Экономические отношения. 2024. Т. 14, № 1. С. 57-72.
7. Коварда В. В., Лаптев Р. А., Болычева Е. А. Логистический потенциал России в условиях трансформаций мировой экономики: проблемы и перспективы // Вестник евразийской науки. 2021. Т. 13, № 6. С. 1–12. URL: <https://esj.today/PDF/09ECVN621.pdf> (дата обращения: 10.09.2025).
8. Пакулина Е. В., Покровская О. Д., Мигров А. А. Анализ логистических рисков в современных условиях // International Journal of Advanced Studies. 2023. Т. 13, № 2. С. 172-196.
9. Сергеева Т. Г., Зятикова Л. А. Оптимизация деятельности логистических провайдеров в условиях построения новых цепей поставок // International Journal of Advanced Studies. 2023. № 2. С. 197-214.
10. Журавлева Н. А., Шавшуков В. М., Чеченова Л. М. Систематизация и уточнение индексов эффективности логистики в управлении цепями поставок // Бюллетень результатов научных исследований. 2023. № 4. С. 124-136.
11. Симонов К. В. Российская логистика и управление цепями поставок: вызовы и актуальные решения // Управленческие науки. 2024. Т. 14, № 1. С. 71-87.
12. Букреева Т. Н. «Дипломатический терроризм» в сравнении с классической дипломатией: сущность и особенности проявления // Постсоветские исследования. 2024. Т. 7, № 3. С. 319-333.
13. Букреева Т. Н. Трансформация терроризма векторе выделения новых видов: дипломатический терроризм в отношении России и Китая // Вестник Забайкальского государственного университета. 2023. Т. 29, № 3. С. 176-186.
14. Мундяло А. С., Енджиевская К. В. Современные тренды мировой торговли и логистики // 80-я научная конференция студентов и аспирантов Белорусского государственного университета: сборник трудов. Минск: Белорусский государственный университет, 2023. С. 357-360.
15. Акопова Е. С., Акопов С. Э., Самыгин С. И. Современные логистические тренды в новых условиях глобальной экономики // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2022. № 11-1. С. 111-114.
16. Пророчук Ж. А. Перспективные направления развития транспортно-логистической отрасли в контексте цифровой трансформации // Прикладные экономические исследования. 2024. № 2. С. 233-241.
17. Горошинова Т. А., Донде О. И. Роль транспортно-логистического комплекса Российской Федерации в расширении интеграционных процессов // Мир новой экономики. 2022. Т. 16, № 4. С. 88-98.
18. Келлер А. В., Окольнишникова И. Ю. Маркетинговый анализ ключевых трендов развития рынка транспортно-логистических услуг // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2022. № 4. С. 141-152.
19. Букреева Т. Н., Попова А. В. Перспективы развития транспортного потенциала Российской Федерации в трансформирующемся мире // Вестник евразийской науки. 2024. Т. 16, № 5. С. 1–20. URL: <https://esj.today/PDF/12ECVN524.pdf> (дата обращения: 10.09.2025).
20. Павлова В. А. Анализ проблем в сфере контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России // Региональная экономика и управление. 2023. № 3 (75). URL: <https://cyberleninka.ru/>

References

1. Saraev L.A., Tjukavkin N.M. Organizational structure and sphere of activity of the World Trade Organization. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: ekonomika i upravlenie = Bulletin of Samara State University. Series: Economics and Management.* 2013;(1):145-150. (In Russ.)
2. Voroncova N.A. World trade organization: on the facilitation of customs procedures for trade. Part I. *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava = Moscow Journal of International Law.* 2018;(1):44-59. (In Russ.)
3. Shevchenko I.V., Kizim A.A., Skljarova L.V. International trade techniques based on the use of innovative tools]. *Nacional'nye interesy: prioritety i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security.* 2011;7(17):22-30. (In Russ.)
4. Sabel'nikov L.V. The WTO Dispute Settlement System and Practice. *Rossijskij vneshejekonomiceskij Vestnik = Russian Foreign Economic Bulletin.* 2015;(3):59-74. (In Russ.)
5. Perehod S.A., Mhitarjan A.V., Selifonkina D.S. International sanctions against Russia (2014-2024): assessment and implications for the financial market. *Vestnik Instituta jekonomiki Rossijskoj akademii nauk = The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences.* 2024;(4):116-138. (In Russ.)
6. Podolskaya T.V., Sotnikov A.G. Challenges and prospects of the international logistics system in the Eurasian region. *Ekonomicheskie otnosheniya = Journal of International Economic Affairs.* 2024;14(1):57-72. (In Russ.)
7. Kovarda V.V., Laptev R.A., Bolycheva E.A. Logistic potential of Russia in the context of transformations of the world economy: problems and prospects. *Vestnik evrazijskoj nauki = The Eurasian Scientific Journal.* 2021;13(6):1-12. (In Russ.) Available at: <https://esj.today/PDF/09ECVN621.pdf> (accessed 10.09.2025).
8. Pakulina E.V., Pokrovskaja O.D., Migrov A.A. Analysis of logistics risks in modern conditions. *International Journal of Advanced Studies.* 2023;13(2):172-196. (In Russ.)
9. Sergeeva T.G., Zjatikova L.A. Optimization of logistics providers' activities in the context of building new supply chains. *International Journal of Advanced Studies.* 2023;(2):197-214. (In Russ.)
10. Zhuravleva N.A., Shavshukov V.M., Chechenova L.M. Systematization and Refinement of Logistics Efficiency Indices in Supply Chain Management. *Bulleten' rezul'tatov nauchnyh issledovanij = Bulletin of Scientific Research Results.* 2023;(4):124-136. (In Russ.)
11. Simonov K.V. Russian Logistics and Supply Chain Management: Challenges and Relevant Solutions. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences.* 2024;14(1):71-87. (In Russ.)
12. Bukreeva T.N. Diplomatic Terrorism' in Comparison with Classical Diplomacy: its Essence and Features. *Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies.* 2024;7(3):319-333. (In Russ.)
13. Bukreeva T.N. The transformation of terrorism concerning the definition of new types: diplomatic terrorism in relation to Russia and China. *Vestnik Zabajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Transbaikal State University Journal.* 2023;29(3):176-186. (In Russ.)
14. Mundjalo A.S., Endzhievskaja K.V. Modern trends in global trade and logistics. In: *80-ja nauchnaya konferentsiya studentov i aspirantov Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta: sbornik trudov = 80th scientific conference of students and postgraduates of the Belarusian State Agricultural University: Proceedings.* Minsk: Belorusskii gosudarstvennyi universitet; 2023. P. 357-360. (In Russ.)
15. Akopova E.S., Akopov S.Je., Samygin S.I. Modern logistics trends in the new global economy. *Gumanitarnye, social'no-jekonomiceskie i obshhestvennye nauki = Humanities, Social-Economic and Social Sciences.* 2022;(11-1):111-114. (In Russ.)

16. Prorochuk Zh.A. Advanced directions for the development of the transport and logistics industry contextually to digital transformation. *Prikladnye jekonomicheskie issledovaniya = Applied Economic Research.* 2024;(2):233-241. (In Russ.)
17. Goroshnikova T. A., Donde O. I. The meaning of Russia's transport and logistics in expanding integration processes. *Mir novoj jekonomiki = The World of the New Economy.* 2022;16(4):88-98. (In Russ.)
18. Keller A.V., Okol'nishnikova I.Ju. Marketing analysis of key trends in the development of the market of transport and logistics services. *Vestnik JuUrGU. Serija: Jekonomika i menedzhment = Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management.* 2022;(4):141-152. (In Russ.)
19. Bukreeva T.N., Popova A.V. Prospects for the development of transport potential of the Russian Federation in a transforming world. *Vestnik evrazijskoj nauki = The Eurasian Scientific Journal.* 2024;16(5):1–20. (In Russ.) Available at: <https://esj.today/PDF/12ECVN524.pdf>. (accessed 10.09.2025).
20. Pavlova V.A. Analysis of the Russian Far East Container Shipping Problems. *Regional'naja jekonomika i upravlenie = Regional Economy and Management.* 2023;(3). (In Russ.) Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-problem-v-sfere-konteyernykh-perevozok-na-dalnem-vostoke-rossii> (accessed 10.09.2025).

Информация об авторах / Information about the Authors

Букреева Татьяна Николаевна, кандидат политических наук, доцент кафедры международных отношений и лингвистики, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: tnbinchina@yandex.ru, ORCID: 0000-0001-7010-4591, Scopus ID: 55849638700

Шергин Евгений Владимирович, студент кафедры экономической безопасности и государственного управления, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: zhekalinon4ik@mail.ru

Tatyana N. Bukreeva, Candidate of Sciences (Political), Associate Professor at the Department of International Relations and Linguistics, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: tnbinchina@yandex.ru, ORCID: 0000-0001-7010-4591, Scopus ID: 55849638700

Evgeniy V. Shergin, Student at the Department of Economic Security and Public Administration, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: zhekalinon4ik@mail.ru