

Главный редактор

Л. В. Шкваря, д-р экон. наук, профессор, ведущий научный сотрудник кафедры мировой экономики Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: destard@rambler.ru

Заместитель главного редактора

С. Ю. Муртузалиева, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: murtuzalieva.sy@rea.ru

Председатель редакционного совета

А. В. Шишкин, д-р экон. наук, профессор, профессор кафедры маркетинга Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: shishkin.av@rea.ru

Редакционный совет

Л. Гринберг, чл.-корр. РАН, д-р экон. наук, профессор, научный руководитель Института экономики РАН, Москва, Россия
E-mail: grinberg@inecon.ru

М. В. Кулаков, д-р экон. наук, профессор, заведующий лабораторией по изучению социально-экономических проблем развивающихся стран Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия
E-mail: mkulakov39@yandex.ru

Н. Н. Неновски, д-р экон. наук, профессор Университета Пикардии имени Жюль Верна, член Правления Болгарского национального банка, Амьен, Франция,
E-mail: nenovsky@gmail.com

А. А. Праневич, д-р экон. наук, профессор, проректор по учебной работе Белорусского Государственного экономического университета, Минск, Беларусь
E-mail: pranevich@bseu.by

В. А. Шлямин, д-р экон. наук, профессор, научный руководитель Института североамериканских исследований Петрозаводского государственного университета, Петрозаводск, Россия
E-mail: shlyamin@petrsu.ru

Б. Д. Хусайнов, д-р экон. наук, профессор, академик Казахской национальной академии естественных наук, Алматы, Казахстан
E-mail: bkhusainov@gmail.com

Хэ Минцзюнь, канд. экон. наук, старший преподаватель Куньминского университета науки и техники, Куньмин, КНР
E-mail: sldj2005@163.com

О. А. Ястребов, д-р экон. наук, профессор, ректор Российского университета дружбы народов, Москва, Россия
E-mail: rector@rudn.ru

Chief Editor

L. V. Shkvaryia, D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the World Economy Department of the Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: destard@rambler.ru

Deputy Editor-in-Chief

S. V. Murtuzalieva, PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the World Economy Department of the Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: murtuzalieva.sy@rea.ru

Chairman of the Council

A. V. Shishkin, D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the Marketing Department of the Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: shishkin.av@rea.ru

Editorial Council

R. S. Grinberg, Corresponding Member of Russian Academy of Sciences, D. Sc. (Economics), Professor, Scientific Director of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
E-mail: grinberg@inecon.ru

M. V. Kulakov, D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Laboratory Studying Social and Economic Problems of Developing Countries, of Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia
E-mail: mkulakov39@yandex.ru

N. N. Nenovsky, D. Sc. (Economics), Professor of the University of Picardie Jules Verne, Member of the Board of the Bulgarian National Bank, Amiens, France
E-mail: nenovsky@gmail.com

A. A. Pranevich, D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the World Economy Department of the Belarus State Economic University, Minsk, Belarus
E-mail: pranevich@bseu.by

V. A. Shlyamin, D. Sc. (Economics), Professor, Scientific Director of the Institute of Nordic Studies, Petrozavodsk State University, Petrozavodsk, Russia
E-mail: shlyamin@petrsu.ru

B. D. Khusainov, D. Sc. (Economics), Professor, Academician of the Kazakhstan National Academy of Natural Sciences, Almaty, Kazakhstan
E-mail: bkhusainov@gmail.com

He Mingjun, PhD (Economics), Senior Lecturer of the Kunming University of Science and Technology, Kunming, China
E-mail: sldj2005@163.com

O. A. Yastrebov, D. Sc. (Law, Economics), Rector of the RUDN University, Moscow, Russia
E-mail: rector@rudn.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

А. Р. Бышарова, канд. экон. наук, доцент,
доцент кафедры мировой экономики Российского
экономического университета имени
Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: byasharova.ar@rea.ru

Т. В. Воронина, д-р экон. наук, доцент,
заведующая кафедрой «Мировая экономика
и международные отношения» Южного
федерального университета,
Ростов-на-Дону, Россия
E-mail: tvoronina@sfedu.ru

Н. В. Захарова, д-р экон. наук, профессор,
профессор кафедры мировой экономики
Российского экономического университета
имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: zakharova.nv@rea.ru

С. В. Иванова, д-р экон. наук, профессор,
профессор кафедры мировой экономики
Российского экономического университета
имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: ivanova.sv@rea.ru

Л. Константи, д-р экон. наук, профессор,
Американский университет
в Центральной Азии, Бишкек, Киргизия
E-mail: konstants_l@auca.kg

Т. И. Кузьмина, д-р экон. наук, профессор,
профессор кафедры мировой экономики
Российского экономического университета
имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: kuzmina.ti@rea.ru

Л. Ф. Лебедева, д-р экон. наук, профессор,
заслуженный деятель науки Российской
Федерации, руководитель центра социально-
экономических исследований Института США
и Канады РАН, Москва, Россия
E-mail: liudran@mail.ru

Д. В. Муха, канд. экон. наук, доцент,
директор ГНУ «Институт экономики НАН
Беларуси», Минск, Беларусь
E-mail: mukha@economics.basnet.by

Г. В. Подбиралина, канд. экон. наук, доцент,
доцент кафедры мировой экономики Российского
экономического университета имени
Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: podbiralina.gv@rea.ru

И. А. Родионова, д-р геогр. наук, профессор,
главный научный сотрудник АО ЦНИИ
«Электроника», Москва, Россия
E-mail: iarodionova@mail.ru

А. В. Рыжак, д-р техн. наук, профессор,
профессор кафедры товароведения
и товарной экспертизы Российского
экономического университета имени
Г. В. Плеханова, Москва, Россия
E-mail: ryzhakova.av@rea.ru

Е. Д. Фролова, д-р экон. наук, профессор,
профессор кафедры международной экономики
и менеджмента Уральского федерального
университета, Екатеринбург, Россия
E-mail: e.d.frolova@urfu.ru

EDITORIAL BOARD

A. R. Byasharova, PhD (Economics), Associate Professor,
Associate Professor of the World Economy Department
of the Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia
E-mail: byasharova.ar@rea.ru

T. V. Voronina, D. Sc. (Economics), Associate
Professor, Head of the World Economy
and International Economic Relations Department
of Southern Federal University,
Rostov-on-Don, Russia
E-mail: tvoronina@sfedu.ru

N. V. Zakharova, D. Sc. (Economics), Professor,
Professor of the World Economy Department
of the Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia
E-mail: zakharova.nv@rea.ru

S. V. Ivanova, D. Sc. (Economics), Professor,
Professor of the World Economy Department
of the Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia
E-mail: ivanova.sv@rea.ru

L. Konstants, D. Sc. (Economics), Professor
of the American University of Central Asia,
Bishkek, Kyrgyz Republic
E-mail: konstants_l@auca.kg

T. I. Kuzmina, D. Sc. (Economics),
Professor, Professor of the World Economy
Department of the Plekhanov Russian University
of Economics, Moscow, Russia
E-mail: kuzmina.ti@rea.ru

L. F. Lebedeva, D. Sc. (Economics), Professor, Honored
Worker of Science of the Russian Federation,
Head of the Social and Economic Research Center
of the Institute for US and Canadian Studies of the Russian
Academy of Sciences, Moscow, Russia
E-mail: liudran@mail.ru

D. V. Mukha, PhD (Economics), Associate Professor,
Director of the Institute of Economics of the National
Academy of Sciences of Belarus, Minsk, Belarus
E-mail: mukha@economics.basnet.by

G. V. Podbiralina, PhD (Economics), Associate Professor,
Associate Professor of the World Economy Department
of the Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia
E-mail: podbiralina.gv@rea.ru

I. A. Rodionova, D. Sc. (Geography), Professor,
Chief Researcher of JSC Central Research Institute
"Electronics", Moscow, Russia
E-mail: iarodionova@mail.ru

A. V. Ryzhakova, D. Sc. (Technology), Professor,
Professor of the Commodity Science and commodity
Examination Department of the Plekhanov Russian
University of Economics,
Moscow, Russia
E-mail: ryzhakova.av@rea.ru

E. D. Frolova, D. Sc. (Economics), Professor,
Professor of the Department of International
Economics and Management
of the Ural Federal University, Ekaterinburg, Russia
E-mail: e.d.frolova@urfu.ru

Содержание

Международные экономические отношения

<i>Ниязова М. В.</i> Институциональное развитие расширенной Туманганской инициативы: 30 лет спустя.....	5
<i>Линецкий А. Ф.</i> Особенности голубой экономики в Египте как направления устойчивого развития.....	27

Мировая торговля

<i>Авдокушин Е. Ф.</i> «Сделано в Китае 2025»: авансы и долги	39
<i>Андреева Е. Л., Ильясов П. В.</i> Оценка вовлеченности стран Большого Евразийского партнерства во внешнеторговое взаимодействие	58
<i>Мога И. С., Преснова И. С., Байков Ф. Ю.</i> Конкурентоспособность российской агропродовольственной продукции на зарубежных рынках.....	78
<i>Коваль А. Г., Яглямунова Г. И.</i> Уругвай как торговый партнер России в современных геополитических условиях.....	94

Международные валютно-финансовые отношения

<i>Дуркина Е. Е.</i> Инвестиционная привлекательность Республики Гана для российских компаний: экономические, политические и инфраструктурные аспекты.....	111
<i>Охотский А. И.</i> БРИКС: текущий прогресс дедолларизации и расчетов в национальных валютах.....	125

Россия и мир

<i>Авдеева А. И., Балюк М. А., Мамедов Т. Н.</i> Роль России в системе международных транспортных коридоров на Евразийском пространстве: от Хартленда до Большой Евразии.....	142
<i>Шкваря Л. В.</i> Углеродный налог ЕС (свам) и его влияние на российский экспорт	160
<i>Хэ Цунцун, Шеров-Игнатъев В. Г.</i> Китайский экспорт в Россию: роль провинций КНР.....	179
<i>Бутылов Н. В., Кузнецова Ю. А., Улиско К. А.</i> Российско-китайское сотрудничество в сфере высшего образования: современные тренды.....	196

Инновации и технологии

<i>Сизова Д. А.</i> Формирование технологических альянсов в условиях геополитической фрагментации: стратегические подходы и механизмы трансфера технологий.....	207
<i>Бирюков Е. С., Зайцев В. В., Коломейцева А. А.</i> Использование особых экономических зон для развития машиностроения в странах Северной Африки (Алжир, Египет, Марокко).....	228
<i>Соколова Е. И., Тимошенко Л. П.</i> Голубая экономика как катализатор технологического развития: опыт Германии и Франции	250

Contents

International Economic Relations

<i>Niyazova M. V.</i> Institutional Development of the Greater Tumen Initiative: 30 Years On	5
<i>Linetsky A. F.</i> Features of the Blue Economy in Egypt as a Direction of Sustainable Development.....	27

Global Trade

<i>Avdokushin E. F.</i> "Made in China 2025": Advances and Debts	39
<i>Andreeva E. L., Ilyasov P. V.</i> Assessment of Involvement of Countries of Greater Eurasian Partnership into Foreign Trade Interaction	58
<i>Moga I. S., Presnova I. S., Baikov F. Yu.</i> Competitiveness of Russian Agricultural Products	78
<i>Koval A. G., Iagliamentova G. I.</i> Uruguay as a Trade Partner for Russia under Modern Geopolitical Terms in Foreign Markets	94

International Monetary and Financial Transactions

<i>Durkina E. E.</i> Investment Attractiveness of the Republic of Ghana for Russian Companies: Economic, Political and Infrastructural Aspects	111
<i>Okhotskiy A. I.</i> BRICS: Current Progress of Dedollarization and Settlements in National Currencies..	125

Russia and the World

<i>Avdeeva A. I., Balyuk M. A., Mamedov T. N.</i> The Role of Russia in the System of Transport Infrastructure Corridors in the Eurasian Space: from the Heartland to Greater Eurasia	142
<i>Shkvarya L. V.</i> EU Carbon Tax (Sbam) and its Impact on Russian Exports	160
<i>He Congcong, Sherov-Ignatiev V. G.</i> Chinese Exports to Russia: the Role of China's Provinces.....	179
<i>Butylov N. V., Kuznetsova Y. A., Ulisko K. A.</i> Russian-Chinese Cooperation in the Field of Education: Current Trends	196

Innovation and Investment

<i>Sizova D. A.</i> Formation of Technological Alliances in the Context of Geopolitical Fragmentation: Strategic Approaches and Technology Transfer Mechanisms.....	207
<i>Biryukov E. S., Zaytsev V. V., Kolomeytseva A. A.</i> Use of Special Economic Zones for the Development of Mechanical Engineering in North Africa (Algeria, Egypt, Morocco).....	228
<i>Sokolova E. I., Timoshenko L. P.</i> The Blue Economy as a Catalyst for Technological Development: the Experience of France and Germany.....	250

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ И ТОРГОВАЯ ПОЛИТИКА Т. 12, № 2 (46) 2026

Ответственный
секретарь **Е. В. Золотова**

Редактор **Т. Л. Савельева**
Оформление обложки
Ю. С. Жигалова

Адрес редакции:

109992, Москва,

Стремянный пер., 36.

Тел. **+7 495 800 12 00 (доб. 24-76)**

E-mail: **mttp@rea.ru**

Подписано в печать 24.06.2026.

Формат 70 x 108 1/16.

Печ. л. 16,5. Усл. печ. л. 23,1.

Уч.-изд. л. 18,73.

Тираж 1 000 экз.

Заказ .

Цена свободная.

Отпечатано в ФГБОУ ВО
«РЭУ им. Г. В. Плеханова».

115054, Москва,

Стремянный пер., 36.

INTERNATIONAL TRADE AND TRADE POLICY Vol. 12, № 2 (46) 2026

Executive Secretary
E. V. Zolotova

Editor **T. L. Savel'eva**
Cover design **Yu. S. Zhigalova**

Editorial office address:

36 Stremyanny Lane,

109992, Moscow.

Tel.: **+7 495 800 12 00 (доб. 24-76)**

E-mail: **mttp@rea.ru**

Signed for print: 24.06.2026.

Format 70 x 108 1/16.

Printed sheets 16,5.

Conv. sheets 23,1.

Publ. sheets 18,73.

Circulation 1,000.

Order

Free price.

Printed in Plekhanov

Russian University

of Economics.

36 Stremyanny Lane,

109992, Moscow.

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-5-26>

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ РАСШИРЕННОЙ ТУМАНГАНСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ: 30 ЛЕТ СПУСТЯ

М. В. Ниязова

Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия

Расширенную Туманганскую инициативу (РТИ) считают ведущим объединением экономического сотрудничества в Северо-Восточной Азии, действующим на протяжении тридцати лет. На ее развитие повлияли экономическая глобализация, геостратегические изменения и последовавший за этим рост протекционизма. В статье рассмотрены экономико-правовые особенности интеграционного сотрудничества в субрегионе. Проанализированы формы принятия решений в объединении и описаны торгово-экономические взаимоотношения между КНР, Россией, Республикой Корея и Монголией с использованием показателей товарооборота, индекса интенсивности торговли и индекса взаимодополняемости торговли. В результате выделены основные этапы институционального развития РТИ в международной экономической системе: международное правовое учреждение (1995–2004 гг.); институциональное переформатирование (2005–2010 гг.); функциональная интеграция (2011–2020 гг.); цифровой и экологический переход (с 2021 г.). Зародившись как классическая модель формирования субъекта международного права, за 30 лет РТИ трансформировалась в лабораторию мягкого права в СВА на основе кооперации и институционального взаимодействия. Институциональное развитие партнерства оказало косвенное влияние на взаимные торговые потоки стран-участниц, несмотря на демонстрацию высокой заинтересованности друг в друге. Совокупный импорт этих стран рос опережающими темпами, но под влиянием геополитической напряженности на направления торговли потоков. Индекс интенсивности торговли между странами-участницами подтверждает заинтересованность в партнерстве, однако имеется потенциал для роста. Индекс взаимодополняемости свидетельствует об относительной совместимости торговых профилей стран и иллюстрирует разнонаправленную тенденцию. Сделан вывод о необходимости повышения интенсивности и комплементарности торговли на основе принципа взаимной выгоды для всех участников.

Ключевые слова: Северо-Восточная Азия, эволюция, экономическое сотрудничество, взаимная торговля, индекс интенсивности торговли, индекс взаимодополняемости торговли, санкции.

INSTITUTIONAL DEVELOPMENT OF THE GREATER TUMEN INITIATIVE: 30 YEARS ON

Marina V. Niyazova

Vladivostok State University, Vladivostok, Russia

The Greater Tumen Initiative (GTI) regards as the leading economic cooperation framework in Northeast Asia, having been in operation for thirty years. Its development is under economic

globalization, geostrategic shifts, and the subsequent rise of protectionism. This article examines the economic and legal characteristics of integration cooperation in the subregion. It analyzes the forms of decision-making within the association and describes the trade and economic relations between China, Russia, the Republic of Korea, and Mongolia using indicators of trade turnover, the trade intensity index, and the trade complementarity index. As a result, the main stages of the GTI's institutional development within the international economic system identify: international legal establishment (1995–2004); institutional restructuring (2005–2010); functional integration (2011–2020); digital and environmental transition (since 2021). Having emerged from the classical model of forming a subject of international law, over 30 years the GTI transforms into a «soft law» laboratory in the NEA based on cooperation and institutional interaction. The institutional development of the partnership has an indirect impact on the mutual trade flows of the participating countries, despite the high level of interest they show in one another. The aggregate imports of these countries grew at a faster pace, but trade flows are under geopolitical tensions. The trade intensity index between the participating countries confirms interest in the partnership, but there is potential for growth. The trade complementarity index indicates the relative compatibility of the countries' trade profiles and illustrates a divergent trend. It concludes that there is a need to increase the intensity and complementarity of trade based on the principle of mutual benefit for all participants.

Keywords: Northeast Asia, evolution, economic cooperation, mutual trade, trade intensity index, trade complementarity index, sanctions.

Введение

В 2025 г. исполнилось 30 лет со дня подписания в Нью-Йорке межправительственного соглашения, с которого началось формирование регионального экономического объединения, ныне известного как Расширенная Туманганская инициатива (РТИ). Изначально призванная стимулировать экономическое развитие бассейна реки Туманной (Туманган), РТИ прошла значительный путь эволюции и сегодня «нацелена на укрепление потенциала сотрудничества в Северо-Восточной Азии»¹ (СВА) между странами-участницами по линии регионов в приоритетных секторах. Показательно, что юбилейный год проходит под председательством России в РТИ.

Уникальность роли РТИ в регионе подчеркивают как на уровне глав государств партнерства, так и научного сообщества [4; 6; 26]. Особое внимание этому вопросу уделяют представители Российской академии наук, а традиционной дискуссионной площадкой стали ведущие научные журналы в сфере международных отношений. Так, в последних публикациях Г. Д. Толорая дана историко-политическая оценка двусторон-

¹ См.: Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия в новую эпоху в ознаменование 80-летия Победы Советского Союза в Великой Отечественной войне, Победы китайского народа в Войне сопротивления японской агрессии и образования Организации Объединенных Наций. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6309> (дата обращения: 11.11.2025).

ним отношениям, прежде всего КНДР, Российской Федерации и КНР, акцентировано внимание на наличии «существенного геополитического измерения» во «взаимодействии России, Китая и двух государств Корейского полуострова по развитию бассейна пограничной реки Туманная» [13. – С. 141]. Отмечены экономико-политические риски инициатив КНР для суверенитета Российской Федерации и КНДР над территориями в бассейне реки Туманной. Анализу экономического и политического обоснования интереса КНР в РТИ посвящено исследование Л. В. Забровской [5]. Указывая на наличие почвы для дальнейшего развития отдельных направлений социально-экономического взаимодействия стран СВА, нами сделан вывод об отсутствии прогресса в создании экономического сообщества стран-участниц в связи с различиями в социально-политическом устройстве. В. Л. Ларин среди препятствий интеграционным процессам (в том числе бассейна реки Туманной) выделяет, помимо чрезмерной амбициозности китайской стороны, «последствия пандемии COVID-19, похолодание в отношениях России с Японией и Южной Кореей, санкции ООН против КНДР, замедление экономического роста в самом Китае и др.» [7. – С. 67].

В свою очередь зарубежные исследователи рассматривают РТИ как пример микрорегионального сотрудничества в СВА, отмечают общий позитивный вектор расширения повестки и комитетов при небольшом разнообразии участников, слабой вовлеченности частного сектора, указывают на сложность оценки его достижений из-за дефицита заметных результатов [13; 14]. Попытка проанализировать выгоды от регионального развития с использованием теории распределения выгод (Benefit Sharing), показала состояние застоя из-за выхода КНДР, отсутствия лидерства и нехватки финансовых средств. Тем не менее утверждается о способствовании РТИ выявлению общих интересов стран-участниц и оказании содействия в укреплении региона [19]. Отмечена преемственность этапов развития трансграничного экономического сотрудничества в субрегионе, в ходе которого ослабевают роль Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и усиливается значение национального уровня стран объединения, участие их регионов и местных органов власти возрастает, а политические консультации и экономическое сотрудничество становятся частью глобальной геополитической обстановки [4; 16–18].

Ряд исследований посвящен отдельным направлениям развития в регионе. Например, уделено внимание возможностям расширения партнерства в туристской индустрии [10]. Также научные публикации последних лет связаны с созданием регионального механизма экологической компенсации и содействия комплексному управлению водными ресурсами в бассейне реки Туманной [19; 28; 29] и ее рыбного биоразнооб-

разия [30], проблемами и перспективами развития трансграничных пассажирских и туристических перевозок [24], а также развитием интегрированной транспортно-логистической сети [2; 25; 27] и механизмов энергетического сотрудничества [8]. РТИ рассматривают как пример многостороннего сотрудничества, способствующий созданию более эффективных, информированных, прозрачных и предсказуемых инвестиционных условий вокруг инфраструктурных планов и проектов [22]. На фоне продолжающейся дискуссии о потенциале использования географических преимуществ бассейна реки Туманной [9] в последнее время эффективность функционирования регионального экономического объединения видится в контексте развития Северного морского пути¹ как элемента стыковки евразийских транспортных коридоров [20] и даже инструмента геополитического позиционирования отдельных стран-участниц [12], и свидетельствует о том, что РТИ трансформировалась в неотъемлемый элемент архитектуры международных отношений.

История РТИ совпала с беспрецедентными вызовами геостратегических изменений и экономической глобализации как для всего мира, так и для стран-участниц партнерства. В такой ситуации только непрерывная адаптация позволяет развиваться. Однако исследования динамики становления и функционирования этого объединения как субъекта международного экономического права отсутствуют, что препятствует пониманию его эволюции и перспектив.

Обозначенная проблема определяет цель нашего исследования. На основе многолетних исследований в статье акцентируется внимание на анализе развития РТИ в международной экономической системе во взаимосвязи с экономическими показателями, характеризующими интенсивность и взаимодополняемость торговых отношений стран-участниц. Для этого, во-первых, введены в научный оборот источники РТИ, на основании которых она создана и функционирует, дан сравнительный анализ их содержания и выделены этапы развития объединения как субъекта. Во-вторых, используя исторический и статистические методы анализа, исследованы абсолютные и относительные показатели взаимного товарооборота Китайской Народной Республики, Монголии, Республики Корея и Российской Федерации на основе данных о фактическом объеме импорта, считающегося из опыта других стран более достоверным источником о торговле между странами-партнерами, а также индексы интенсивности и комплементарности торговли. В завершение

¹ См.: Концепция международного сотрудничества в бассейне реки Туманная в контексте развития инфраструктуры Северного морского пути. – URL: <https://www.rscf.ru/project/25-28-20456/> (дата обращения: 11.11.2025).

сопоставлены этапы институционального развития и динамика торговли, выделены тенденции, сделаны выводы и даны рекомендации.

Эмпирическую основу составили материалы официального сайта РТИ, статистические данные Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD) и индексы, рассчитанные World Integrated Trade Solution (WITS). Ограниченный объем научной статьи позволил представить только один из приоритетных секторов развития партнерства – торговлю. Период исследования охватывает 1995–2029 гг. (в связи с наличием источников, регламентирующих деятельность объединения в этом периоде), для экономических данных – до 2024 г. (из-за временного лага баз данных в один – два года).

Этапы институционального развития РТИ

В результате анализа контента официального сайта¹ установлен перечень документов, обладающих разной юридической силой и составляющих основу для создания и функционирования РТИ. К ним относятся международные договоры (1995, 2005 гг.), декларации (2007–2025 гг.) и стратегические планы (2006–2029 гг.).

6 декабря 1995 г. подписаны два международных договора, которые считают учредительными документами этого регионального экономического объединения (Соглашение между КНДР, КНР, Республикой Корея, Монголией и Российской Федерацией о создании Консультативной комиссии по вопросам экономического развития бассейна реки Туманной и СВА, Соглашение между КНДР, КНР и Российской Федерацией о создании Координационного комитета по развитию бассейна реки Туманной), а также Меморандум о взаимопонимании по экологическим принципам, регуливающим экономическое развитие бассейна реки Туманной и СВА. Оба соглашения состоят из трех частей, содержащих принципы взаимодействия сторон (принципы международного права: взаимного уважения суверенитета и независимости всех государств, равенства, взаимной выгоды и добрососедства), положения о создании и функционировании учреждаемых органов в территориальных пределах действия соглашений (приграничные регионы КНДР, КНР и Российской Федерации), условиях вступления его в силу, депонировании (в ООН) и сроке действия (10 лет с возможностью пролонгации на 10-летний период), а также выходе сторон и разрешении споров.

Цель объединения – повышение привлекательности СВА и бассейна реки Туманной для международных инвестиций, торговли и бизнеса. Соглашения определяют, что организационная структура управления в объединении состоит из председателя, консультативной комиссии, коор-

¹ URL: <http://www.tumenprogram.org/?list-1527-1.html> (дата обращения: 11.01.2026).

динационного комитета и секретариата. Консультативная комиссия – высший орган принятия решений, в котором каждая сторона представлена заместителем министра национального правительства и еще тремя должностными лицами – собирается не реже одного раза в год, а также может дополнительно созываться председателем по запросу страны-участницы. Координационный комитет проводит консультации и обеспечивает координацию по социальным, правовым, экологическим и экономическим вопросам (особенно касающимся упрощения процедур торговли и инвестиций), состоит из заместителя министра национального правительства (или должностного лица другого уровня, который определен консенсусом) и еще трех должностных лиц каждой стороны, собирается два раза в год, а также может дополнительно созываться председателем по запросу страны-участницы. Решения принимаются на основе консенсуса. Объединение открыто для вступления других стран, а также для участия в качестве наблюдателя без права голоса заинтересованных лиц (стран, международных организаций, финансовых институтов).

2 сентября 2005 г. подписано Чанчунское соглашение стран-участниц и одобрен первый Стратегический план (SAP) на 2006–2015 гг. Соглашение пролонгировано на следующее 10-летие. Действие первых международных договоров стало политически обязывающим для сторон. Его содержание отлично от классической структуры международного договора 1995 г. и похоже, скорее, на декларацию или уведомление о согласовании направлений развития. В результате региональное экономическое объединение получило новое название (РТИ), расширило территорию действия (включая три северо-восточных провинции и Внутреннюю Монголию Китая, Расонскую торгово-экономическую зону КНДР, восточные провинции Монголии, восточные портовые города Республики Корея и часть Приморского края Российской Федерации), изменило организационную структуру (решение о создании Делового консультативного совета), принципы финансирования (переход на национальное финансирование представителей и экспертов стран-участниц в секретариате) и деятельности (осуществление региональных проектов, значимых для СВА и РТИ, проведение ежегодного инвестиционного форума в дни заседаний Консультативной комиссии).

Дальнейшее институциональное развитие РТИ оформлено посредством деклараций по итогам заседаний Консультативной комиссии, однако не все находятся в открытом доступе.

15 ноября 2007 г. во Владивостокской декларации по итогам 9-го заседания стороны договорились о создании Делового консультативного совета, Энергетического совета, Совета по туризму, Совета по окружающей среде, а также о переходе к проектной финансовой модели.

24 марта 2009 г. в Улан-Баторской декларации по итогам 10-го заседания обозначено создание Транспортного совета, выражена заинтересованность в Комитете по содействию торговле, выработана договоренность проводить совместные форумы РТИ и ПРООН по местному развитию одновременно с заседаниями Координационного комитета. Проведена первая сессия с Деловым консультативным советом, что положило начало диалогу между государственным и частным секторами.

1 сентября 2010 г. в Чанчуньской декларации по итогам 11-го заседания принято решение и достигнут консенсус по созданию Комитета по содействию торговле и Форума местного развития, одобрены Программы сотрудничества в области транспорта РТИ на 2010–2012 гг.», по преобразованию секретариата в независимый орган, возглавляемый директором, развитию сотрудничества с Азиатским банком развития и другими международными финансовыми организациями.

28 сентября 2011 г. в Пхёнчханской декларации по итогам 12-го заседания стороны договорились об укреплении партнерства на более высоком политическом уровне, создании Комитета сотрудничества региональных властей (LCC), сосредоточивании на приоритетных проектах (транспортные коридоры, упрощение процедур трансграничной торговли, многосторонний туризм) и налаживании партнерских отношений с международными, региональными и двусторонними организациями и частным сектором.

10 октября 2012 г. во Владивостокской декларации по итогам 13-го заседания указано о принятии SAP на 2012–2015 гг., о подтверждении приоритета транспорта, торговли и инвестиций, туризма, энергетики и экологии, о создании Ассоциации банков развития СВА (EXIM Association) и Сети исследовательских институтов (RIN), о призыве упростить визовые процедуры, укрепить местное сотрудничество и взаимодействие с Японией и КНДР, об изучении лучших практик других региональных институциональных механизмов (АТЭС, ШОС и пр.).

30 октября 2013 г. в Улан-Баторской декларации по итогам 14-го заседания сказано об утверждении дорожной карты юридической трансформации РТИ (в международную организацию к 2016 г.), об одобрении новых проектов в приоритетных секторах, о создании Совета по сельскому хозяйству и исследовательской сети, о подписании меморандумов с Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Евразийской экономической комиссией (ЕЭК).

17 сентября 2014 г. в Яньбяньской декларации по итогам 15-го заседания стороны определили структуру РТИ как международную организацию (включая Министерский совет, Совет старших должностных лиц, отраслевые комитеты, секретариат), договорились о расширении сферы сотрудничества на аграрный сектор, продолжении развития Ассоциации

банков развития СВА (EXIM Association), Сети исследовательских институтов (RIN) и Комитета сотрудничества региональных властей (LCC).

28 апреля 2016 г. в Сеульской декларации по итогам 16-го заседания указано о реструктуризации Комитета по содействию торговле (TFC) в Комитет по торговле и инвестициям (TIC) с созданием Подкомитета по таможенному сотрудничеству (CSC), об одобрении руководства РТИ по программным проектам, проектов «Схема сотрудничества по уполномоченным экономическим операторам» и «Предложение по Стратегии экологического сотрудничества РТИ в СВА».

29 июня 2017 г. в Московской декларации по итогам 17-го заседания сказано об одобрении SAP на 2017–2020 гг., Дорожной карты сотрудничества в области торговли и инвестиций на этот период, Стратегического плана в области сельского хозяйства на 2016–2020 гг., Концепции развития механизма Проектного офиса РТИ, о важности взаимодействия с инициативами стран-участниц («Один пояс – один путь», ЕАЭС, программа «Степной путь»). Дополнительно сделан акцент на развитии государственно-частного партнерства и необходимости увеличения финансирования.

22 июня 2018 г. в Улан-Батумской декларации по итогам 18-го заседания отмечено о прогрессе в переговорах по реорганизации РТИ в межправительственную организацию и призыве к имплементации этого решения на национальном уровне, подчеркнута нехватка финансовых и кадровых ресурсов Секретариата, важность повышения осведомленности об РТИ среди заинтересованных сторон и налаживания связей с партнерами в области развития, о подписании Меморандума о взаимопонимании со Всемирной туристской организацией (UNWTO). Отмечены позитивные политические изменения в регионе – стороны приветствуют Пханмунджомскую декларацию и саммит США – КНДР в Сингапуре. КНДР приглашена рассмотреть вопрос о повторном вступлении.

22 августа 2019 г. в Чанчуньской декларации по итогам 19-го заседания стороны повторно указали на стремление к продвижению переговоров о юридической трансформации РТИ в межправительственную организацию по экономическому сотрудничеству, приветствовали создание Деловой ассоциации Северо-Восточной Азии (NEA BA), поддержку и содействие инициативам, проектным предложениям и мероприятиям, выдвигаемым и реализуемым на разных уровнях, а также акцентировали внимание на практических результатах, развитии региональных цепочек создания стоимости и усилении роли частного сектора. Выражена надежда на мир и процветание после межкорейского саммита в Пхеньяне.

16 декабря 2020 г. в Сеульской декларации по итогам 20-го заседания достигнуто понимание о «преобразовании РТИ в международную

организацию – задача на перспективу»¹, сделан акцент на преодолении последствий пандемии, укреплении экономической устойчивости, противодействии протекционизму и использовании цифровых инструментов для построения открытой, свободной и инклюзивной экономики СВА и реализации региональной интеграции через каналы сотрудничества Комитета по торговле и инвестициям, Комитета сотрудничества региональных властей, Ассоциации банков развития СВА, Ассоциации предпринимателей и т. д., одобрен SAP на 2021–2024 гг., прозвучал призыв к максимизации взаимодействия с национальными инициативами, включая Новую северную политику Республики Корея.

23 ноября 2021 г. в Московской декларации по итогам 21-го заседания высоко оценены усилия стран-участниц по минимизации экономических и социальных последствий пандемии, а также страны выразили озабоченность о глобальной экономической неопределенности, приветствовали проведение Диалога по устойчивому финансированию и прогрессу в разработке национальных зеленых таксономий (КНР, Российская Федерация, Республика Корея), одобрены Региональная транспортная стратегия РТИ и Стратегический план действий в области сельского хозяйства на 2021–2024 гг., отмечен прогресс в проектах по межсетевому соединению и распределенной генерации, включая водородную энергетику.

8 декабря 2022 г. в Улан-Баторской декларации по итогам 22-го заседания стороны выражают обеспокоенность в связи с обострением глобальных экономических проблем (рост цен на сырьевые товары и энергоносители, усиление протекционистских мер, сбои в глобальных и региональных цепочках поставок и нестабильность финансовых и валютных рынков), отмечают необходимость проведения первого Ежегодного форума по вопросам транспортной доступности (Монголия и ЭСКАТО ООН), важность продолжения переговоров о преобразовании РТИ для усиления ее роли в регионе, повторно делают акцент на взаимодействии с инициативами стран-участниц («Один пояс – один путь», ЕАЭС, программа «Степной путь»), на повторном вступлении КНДР в объединение, подчеркивают роль цифровых инструментов в транспорте (семинары ЭСКАТО ООН-РТИ по транспортным вопросам в СВА «Цифровизация транспорта: на пути к устойчивой, бесперебойной и устойчивой связи») и торговле.

6 декабря 2023 г. в Шеньянской декларации по итогам 23-го заседания признано, что цифровизация – новый драйвер регионального сотрудничества и устойчивого развития, одобрены Дорожная карта сотрудничества РТИ в области цифровой экономики и Дорожная карта сотрудничества в области торговли и инвестиций на 2024–2026 гг., привет-

¹ См.: Расширенная Туманганская инициатива (РТИ). – URL: <https://www.mid.ru/ru> (дата обращения: 13.01.2026).

ствуется проведение семинара по водородной энергии, начата подготовка Справочника по маршрутам экотуризма в СВА.

9 декабря 2024 г. в Сеульской декларации по итогам 24-го заседания принят SAP на 2025–2029 гг., решено продолжить консультации о преобразовании РТИ, подтверждена приверженность ускорению развития цифровой (электронной) торговли как важнейшего фактора региональной интеграции и устойчивого процветания, гармонизации стандартов и поддержки малого и среднего бизнеса в области электронной торговли, в энергетике, признана важность переходных видов топлива и технологий (ВИЭ, атом, водород, СПГ), а в экологии – переход к низкоуглеродной экономике.

4 декабря 2025 г. в Московской декларации по итогам 25-го заседания сформированы политико-правовые и экономические ориентиры: подтверждено действие и продление соглашений 1995 г., запущен процесс создания рабочей группы по трансформации РТИ в независимую организацию, закреплена многоуровневая архитектура принятия решений (государства → Секретариат → комитеты → бизнес/наука), акцентировано внимание на приверженности многосторонней торговой системе, основанной на правилах с центральной ролью ВТО, стремлении к развитию взаимосвязанных и устойчивых цепочек поставок в рамках инициатив «Один пояс – один путь», Большого Евразийского партнерства, Стратегии возрождения Северо-Востока Китая, программе «Степной путь», и поиске синергии между ними.

Проведенное исследование позволило выделить 4 основных этапа развития РТИ (табл. 1).

В целом выделенные этапы различаются по правовой природе объединения, его институциональному устройству, секторальным приоритетам и географии влияния. Отмечается, что за три десятилетия РТИ эволюционировала от концепции развития через международную помощь (с 1995 г.) приграничным территориям бассейна реки Туманной, первоначально заявленным как опорные для сотрудничества, к региональной инициативе с внутренним управлением (с 2011 г.) до партнерской платформы самоуправляемого типа с вовлечением бизнеса и всех регионов стран-участниц (с 2021 г.), оставляя международную правосубъектность РТИ перспективой. Такая траектория привела к становлению ее как гибридной региональной интеграционной модели, сочетающей элементы международного публичного права, программного регулирования и проектно-ориентированного управления, действующей в регионе СВА, где первое обеспечивает легитимность и устойчивость модели, второе – динамичность и адаптивность, а третье – реализацию через практику.

Т а б л и ц а 1

Этапы развития РТИ и их характеристика

Этап	Характеристика
Международное правовое учреждение (1995–2004 гг.)	Формирование договорно-правовой основы Программы развития бассейна реки Туманная (TRADP), содержащей жесткие межгосударственные обязательства, создание двухуровневой модели управления при поддержке ПРООН, приоритетные секторы: транспорт, туризм, энергетика, инвестиции, экология. Географический охват «Чхонджин – Яньцзи – Находка»
Институциональное преформативное (2005–2010 гг.)	Пролонгация учредительных международных договоров в форме мягких политических обязательств, трансформация TRADP в РТИ, расширение территории влияния (выход за рамки бассейна реки Туманной), РТИ из донорской (UNDP-led) становится самоуправляемой странами-участницами, создание постоянного Секретариата и первых тематических советов, согласование первой стратегии, приоритетные секторы: транспорт, туризм, энергетика, инвестиции, экология
Функциональная интеграция (2011–2020 гг.)	РТИ приобретает функции регионального координатора экономической политики, сохраняя мягкий правовой характер, развитие на основе стратегических и декларативных документов, расширение и усиление роли тематических советов и приоритетных секторов (транспорт, торговля и инвестиции, туризм, энергетика, экология, сельское хозяйство), конкретизация проектов, координация национальных политик в транспорте и энергетике, взаимодействие с национальными инициативами стран – участниц РТИ, усиление частно-государственных механизмов, развитие электронной коммерции, площадка для проектной интеграции (транспорт, цифровые коридоры, энергетика)
Цифровой и экологический переход (с 2021 г.)	Оформление в региональный институт с растущей степенью самостоятельности на основе программно-стратегического управления, т. е. РТИ переходит от координации к фазе управляемого регионального развития через цифровые и финансовые механизмы; внедрение цифровых платформ и информационных систем, развитие зеленой и низкоуглеродной энергетики, формирование финансовых инструментов для региональных проектов, дополнительное расширение приоритетных секторов (цифровая экономика), расширение географии до региона СВА, подготовка к реформе международно-правового статуса партнерства

Динамика взаимной торговли стран-участниц

Классик экономической теории и один из ее основоположников, Адам Смит писал еще в XVIII в. о торговле без искусственных ограниче-

ний между соседними странами, которая «всегда выгодна, хотя и не всегда одинаково» и даже при богатом соседе подавляющее большинство остальных «выгадывает благодаря тому хорошему рынку, который создает для них его расходы» [11. – С. 472–477]. Схожее видение лежит в основе РТИ. Как следует из источников, первоначальная цель ее создания – увеличение взаимных выгод, укрепление экономики и сотрудничества, достижение более высокого и устойчивого экономического развития бассейна реки Туманной и народов СВА через обеспечение привлекательности для международных инвестиций, торговли и бизнеса. Ее достижению призваны служить стратегические планы, которые обеспечивают среднесрочное руководство для будущего сотрудничества в рамках РТИ. При этом основное внимание уделено компетенциям, ресурсам и проектам в приоритетных секторах, ориентированным на действия и результаты на территории регионов стран-участниц.

Сегодня страны-участницы обоснованно признают ее как межправительственную основу для управления региональным экономическим сотрудничеством в СВА. Устойчивость развития не остановили ни мировой финансовый кризис, ни коронакризис, ни односторонние экономические меры давления (санкции).

Об эффективности создания прочных экономических отношений партнерства часто судят по показателям, характеризующим развитие торговых потоков. Расширение географии РТИ до региона СВА позволяет учитывать данные по стране в целом, а не только ее приграничные территории. Результаты оценки показали, что страны-участницы демонстрируют высокую взаимную заинтересованность. Так, по данным UNCTAD, в 1995–2024 гг. абсолютные значения взаимного импорта товаров выросли в 24,5 раза, что в 2,3 раза превышает товарные потоки с третьими странами. Такой рост обусловлен сохраняющимися торговыми барьерами, поскольку именно на их снижение нацелена деятельность РТИ.

Совокупный импорт этих стран рос опережающими темпами. За период наблюдения он увеличился в 11,7 раза (при среднемировом значении в 4,7 раза). В результате доля партнерства в мировом импорте возросла в 2,5 раза, достигнув 17,0%, т. е. каждый шестой доллар США мирового импорта приходится на РТИ. Тем не менее институциональное развитие РТИ косвенно повлияло на торговые потоки. 1995–2004 гг. – наиболее активный период роста взаимной торговли, которая при среднегодовом темпе прироста в 19,6 процентного пункта увеличилась в 4,6 раза. Для 2005–2010 гг. характерно ускорение роста доли РТИ в мировом импорте (+4,2% за счет КНР) и среднегодовых темпов прироста Российской Федерации во взаимной торговле (до 32,7 процентного пункта), что позволило увеличить ее долю до 14,2% (+5,6 к 2004 г.). С 2021 г. отмечена активизация торговых потоков стран-участниц в 1,5 раза относи-

тельно 2011–2020 гг., основной вклад в которую внесла Российская Федерация, повлияв на структуру торговли партнерства.

Дальнейшее изучение структурных изменений во взаимной торговле РТИ свидетельствует о влиянии геополитической напряженности на направления торговых потоков. Наблюдается увеличение поляризации взаимной торговли стран – участниц РТИ как с, так и без участия Республики Корея – субъекта санкций. К 2024 г. торговля между КНР, Монголией и Российской Федерацией росла в 3,3 раза быстрее, чем с Республикой Корея. Последняя имела более скромные среднегодовые темпы прироста (11,9 процентного пункта): при опережающем росте объемов торговли стран-участниц с Республикой Корея в 1995–2004 г. (+4,7 раза против 3,9 раза взаимных потоков между КНР, Монголией и Российской Федерацией) уже в следующем периоде он замедлился на 17,3%, в 2011–2020 гг. – на 29,5%, ускорившись в 2021–2024 гг. – до 53,0%. Как результат, сокращение доли страны в импорте РТИ до 23,0 % (–5,0). Россия, наоборот, стабильно увеличивает свой вклад во взаимный товарооборот РТИ: при среднегодовом приросте импорта в абсолютных значениях на 18,4 процентного пункта объем увеличился в 14,0 раз, а доля – до 22,5 % (+13,9). Наиболее значимым для взаимного импорта остается КНР (53,2%).

Насколько такие объемы и структура взаимной торговли стран – участниц РТИ эффективны для развития экономического сотрудничества в регионе, имеет ли она потенциальные источники будущего роста? Для анализа использовался индекс интенсивности торговли (ТИ), оценивающий, с какими партнерами у респондента более тесные торговые отношения по сравнению с третьими странами и индекс комплементарности (взаимодополняемости) торговли (ТСИ), измеряющий степень соответствия экспорта респондента импорту партнера. Динамика индексов представлена в табл. 2 и на рисунке.

Значение индекса интенсивности торговли между странами – участницами РТИ подтверждает заинтересованность в партнерстве, однако имеется потенциал для роста. Как следует из табл. 2, в целом он превышает 100 процентных пунктов, указывая на более тесные отношения, чем с третьими странами. Наиболее интенсивно КНР экспортирует в Российскую Федерацию (все крупные товарные группы в относительно равной степени) и Российская Федерация – в КНР (потребительские товары и сырье), КНР – в Республику Корея (средства производства и потребительские товары) и Монголию (средства производства и сырье). В то же время отрицательная динамика индекса Монголии и Республики Корея свидетельствует о том, что их внешняя торговля в большей степени ориентирована на другие регионы. При этом первая экспортирует странам – участницам РТИ преимущественно потребительские товары (КНР, Российская Федерация, Республика Корея) и полуфабрикаты (Республика

Корея), а вторая – средства производства (КНР, Российская Федерация) и сырье (Российская Федерация, Монголия).

Таблица 2
Динамика индекса интенсивности торговли между странами –
участницами РТИ, 1995–2024 гг.*

Страна	Год								2024/ 1995
	1995	2004	2005	2010	2011	2020	2021	2024	
КНР – РК	117,9	145,1	147,3	130,9	133,5	149,6	145,6	152,7	1,30
КНР – РФ**	–	69,14	73,25	132,4	127,1	152,2	160,0	–	2,31
КНР – Монголия**	–	242,5	248,3	–	–	229,4	235,1	–	0,97
РК – КНР	349,8	387,5	406,3	318,4	305,2	251,9	239,0	218,2	0,62
РК – РФ**	–	93,71	141,6	102,2	123,6	93,06	132,9	–	1,42
РК – Монголия**	–	209,4	188,1	–	–	134	135,5	–	0,65
РФ – КНР	210,7	101,9	101,5	72,21	81,1	146,1	131,2	278,9	1,32
РФ – РК	102,6	77,1	63,5	90,6	72,5	118,8	124,6	60,4	0,59
РФ – Монголия**	–	1 579,0	1 489,0	–	–	1 381	1 262	–	0,80
Монголия – КНР	1054,3	790,5	801,2	884,1	870,6	688,7	682,1	790,9	0,75
Монголия – РФ**	–	272	221,8	167,3	119,4	46,0	38,9	–	0,14
Монголия – РК	100,9	19,7	18,3	44,2	47,4	12,2	10,8	8,3	0,08

* Табл. 2 и рис. составлены по: URL: <https://wits.worldbank.org/WITS/WITS/Restricted/Login.aspx>
** Прирост рассчитан за период 2004–2021 гг.

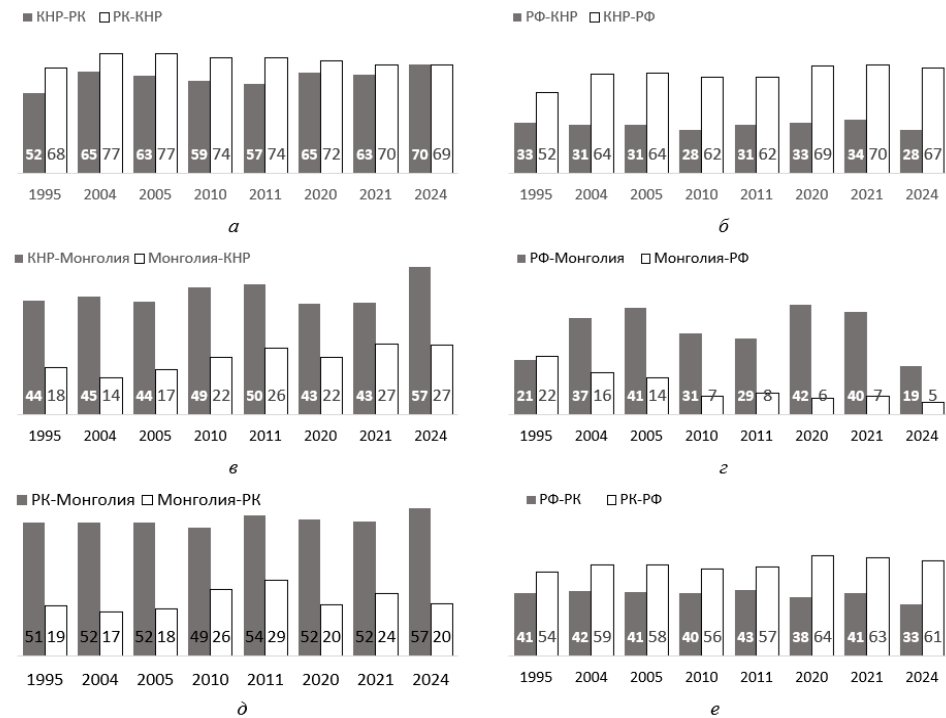


Рис. Динамика индекса взаимодополняемости торговли для стран – участниц РТИ, 1995–2024 гг.

Изменения индекса взаимодополняемости свидетельствуют об относительной совместимости торговых профилей стран и иллюстрируют разнонаправленную тенденцию в замещении импорта одной экспортом другой страны – участницы РТИ (см. рисунок).

Наилучшую сбалансированность показывает КНР, средний уровень взаимодополняемости импорта которой товарами из Республики Корея, Российской Федерации и Монголии вырос на 15,4% за 1995–2024 гг. Индекс Республики Корея также отражает положительную динамику (+4,8%). Резкое падение дополняемости торговли Российской Федерации в 2021–2024 гг. продукцией из стран – участниц РТИ (–4,8%) свидетельствует о влиянии односторонних экономических мер давления недружественных стран, требующих времени для адаптации к ним торговых потоков. В целом по РТИ рост индекса составил 3,2%.

Относительно идеальными торговыми партнерами среди стран – участниц РТИ можно считать КНР и Республику Корея. Значение индекса на уровне 69–70% свидетельствует о соответствии структуры экспорта и импорта между ними (рисунок а). Эти страны выигрывают от расширения торговли и с Российской Федерацией, и с Монголией. До 2021 г. Российская Федерация также имела достаточно высокий уровень (34–41%) взаимодополняемости торговли, что предполагает взаимовыгодное сотрудничество со странами – участницами РТИ. Динамика совпадения структуры импорта Монголии с экспортом КНР характеризуется достаточно устойчивым ростом – до 27% в 2024 г. (+8,6% с 1995 г.), Республика Корея характеризуется волатильностью между 18–29% и Российская Федерация – тенденцией формирования идеальной конкуренции в условиях, когда индекс снизился до 5,0% (рисунок е).

Проведенный анализ, будучи неисчерпывающим, тем не менее выявляет наличие устойчивых торговых связей между КНР, Республикой Корея, Российской Федерацией и Монголией, демонстрирует формирование так называемого коридора доверия и указывает на потенциал дальнейшего экономического сотрудничества. Этому способствует не только членство в РТИ, но и в других международных экономических объединениях (ВТО, МВФ, АТЭС, Группа 77, ФАО и пр.). Для количественной оценки чувствительности торговых потоков к этапам институционального развития партнерства необходимо более глубокое исследование товарной структуры торговли.

Заключение

Рассмотрение экономико-правовых особенностей сотрудничества в СВА позволило выделить этапы институционального развития РТИ. Первый этап можно обозначить как международное правовое учреждение. Он характеризуется формированием классического межгосударственного

механизма, основанного на международных договорах и строгой иерархии по модели учреждения субъекта права. В этот период наблюдается существенная активизация торговых отношений между странами – участницами РТИ. Следующий этап можно назвать институциональным переформатированием, поскольку он связан с реорганизацией партнерства, первым расширением структуры управления и секторальных приоритетов, переходом на более гибкие средства регулирования, что, возможно, и обусловило перенаправление торговых потоков в третьи страны. Третий этап – функциональная интеграция, хотя и включает два периода стратегических планов РТИ, но предполагает возможность объединить их в один этап, так как в целом партнерство трансформируется в платформу для координации экономической политики в регионе, продолжая расширение структуры, секторов, территории влияния. Торговля демонстрирует умеренные темпы роста и первые признаки фрагментации по геополитическим приоритетам. Наконец, последний – цифровой и экологический переход – этап, предполагающий внедрение гибкой многоуровневой системы управления через программно-проектные, цифровые и финансовые механизмы с участием основных стейкхолдеров и фокусом на ВИЭ. В этот период поляризация взаимной торговли отразилась на ее географической структуре и объемах.

В результате РТИ стала лабораторией мягкого права в СВА, где кооперация заменяет принуждение, а институциональное взаимодействие – формальные юридические санкции. Возможно, модель юридически слабая, но политически устойчивая, обеспечивающая постоянный канал диалога между странами региона, включая потенциально конфликтные. Тем не менее сохраняется ряд вопросов, вызывающих озабоченность стран-участниц. В политико-правовой сфере остается открытым многолетнее ожидание трансформации партнерства в полноценный субъект международного экономического права [17; 18; 21]. С растущим протекционизмом в мире страны-участницы признают серьезность проблем в сфере трансграничной торговли и прямых иностранных инвестиций в регионе [4; 16].

Преодоление ограничений региональной экономической интеграции и устойчивого развития в СВА зависит не только от укрепления партнерства с Японией и вовлечения КНДР, но и от повышения интенсивности и комплементарности торговли на основе принципа взаимной выгоды для всех участников РТИ. Реализация этих и других задач, закрепленных в декларациях и стратегических планах, призвана способствовать институционализации РТИ в межправительственную экономическую организацию в Северо-Восточноазиатском субрегионе.

Список литературы

1. Бейдина Т. Е., Литовченко А. П. Расширенная Туманганская инициатива: тенденции и перспективы // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2021. – № 9. – С. 45–54.
2. Вороненко А. К., Смирнов С. М., Холоша М. В. Интеграционные процессы в транспортной системе Северо-Восточной Азии: реалии и прогнозы // Тихоокеанская география. – 2024. – № 1. – С. 34–45.
3. Гулидов Р. В. Проект «Туманган»: вымысел и реальность // Пространственная экономика. – 2012. – № 1. – С. 90–108.
4. Гулидов Р. В. Расширенная Туманганская инициатива: новые реалии – прежние вызовы // Пространственная экономика. – 2025. – Т. 21. – № 3. – С. 188–193.
5. Забровская Л. В. Региональный проект «Туманган» как часть инициативы «Один пояс и один путь» // Информационные войны. – 2023. – № 3. – С. 61–69.
6. Кадочников П. А., Ячеистова Н. И., Гуцин Е. С. Внешнеэкономическая политика России в Азии и трансформация Расширенной Туманганской инициативы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – № 3. – С. 14–28.
7. Ларин В. Л. Провинция Цзилинь: северный вектор открытости в современной стратегии развития // Проблемы Дальнего Востока. – 2025. – № 4. – С. 59–74. DOI: 10.31857/S0131281225040054.
8. Ли Ин. Исследование механизмов энергетического сотрудничества Китая и России в рамках международных организаций // Общество: политика, экономика, право. – 2024. – № 11. – С. 59–65.
9. Савченко А. Е., Журавская Т. Н., Иванов С. А., Зуенко И. Ю., Рыжова Н. П. Потенциальный Дальний Восток. Как расцветают и угасают проекты развития в самом большом регионе России. – М. : Common Place : Фонд поддержки социальных исследований «Хамовники», 2024.
10. Самсонова В. Г. Сотрудничество РФ и КНДР в туристической отрасли // Проблемы Дальнего Востока. – 2024. – № 4. – С. 74–86.
11. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства / пер. с англ. П. Клюкина. – М. : Эксмо, 2017.
12. Степанов Н. С. 30 лет Расширенной Туманганской инициативы (РТИ): итоги и перспективы // Мир перемен. – 2025. – № 1. – С. 133–144. –
13. Толорая Г. Д., Лешаков П. С. Золотой треугольник у восточных рубежей России: перспективы трансграничного сотрудничества в дельте реки Туманная // Проблемы Дальнего Востока. – 2025. – № 5. – С. 140–155.
14. Толорая Г. Д. Москва – Пхеньян: три эпохи – три договора // Проблемы Дальнего Востока. – 2024. – № 6. – С. 7–31.

15. Ян Л. Расширенная Туманганская инициатива как модель межправительственного сотрудничества по принципу естественной экономической территории // Теории и проблемы политических исследований. – 2019. – Т. 8. – № 3А. – С. 163–172.

16. 李晓玲; 谭爽; 魏冶; 刘志高. 历史演化视角下跨境经济区域合作研究 – 以图们江次区域国际合作为例 [Ли Сяолин, Тан Шуан, Вэй Е, Лю Чжигуао. Исследование трансграничного экономического регионального сотрудничества с точки зрения исторической эволюции: на примере международного сотрудничества в субрегионе реки Туманной] // World Regional Studies. – 2024. – Vol 33. – Issue 4. – P. 1. (На китайском яз.)

17. Chang D., Byeong-Seop Y. A Study on Transforming the GTI (Greater Tumen Initiative) into Infrastructure Developer in Northeast Asia. Asia Europe Perspective Association, 2020. – DOI: 10.31203/aepa.2020.17.4.008.

18. Cui Y., Oh D. A Study on the Activation of Cooperation in Sub-Region of Tumen River by Scenario Planning // Journal of Korea Planning Association. – 2020. – No. 33. – P. 73–92. (На корейском яз.).

19. Lee Seungho, Chung Jongpil. East Asia Regional Development Cooperation through the Greater Tumen Initiative (GTI) 광역두만강개발계획을 통한 동아시아 지역개발협력 : Proceedings of the Korea Water Resources Association Conference (한국수자원학회.학술대회논문집), 2018. – P. 84. – URL: <https://koreascience.kr/article/CFKO201836062691446>. page (на корейском яз.).

20. Liu R. Research on the Multilateral Cooperation Model under the "Belt and Road" Initiative – A Case Study of Cooperation in the Tumen River Basin // Journal of Sociology and Ethnology. – 2025. – Vol. 7. – N 3.

21. Park J. Multilateral Cooperation in Northeast Asia: Insights from Micro-Regional Cooperation in the Greater Tumen Initiative (GTI) // Sage Open. – 2024. – N 14 (2). – URL: <https://doi.org/10.1177/21582440241255201>.

22. Prakash A. Infrastructure Investment for Connectivity: Convergence for People's Wellbeing // Wellbeing, Values and Lifestyles: Towards a New Development Paradigm. Singapore : Springer Nature Singapore, 2025. P. 223–235.

23. Seungho Lee, Ilpyo Hong, Jongpil Chung. Transboundary Water Cooperation in the Tumen River Basin: A Focus on the Greater Tumen Initiative // 아태연구 제 26 권 제 4 호, 2019.

24. Smirnov S.M. On Cross-Border Passenger Transportation in the Greater Tumen Region // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. – 2025. – Vol. 15. – N 1. – P. 59–66.

25. Stepanov N. Development of the Greater Tumen initiative – (GTI) as one of the Institutions of Influence on the Region's Economy // Scientific

Research of the SCO Countries: Synergy and Integration. – Melbourne : AUS, 2024.

26. Tochkov K. Regional Integration and Economic Convergence in Northeast Asia: Evidence from the Greater Tumen Initiative // Journal of Northeast Asia Development. – 2015. – Vol. 17. – P. 85–108.

27. Vakulenko S., Nekhoroshkov E., Majerčák P., Karyshev M. Assessment of External Economic Cooperation in the Aspect of Transport Development of the Greater Tumen Initiative : SHS Web of Conferences, 2021.

28. Wang Y., Quan D., Zhu W., Lin Z., Jin R. Habitat Quality Assessment under the Change of Vegetation Coverage in the Tumen River Cross-Border Basin // Sustainability. – 2023. – Vol. 15. – N 12.

29. Xie H, Zhang D, Nan Y. Mapping Water Yield Service Flows in the Transnational Area of Tumen River // Sustainability. – 2025. – N 17 (10). – P. 4637.

30. Xu J. et al. Patterns of Fish Biodiversity in Border and Non-Border Rivers of the Tumen River Basin, China // Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems. – 2025. – Vol. 35. – N 6.

References

1. Beydina T. E., Litovchenko A. P. Rasshirennaya Tumanganskaya initsiativa: tendentsii i perspektivy [The Augmented Tumangan Initiative: Trends and Prospects] *Vestnik Zabayskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Trans-Baikal State University], 2021, No. 9, pp. 45–54. (In Russ.).

2. Voronenko A. K., Smirnov S. M., Kholosha M. V. Integratsionnye protsessy v transportnoy sisteme Severo-Vostochnoy Azii: realii i prognozy [Integration Processes in the NE Asia Transport System: Realities and Prospects] *Tikhookeanskaya geografiya* [Pacific Geography], 2024, No. 1, pp. 34–45. (In Russ.).

3. Gulidov R. V. Proekt «Tumangan»: vymysel i realnost [Project «Tumangan»: Fiction and Reality] *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2012, No. 1, pp. 90–108. (In Russ.).

4. Gulidov R. V. Rasshirennaya Tumanganskaya initsiativa: novye realii – prezhnie vyzovy [Greater Tumen Initiative: New Realities – Persistent Challenges]. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2025, Vol. 21, No. 3, pp. 188–193. (In Russ.). DOI: 10.14530/se.2025.3.188-193.

5. Zbrovskaya L. V. Regionalnyy proekt «Tumangan» kak chast initsiativy «Odn poyas i odn put» [Tumangan Regionak Project as Part of the One Belt and One Road Initiative]. *Informatsionnye voyny* [Information Wars], 2023, No. 3, pp. 61–69. (In Russ.).

6. Kadochnikov P. A., Yacheistova N. I., Gushchin E. S. Vneshneekonomicheskaya politika Rossii v Azii i transformatsiya Rasshirennoy Tuman-ganskoy initsiativy [Russian Foreign Economic Policy in Asia and the Transformation of the Greater Tumen Initiative]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2016, No. 3, pp. 14–28. (In Russ.).

7. Larin V. L. Provintsiya Tszilin: severnyy vektor otkrytosti v sovremennoy strategii razvitiya [Jilin Province: Northern Vector of Openness in Modern Development Strategy]. *Problemy Dalnego Vostoka* [Problems of the Far East], 2025, No. 4, pp. 59–74. (In Russ.).

8. Li In. Issledovanie mekhanizmov energeticheskogo sotrudnichestva Kitaya i Rossii v ramkakh mezhdunarodnykh organizatsiy [Research on the Mechanisms of Energy Cooperation between China and Russia within the Framework of International Organizations]. *Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo* [Society: Politics, Economics, Law], 2024, No. 11, pp. 59–65. (In Russ.).

9. Savchenko A. E., Zhuravskaya T. N., Ivanov S. A., Zuenko I. Yu., Ryzhova N. P. Potentsialnyy Dalniy Vostok. Kak rastsvetayut i ugasayut proekty razvitiya v samom bolshom regione Rossii [Potential Far East. How Development Projects Flourish and Fade in the Largest Region of Russia]. Moscow, Common Place: Fond podderzhki sotsialnykh issledovaniy «Khamovniki», 2024. (In Russ.).

10. Samsonova V. G. Sotrudnichestvo RF i KNDR v turisticheckoy otrasli [Cooperation between the Russian Federation and the DPRK in the Tourism Industry]. *Problemy Dalnego Vostoka* [Problems of the Far East], 2024, No. 4, pp. 74–86. (In Russ.).

11. Smit A. Issledovanie o prirode i prichinakh bogatstva [An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations], translated from English P. Klyukin. Moscow, Eksmo, 2017. (In Russ.).

12. Stepanov N. S. 30 let Rasshirennoy Tumanganskoy initsiativy (RTI): itogi i perspektivy [30 Years of the Greater Tumangan Initiative (GTI): Results and Prospects], *Mir peremen* [A World of Change], 2025, No. 1, pp. 133–144. (In Russ.).

13. Toloraya G. D. Leshakov P. S. Zolotoy treugolnik u vostochnykh rubezhey Rossii: perspektivy transgranichnogo sotrudnichestva v delte reki Tumannaya [Golden Triangle at Russia's Eastern Frontiers: Prospects for Transboundary Co-operation in the Tumannaya River Delta]. *Problemy Dalnego Vostoka*, 2025, No. 5, pp. 140–155. (In Russ.).

14. Toloraya G. D. Moskva – Pkhenyan: tri epokhi – tri dogovora // *Problemy Dalnego Vostoka* [Problems of the Far East], 2024, No. 6, pp. 7–31. (In Russ.).

15. Yan L. Rasshirennaya Tumanganskaya initsiativa kak model mezhpripravitelstvennogo sotrudnichestva po printsipu estestvennoy

ekonomicheskoy territorii [Extended Greater Tumen Initiative as a Model of Intergovernmental Cooperation on the Principle of «Natural Economic Territory»]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Research], 2019, Vol. 8, No. 3A, pp. 163–172. (In Russ.).

16. 李晓玲; 谭爽; 魏冶; 刘志高. 历史演化视角下跨境经济区域合作研究 — 以图们江次区域国际合作为例 [Ли Сяолин, Тан Шуан, Вэй Е, Лю Чжигао. Исследование трансграничного экономического регионального сотрудничества с точки зрения исторической эволюции: на примере международного сотрудничества в субрегионе реки Туманной]. *World Regional Studies*, 2024, Vol 33, Issue 4, p. 1. (In Chinese).

17. Chang D., Byeong-Seop Y. A Study on Transforming the GTI (Greater Tumen Initiative) into Infrastructure Developer in Northeast Asia. Asia Europe Perspective Association, 2020. DOI: 10.31203/aeapa.2020.17.4.008.

18. Cui Y., Oh D. A Study on the Activation of Cooperation in Sub-Region of Tumen River by Scenario Planning. *Journal of Korea Planning Association*, 2020, No. 33, pp. 73–92.

19. Lee Seungho, Chung Jongpil. East Asia Regional Development Cooperation through the Greater Tumen Initiative (GTI) 광역두만강개발계획을 통한 동아시아 지역개발협력: Proceedings of the Korea Water Resources Association Conference (한국수자원학회.학술대회논문집), 2018. – P. 84. Available at: <https://koreascience.kr/article/CFKO201836062691446.page> (In Korean).

20. Liu R. Research on the Multilateral Cooperation Model under the "Belt and Road" Initiative – A Case Study of Cooperation in the Tumen River Basin. *Journal of Sociology and Ethnology*, 2025, Vol. 7, No. 3.

21. Park J. Multilateral Cooperation in Northeast Asia: Insights from Micro-Regional Cooperation in the Greater Tumen Initiative (GTI). *Sage Open*, 2024, No. 14 (2).

22. Prakash A. Infrastructure Investment for Connectivity: Convergence for People's Wellbeing // *Wellbeing, Values and Lifestyles: Towards a New Development Paradigm*. Singapore, Springer Nature Singapore, 2025, pp. 223–235.

23. Seungho Lee, Ilpyo Hong, Jongpil Chung. Transboundary Water Cooperation in the Tumen River Basin: A Focus on the Greater Tumen Initiative. *아태연구 제 26 권 제 4 호*, 2019

24. Smirnov S. M. On Cross-Border Passenger Transportation in the Greater Tumen Region. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, 2025, Vol. 15, No. 1, pp. 59–66.

25. Stepanov N. Development of the Greater Tumen initiative – (GTI) as one of the Institutions of Influence on the Region's Economy. *Scientific Research of the SCO Countries: Synergy and Integration*. Melbourne, AUS, 2024.

26. Tochkov K. Regional Integration and Economic Convergence in Northeast Asia: Evidence from the Greater Tumen Initiative. *Journal of Northeast Asia Development*, 2015, Vol. 17, pp. 85–108.

27. Vakulenko S., Nekhoroshkov E., Majerčák P., Karyshev M. Assessment of External Economic Cooperation in the Aspect of Transport Development of the Greater Tumen Initiative. SHS Web of Conferences, 2021.

28. Wang Y., Quan D., Zhu W., Lin Z., Jin R. Habitat Quality Assessment under the Change of Vegetation Coverage in the Tumen River Cross-Border Basin. *Sustainability*, 2023, Vol. 15, No. 12. DOI: 10.3390/su15129269.

29. Xie H, Zhang D, Nan Y. Mapping Water Yield Service Flows in the Transnational Area of Tumen River. *Sustainability*, 2025, No. 17 (10), p. 4637.

30. Xu J. et al. Patterns of Fish Biodiversity in Border and Non-Border Rivers of the Tumen River Basin, China. *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, 2025, Vol. 35, – No. 6.

Поступила: 28.03.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторе

Марина Валентиновна Ниязова

кандидат экономически. наук,
доцент кафедры гражданско-правовых
дисциплин ВВГУ.

Адрес: ФГБОУ ВО «Владивостокский гос-
ударственный университет», 690014,
Приморский край, Владивосток,
ул. Гоголя, д. 41.

E-mail: marinav.var@yandex.ru

ORCID 0000-0001-5638-6959

Information about the author

Marina V. Niyazova

PhD, Associate Professor
of the Department
of Civil Law Disciplines of Vladivostok
State University.

Address: Vladivostok State University,
41 Gogol Street, Vladivostok,
690014, Russian Federation.

E-mail: marinav.var@yandex.ru

ORCID 0000-0001-5638-6959

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-27-38>

ОСОБЕННОСТИ ГОЛУБОЙ ЭКОНОМИКИ В ЕГИПТЕ КАК НАПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

А. Ф. Линецкий

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук,
Екатеринбург, Россия

В контексте глобального усиления разбалансированности мировой, региональных и страновых хозяйственных систем разные страны предпринимают усилия по созданию новых катализаторов устойчивого роста, таких как «голубая» экономика. Цель статьи – провести комплексный анализ сегмента «голубой» экономики Арабской Республики Египет как совокупности отраслей и видов деятельности, связанных с использованием морских и прибрежных ресурсов, и выявить перспективы ее развития. Актуальность исследования обусловлена рядом географических, экономических и социальных особенностей страны. Рассмотрено современное состояние «голубой» экономики Египта, ее роль в обеспечении устойчивого развития, система государственной поддержки в сфере «голубой» экономики, направления международного сотрудничества. Показано, что важнейшие элементы «голубой» экономики Египта – Суэцкий канал, порты и портовая инфраструктура, туризм, добыча газа на шельфе, рыболовство, проекты в сфере аквакультуры и биоресурсы, а также возобновляемая энергетика. Все эти элементы «голубой» экономики Египта получили дифференцированное развитие, но требуют к себе растущего внимания правительства, бизнеса и общественности. Выявлены институциональные проблемы «голубой» экономики, уязвимость от внешних шоков, недостатки финансирования. Методологическая база исследования включает методы анализа и синтеза, сравнительный метод и элементы сценарного прогнозирования. Основными источниками исследования послужили данные Управления Суэцкого канала, Национального института океанографии и рыболовства АРЕ (NIOF), Всемирного банка, ФАО, а также публикации в рецензируемых журналах.

Ключевые слова: Арабская Республика Египет (АРЕ), Суэцкий канал, морской туризм, аквакультура, возобновляемая энергетика.

FEATURES OF THE BLUE ECONOMY IN EGYPT AS A DIRECTION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Alexander F. Linetsky

Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russia

In the context of the global increase in the imbalance of global, regional and country economic systems, different countries are making efforts to create new catalysts for sustainable growth, such as the «blue» economy. The purpose of the article is to conduct a comprehensive analysis of

the segment of the «blue» economy of the Arab Republic of Egypt as a set of industries and activities related to the use of marine and coastal resources, and to identify the prospects for its development. The relevance of the study is determined by a number of geographical, economic and social features of the country. The article examines the current state of Egypt's «blue» economy, its role in ensuring sustainable development, the system of state support in the field of the «blue» economy, and areas of international cooperation. It is shown that the most important elements of Egypt's «blue» economy remain the Suez Canal, ports and port infrastructure, tourism, offshore gas production, fishing, projects in the field of aquaculture and bioresources, as well as renewable energy. All these elements of Egypt's «blue» economy have developed differentially, but they require the growing attention of the government, business and the public. The problems of the «blue» economy in Egypt have been identified: vulnerability to external shocks, lack of financing, and institutional problems. The methodological base of the research includes methods of analysis and synthesis, comparative method and elements of scenario forecasting. The main sources of the study were data from the Suez Canal Authority, the National Institute of Oceanography and Fisheries of the ARE (NIOF), the World Bank, FAO, as well as publications in peer-reviewed journals.

Keywords: Arab Republic of Egypt (ARE), Suez Canal, marine tourism, aquaculture, renewable energy.

Введение

Ряд современных тенденций геоэкономического и геополитического характера [5], а также усугубляющиеся климатические угрозы [9; 12] негативно воздействуют на динамику социально-экономического развития африканских государств, затрудняя возможности решения внутренних задач, стоящих перед странами [10], и стимулируя все более широкое и эффективное использование имеющихся ресурсов. Это особенно важно, если учесть, что в странах Африки сохраняются значительные социально-экономические, технические, инвестиционные и другие проблемы [16].

Одним из таких ресурсов становится «голубая» экономика и циркулярный и экологический подход к использованию национальных благ и возможностей, в том числе в рамках международного сотрудничества [1; 6].

Вместе с тем вопросам «голубой» экономики в научной литературе все еще уделяется недостаточно внимания. Однако в последние годы растет научный интерес к формированию, развитию и перспективам «голубой» экономики в Африке. Стоит отметить, что большинство авторов, как отечественных, так и зарубежных, не вдаваясь в отраслевые, инвестиционные, инфраструктурные подробности, рассматривают «голубое» направление как катализатор устойчивого развития отдельных африканских стран [3; 13; 15].

В значительной степени задача поиска новых драйверов устойчивого развития стоит и перед Египтом [8], ставшим членом БРИКС, но испытывающим заметные экономические трудности в последнее десятилетие.

Актуальность исследования обусловлена тем, что Египет – один из наиболее интересных примеров для исследования «голубой» экономики в силу ряда географических, экономических и социальных особенностей. Так, АРЕ омывается двумя морями – Средиземным и Красным, контролирует Суэцкий канал, а ее береговая линия имеет протяженность свыше 3 тыс. км. Важность Суэцкого канала, посредством которого осуществляется около 12% мировой морской торговли¹, трудно переоценить с точки зрения торгово-экономического развития страны. Так, в 2023 г. доходы от канала достигли 10,25 млрд долларов, однако уже в 2024 г. из-за возникших в Красном море проблем в сфере судоходства они упали до 3,99 млрд долларов, т. е. на 61%².

Египет располагает газовыми месторождениями на шельфе с солидными запасами сырья, например, Зохран, потенциал которого оценивается в 30 трлн кубических футов газа³, развитой аквакультурой (1-е место в Африке⁴), а его прибрежный туризм на Красном море и портовая инфраструктура наряду с зарождающейся возобновляемой энергетикой [17] составляют сегмент «голубой» экономики страны. В то же время в стране сохраняются и существенные проблемы, например, в дельте Нила, где проживает порядка 50 млн человек. Эта территория становится все более уязвимой к повышению уровня моря. Для решения этой проблемы необходимо принять серьезные меры на основе разработки продуманной стратегии развития «голубой» экономики.

Результаты исследования

«Голубая» экономика Египта как развивающийся сегмент национального хозяйства включает в себя ряд направлений и видов деятельности (традиционных, современных, быстро развивающихся в настоящее время и вносящих в совокупности солидный вклад в национальный ВВП) (табл. 1). Как видно из табл. 1, важнейшей отраслью национальной экономики Египта на протяжении длительного периода времени остается туризм (9% ВВП и 2,7 млн рабочих мест), который многие авторы рассматривают как один из драйверов национальной экономики и сегодня, и в перспективе [14]. Безусловно, туристский сектор страны имеет огромный потенциал. Стоит отметить, что отрасль достаточно быстро восстановилась после ковидного спада (табл. 2), но в последнее время столкнулась со значительными убытками в результате роста региональной и гео-

¹ URL: <https://sis.gov.eg/en/egypt/economy/egyptian-economy-sectors/suez-canal/>

² Egypt's Suez Canal revenues go down by 61% to \$3.9 billion in 2024 due to Red Sea tensions // Egypt Today. – URL: <https://www.egypttoday.com/Article/3/139635/>

³ Zohr Gas Field, Shorouk Block, Mediterranean Sea, Egypt. – URL: <https://www.nsenergybusiness.com/projects/zohr-gas-field-mediterranean-sea/>

⁴ URL: <https://www.worldfishcenter.org/where-we-work/africa/egypt>

политической нестабильности (табл. 3), что составляет риски для всей национальной экономики.

Т а б л и ц а 1

**Основные секторы «голубой» экономики в Египте
и их некоторые параметры**

Сектор	Оценка стоимостного объема сектора, млрд долларов	Занятость, чел.	Ключевые показатели
Прибрежный туризм	15,3 (2024 г.)	2,7 млн	15,78 млн туристов (2024 г.)
Суэцкий канал	10,25 (2023 г.); 3,99 (2024 г.)	18 000	12% мировой морской торговли
Шельфовый газ	9,9 (экспорт СПГ, 2022 г.)	50 000	Пик добычи 70,4 млрд м ³ (2021 г.)
Аквакультура и рыболовство	3,5	300 000	2,0 млн т/год, 1-е место в Африке
Портовая логистика	-	35 000	8,9 млн ТЭУ (2024 г.)
Возобновляемая энергетика	-	-	1,9 ГВт установленной мощности

Т а б л и ц а 2

Основные характеристики туристского сектора в Египте в 2019–2025 гг.*

Год	Турпоток, млн	% изменения к предыдущему году	Доходы, млрд долл.	% изменения доходов
2019	13,0	+15,0	12,6	+ 26,0
2020	3,5	-73,1	4,0	-68,3
2021	8,0	+128,6	4,9	+ 22,5
2022	11,7	+ 46,3	10,7	+ 118,4
2023	14,9	+ 27,4	13,6	+ 27,1
2024	15,8	+ 6,0	15,78	+12,5
2025	19,0	+ 21,0	18,6	+21,6

* Источник: Рекордный рост турпотока в Египет в 2022–2025 годах: от кризиса к новому пику. – URL: <https://vcp.com.ru/news/tpost/9gd9cfy131-rekordnii-rost-turpotoka-v-egipet-v-2022?ysclid=mcovlqf4yc67328059>

Т а б л и ц а 3

**Оценка потерь от падения доходов от туризма для Израиля, Египта,
Иордании и Ливана***

Показатели	Снижение дохода от туризма, %	Страны			
		Израиль	Египет	Иордания	Ливан
Доля туризма в совокупной доходности в 2022 г.		2,7	11,6	20,6	25,8
Убытки, млрд долл.	10	0,6	1,2	0,6	0,5
	30	1,7	3,6	1,7	1,6
	70	3,9	8,4	4,0	3,7
Убытки, % от ВВП	10	0,1	0,3	1,2	3,3
	30	0,3	0,8	3,6	9,8
	70	0,7	1,8	8,5	22,9
Убытки по отношению к валютным резервам	10	0,3	3,8	3,2	2,0
	30	0,9	11,4	9,5	6,0
	70	2,0	26,6	22,2	13,9

* Источник: [4].

«Голубая» экономика Египта во многом связана с Суэцким каналом – важной для страны и мира водной артерией протяженностью 193 км, который является главным активом экономики Египта. Сложилось это исторически, так как еще египетские фараоны, включая Клеопатру VII, считали необходимым его развитие. Однако лишь 30 ноября 1854 г. в Каире был подписан Акт на сооружение и эксплуатацию морского Суэцкого канала и прилегающих к нему территорий между Средиземным и Красным морями. Торжественное открытие Суэцкого канала для судоходства в 1869 г. затрагивало интересы не только Египта, но и таких великих держав мира, как Англия и Франция [7]. В 2015 г. был открыт Новый Суэцкий канал (параллельное русло длиной 35 км) и расширены участки старого канала. Это позволило сократить время прохода судов с 18 до 11 ч и обеспечить их двустороннее движение. Несмотря на высокую стоимость проекта (8–9 млрд долларов), это дало возможность увеличить число проходящих по данной артерии судов, а также доход государства от использования канала (табл. 4).

Т а б л и ц а 4

Динамика основных показателей Суэцкого канала, 2018–2024 гг.*

Год	Доход, млрд долл.	Число судов	Нетто-тоннаж, тыс. т
2018	5,7	18 174	1 139 630
2019	5,8	18 880	1 207 087
2020	5,6	18 830	1 169 000
2021	6,3	20 694	1 274 776
2022	7,9	23 851	1 409 882
2023	10,25	26 434	1 568 257
2024	3,99	13 213	524 527

* Составлено по данным Управления Суэцкого канала – URL: <https://sis.gov.eg/en/egypt/economy/egyptian-economy-sectors/suez-canal/>

Как видно из табл. 4, выручка в 2023 г. оказалась рекордной за исследуемый период (10,25 млрд долларов) с последующим снижением в 2024 г. (3,99 млрд долларов). В 2025 г. также не удалось обеспечить резкий рост доходов вследствие ведения боевых действий и возникших в связи с этим ограничений судоходства, что серьезно увеличивает экономические потери Египта.

Для усиления эффективности канала и в целом портовой деятельности Египет приступил к осуществлению проектов «умного порта» т. е. цифровизации портовых и транспортно-логистических процессов, в том числе с помощью ИИ, для увеличения конкурентоспособности канала, особенно в связи с развитием Северного морского пути [2]. Стоит отметить, что Египет располагает 11-ю крупными морскими портами, через

которые в 2024 г. прошло около 8,9 млн контейнеров (ТЭУ)¹. Особенно важное значение для Египта имеет Порт-Саид, который в 2024 г. обработал 5,57 млн контейнеров и занял 3-е место в мире по индексу производительности контейнерных портов². В целях дальнейшего развития портовой инфраструктуры в Египте в январе 2026 г. в порту Сохна, находящемся в зоне логистической инфраструктуры Суэцкого канала, начал работу первый в стране полуавтоматизированный контейнерный терминал Red Sea Container Terminals (RSCT) стоимостью 700 млн долларов с проектной мощностью 1,7 млн контейнеров (TEU) в год³, строительство которого началось в 2023 г.

Египет добывает газ на шельфе, что вносит значимый вклад в энергобаланс страны и занимает солидное место в структуре национального энергетического комплекса. На протяжении последнего десятилетия объемы добычи растут, как в целом, так и на отдельных месторождениях, например, на West El-Burullus. В 2024 г. Египет занимал 3-е место в рейтинге африканских государств, которые экспортируют СПГ. Страна намерена и в дальнейшем расширять это направление своей деятельности, что потребует принятия более действенных мер по реализации «голубых» принципов.

Рыболовство (морское и речное, представляющее собой традиционный вид деятельности), и рыбоводство выступают важными элементами «голубой» экономики Египта. Страна занимает 1-е место в Африке и 6-е в мире по объему производства рыбной продукции (ежегодно – около 2 млн т рыбы), из которых порядка 80% приходится на аквакультуру⁴.

В 2026 г. страна добилась значительных результатов в сфере искусственного разведения кефали, объем добычи которой достиг промышленных масштабов в результате внедрения Национальным институтом океанографии и рыболовства APE (NIOF) комплексной системы искусственной стимуляции и инкубации и, как следствие, высокой выживаемости мальков⁵.

Рыбоводство и рыболовство имеют для Египта не только экономическую, но и социально-гуманитарную значимость, так как содействуют

¹ Egyptian Ports Authority. URL: <https://www.epa.gov.eg>

² Container Port Performance Index 2024. – URL: <https://openknowledge.worldbank.org>

³ В Египте на побережье Красного моря открылся первый полуавтоматический контейнерный терминал. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/v_egipte_na_poberezhe_krasnogo_morya_otkrylsya_pervyy_poluavtomaticheskii_konteynernyy_terminal.html

⁴ URL: <https://www.worldfishcenter.org/where-we-work/africa/egypt>

⁵ См.: В Египте впервые добились искусственного разведения кефали в промышленных масштабах. – URL: <https://tvbrics.com/news/v-egipte-vpervye-dobilis-iskusstvennogo-razvedeniya-kefali-v-promyshlennykh-masshtabakh/?ysclid=moctaujuju918353113>

решению национальной продовольственной проблемы и обеспечивают занятость примерно для 300 тыс. человек. В этой связи, а также в результате уделяемого отрасли внимания, роста инвестиций, наличия современных технологий, рыболовство и рыбоводство получили значительные перспективы развития. В то же время рост спроса на рыбу как основной источник белка для египтян зачастую становится причиной ее перелова, что выступает одной из проблем «голубой» экономики, так как не только истощает запасы, но и ведет к деградации прибрежных экосистем. Поэтому развитие мощностей аквакультуры – жизненно важный аспект «голубой» экономики Египта.

Еще одна, помимо аквакультуры, отрасль «голубой» экономики в Египте – опреснение воды, нехватка которой для нужд населения остается довольно острой проблемой. Для ее решения АРЕ активно развивает опреснение морской воды. В стране действуют 125 опреснительных установок суммарной мощностью 1,31 млн м³ в сутки. Правительство утвердило долгосрочную стратегию наращивания мощностей опреснения до 8,85 млн м³ в сутки к 2050 г., что потребует притока инвестиций в объеме 8 млрд долларов¹. Для решения этой задачи Египет в сотрудничестве с КНР намерен построить предприятие для производства мембран для опреснения морской воды². Развитие и совершенствование опреснительных мощностей осуществляется в рамках национальной стратегии развития АРЕ «Видение Египта 2030»³.

В то же время стране важно повышать возможности повторного использования воды, особенно в промышленности, энергетике, сфере ЖКХ, развивать альтернативные источники энергии, особенно морские, которые все еще недостаточно используются в Египте [11]. Все это потребует более устойчивых и последовательных усилий со стороны государства, бизнеса и общества, а также внешних партнеров, включая региональные, континентальные и международные организации.

Заключение

На основе проведенного исследования было сформулировано несколько выводов.

Во-первых, экономика Египта тесно связана с «голубой» сферой, и эта связь со временем будет только укрепляться. Поэтому для обеспечения национального устойчивого развития страны важно развивать ту-

¹ Egypt Desalination Strategy. – URL: <https://www.nwrc.gov.eg>

² См.: В Египте совместно с китайской компанией построят завод по производству мембран для опреснения морской воды. – URL: <https://tvbrics.com/news/v-egipte-sovmestno-s-kitayskoy-kompaniey-postroyat-zavod-po-proizvodstvu-membran-dlya-opresneniya-mo/>

³ URL: <https://mped.gov.eg/EgyptVision>

ризм, морское и транспортно-логистическое хозяйство, рыболовство и добычу сырья на шельфе, а также морскую ветроэнергетику.

Суэцкий канал имеет хорошо развитую портовую инфраструктуру, разрабатываются шельфовые газовые месторождения, развивается прибрежный туризм, рыболовство и рыбоводство (аквакультура) – все это образует относительно диверсифицированную и перспективную экономическую базу. Однако более глубокий анализ фиксирует недостаточную ее сбалансированность. Сохраняется высокая зависимость от функционирования Суэцкого канала и туризма, которые подвержены значительным внешним воздействиям, что повышает уязвимость экономики Египта к внешним шокам, подтвержденную недавними событиями.

Во-вторых, Египту важно сформировать более четкие задачи в сфере «голубой» экономики, реализация которых смогла бы обеспечить защиту, восстановление, бережное отношение к «голубым» ресурсам. Развитие «голубой» экономики Египта во многом зависит не только от объема ресурсов, сколько от качества управления ими.

Формирование эффективной стратегии предусматривает оценку рисков, мониторинг ресурсов и адаптацию мер по снижению зависимости; внедрение стратегии способствует снижению текущих рисков и усилению конкурентных преимуществ национального морского сектора на мировом рынке.

Список литературы

1. *Абрамова И. О., Сугаков Г. К.* Экономика Мирового океана: сравнительная оценка потенциала стран Африки // Мировая экономика и международные отношения. – 2025. – Т. 69. – № 10. – С. 69–78. – DOI: 10.20542/0131-2227-2025-69-10-69-78
2. *Андреева Е. Л., Ратнер А. В.* Севморпуть как инфраструктурный путь Большой Евразии // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество : ежегодник : материалы VII Международной научно-практической конференции : в 4 ч. – М. : Издательский дом «УМЦ», 2025. – С. 74–77.
3. *Ба А. А.* Инновационные стартапы в «голубой» экономике как ускорители процесса устойчивого развития в Африке // Вклад университетов России и Африки в устойчивое развитие регионов : материалы Международной научно-практической конференции. – СПб., 2025. – С. 200–216.
4. *Крюкова Е. М., Заернюк В. М.* Туризм на Ближнем Востоке в условиях геополитической нестабильности и кризиса 2023–2024 гг.: сценарный анализ рисков и устойчивости // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2025. – № 3. – С. 56–66.

5. Лаврикова Ю. Г., Андреева Е. Л., Тарасов А. Г., Ратнер А. В. Влияние глобальных экономических вызовов на развитие рынков будущего // Экономика и управление. – 2019. – № 9 (167). – С. 34–42. – DOI: 10.35854/1998-1627-2019-9-34-42.
6. А. Ф. Экономика замкнутого цикла: теоретические аспекты // Россия и Азия. – 2023. – № 2 (24). – С. 75–83.
7. Мцхвариашвили А. Д. Строительство Суэцкого канала и политика великих держав (по материалам записок графа Н. П. Игнатьева) // Голос минувшего. – 2012. – № 3-4. – С. 100–107.
8. Петров Е. С., Николаева Е. А. Перспективы экономики и внешней торговли Египта: прогнозные оценки на основе математического моделирования // Россия и Азия. – 2024. – № 3 (29). – С. 37–46.
9. Подбиралина Г. В. Влияние глобальных экологических проблем на социально-экономическое развитие отдельных стран Африканского континента // Вестник Российской экономической академии имени Г. В. Плеханова. – 2008. – № 5 (23). – С. 39–43.
10. Подбиралина Г. В., Мигалева Т. Е. Социально-экономические проблемы и национальная безопасность стран Африки к югу от Сахары // Региональная экономика и управление : электронный научный журнал. – 2017. – № 1-1 (49). – С. 24–35.
11. Попова Т. С., Беспалько В. В. Развитие альтернативных источников энергии Африки в контексте зеленой повестки и экономического развития региона // Глобальная ядерная безопасность. – 2026. – Т. 16. – № 1 (58). – С. 110–118. – DOI: 10.26583/gns-2026-01-12
12. Порфирьев Б. Н., Колпаков А. Ю., Елисеев Д. О., Саенко В. В., Ползиков Д. А., Лазеева Е. А., Бирюков Е. С. Экономические эффекты изменения климата в России // Проблемы прогнозирования. – 2025. – № 2 (209). – С. 20–36. – DOI: 10.47711/0868-6351-209-20-36
13. Саенко А. Н. Развитие «голубой экономики» как одна из приоритетных целей Африки // Экономические науки. – 2023. – № 221. – С. 490–497. – DOI: 10.14451/1.221.490
14. Салах Эль Дин М. С. Меры Египта по смягчению негативных экономических последствий для туристического сектора в условиях глобальной нестабильности // Россия и Азия. – 2020. – № 3 (12). – С. 44–58.
15. Сенартне М. Голубая экономика как движущая сила устойчивого развития: пример Сейшел // Современная мировая экономика. – 2025. – Т. 3. – № 2 (10). – С. 27–45. – DOI: 10.17323/2949-5776-2025-3-2-27-45
16. Шарова А. Ю. Электроэнергетика Африки: современное состояние, проблемы и перспективы развития // Международная торговля и торговая политика. – 2025. – Т. 11. – № 4 (44). – С. 101–116. – DOI: 10.21686/2410-7395-2025-4-101-116

17. Шкваря Л. В., Абдулай М. С. Ю. Возобновляемые источники энергии: опыт стран Африки // Азия и Африка сегодня. – 2025. – № 3. – С. 40–47. – DOI: 10.31857/S0321507525030056

References

1. Abramova I. O., Sugakov G. K. *Ekonomika Mirovogo Okeana: sravnitel'naya otsenka potentsiala stran Afriki* [Economics of the World Ocean: a Comparative Assessment of the Potential of African Countries]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2025, Vol. 69, No. 10, pp. 69–78. (In Russ.). DOI: 10.20542/0131-2227-2025-69-10-69-78

2. Andreeva E. L., Ratner A. V. *Sevmorput kak infrastrukturnyy put Bolshoy Evrazii* [The Northern Sea Route as an Infrastructural Route of Greater Eurasia]. *Bolshaya Evraziya: razvitie, bezopasnost, sotrudnichestvo: ezhegodnik: materialy VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation. The yearbook. Materials of the VII International Scientific and Practical Conference], in 4 part. Moscow, Izdatelskiy dom «UMTS», 2025, pp. 74–77. (In Russ.).

3. Ba A. A. *Innovatsionnye startapy v "goluboy" ekonomike kak uskoriteli protsessa ustoychivogo razvitiya v Afrike* [Innovative Startups in the Blue Economy as Accelerators of the Sustainable Development Process in Africa], *Vklad universitetov Rossii i Afriki v ustoychivoe razvitie regionov: materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [The Contribution of Russian and African Universities to the Sustainable Development of the Regions, Materials of the International Scientific and Practical Conference]. Saint Petersburg, 2025, pp. 200–216. (In Russ.).

4. Kryukova E. M., Zaernyuk V. M. *Turizm na Blizhnem Vostoke v usloviyakh geopoliticheskoy nestabilnosti i krizisa 2023–2024 gg.: stsennyy analiz riskov i ustoychivosti* [Tourism in the Middle East in the Context of Geopolitical Instability and Crisis of 2023–2024: Scenario Analysis of Risks and Sustainability]. *Gosudarstvennoe i munitsipalnoe upravlenie. Uchenye zapiski* [State and municipal administration. Scientific notes], 2025, No. 3, pp. 56–66. (In Russ.).

5. Lavrikova Yu. G., Andreeva E. L., Tarasov A. G., Ratner A. V. *Vliyaniye globalnykh ekonomicheskikh vyzovov na razvitie rynkov budushchego* [The Impact of Global Economic Challenges on the Development of Future Markets]. *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], 2019, No. 9 (167), pp. 34–42. (In Russ.). DOI: 10.35854/1998-1627-2019-9-34-42.

6. Linetskiy A. F. *Ekonomika zamknutogo tsikla: teoreticheskie aspekty* [Closed-Loop Economics: Theoretical Aspects]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2023, No. 2 (24), pp. 75–83. (In Russ.).

7. Mtskhvariashvili A. D. Stroitelstvo Suetskogo kanala i politika velikikh derzhav (po materialam zapisok grafa N. P. Ignateva) [The Construction of the Suez Canal and the Policy of the Great Powers (Based on the Notes of Count N. P. Ignatiev)], *Golos minuvshogo* [Voice of the Past], 2012, No. 3-4, pp. 100–107. (In Russ.).

8. Petrov E. S., Nikolaeva E. A. Perspektivy ekonomiki i vneshney trgovli Egipta: prognozyne otsenki na osnove matematicheskogo modelirovaniya [Prospects of the Economy and Foreign Trade of Egypt: Forecast Estimates Based on Mathematical Modeling]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 3 (29), pp. 37–46. (In Russ.).

9. Podbiralina G. V. Vliyanie globalnykh ekologicheskikh problem na sotsialno-ekonomicheskoe razvitie otdelnykh stran Afrikanskogo kontinenta [The Impact of Global Environmental Problems on the Socio-Economic Development of Individual Countries of the African Continent]. *Vestnik Rossiyskoy ekonomicheskoy akademii imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2008, No. 5 (23), pp. 39–43. (In Russ.).

10. Podbiralina G. V., Migaleva T. E. Sotsialno-ekonomicheskie problemy i natsionalnaya bezopasnost stran Afriki k yugu ot Sakhary [Socio-Economic Problems and National Security of Sub-Saharan Africa] *Regionalnaya ekonomika i upravlenie: elektronnyy nauchnyy zhurnal* [Regional Economics and Management, Electronic Scientific Journal], 2017, No. 1-1 (49), pp. 24–35. (In Russ.).

11. Popova T. S., Bepalko V. V. Razvitie alternativnykh istochnikov energii Afriki v kontekste zelenoy povestki i ekonomicheskogo razvitiya regiona [Development of Alternative Energy Sources in Africa in the Context of the Green Agenda and Economic Development of the Region], *Globalnaya yadernaya bezopasnost* [Global Nuclear Safety], 2026, Vol. 16, No. 1 (58), pp. 110–118. (In Russ.). DOI: 10.26583/gns-2026-01-12

12. Porfirev B. N., Kolpakov A. Yu., Eliseev D. O., Saenko V. V., Polzikov D. A., Lazeeva E. A., Biryukov E. S. Ekonomicheskie efekty izmeneniya klimata v Rossii [Economic Effects of Climate Change in Russia] *Problemy prognozirovaniya* [Problems of Forecasting], 2025, No. 2 (209), pp. 20–36. (In Russ.). DOI: 10.47711/0868-6351-209-20-36

13. Saenko A. N. Razvitie "goluboy" ekonomiki kak odna iz prioritetnykh tseley Afriki [Development of the "blue" economy as one of the Priority Goals of Africa]. *Ekonomicheskie nauki* [Economic Sciences], 2023, No. 221, pp. 490–497. (In Russ.). DOI: 10.14451/1.221.490

14. Salakh El Din M. S. Mery Egipta po smyagcheniyu negativnykh ekonomicheskikh posledstviy dlya turisticheskogo sektora v usloviyakh globalnoy nestabilnosti [Egyptian Measures to Mitigate Negative Economic

Consequences for the Tourism Sector in the Context of Global Instability]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 3 (12), pp. 44–58. (In Russ.).

15. Senartne M. "Golubaya" ekonomika kak dvizhushchaya sila ustoychivogo razvitiya: primer Seyshel [The "Blue" Economy as a Driving Force of Sustainable Development: an Example of a Scale], *Sovremennaya mirovaya ekonomika* [Modern World Economy], 2025, Vol. 3, No. 2 (10), pp. 27–45. (In Russ.). DOI: 10.17323/2949-5776-2025-3-2-27-45

16. Sharova A. Yu. Elektroenergetika Afriki: sovremennoe sostoyanie, problemy i perspektivy razvitiya [African Electric Power Industry: Current State, Problems and Development Prospects]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2025, Vol. 11, No. 4 (44), pp. 101–116. (In Russ.). DOI: 10.21686/2410-7395-2025-4-101-116

17. Shkvarya L. V., Abdulay M. S. Yu. Vozobnovlyaemye istochniki energii: opyt stran Afriki [Renewable Energy Sources: the Experience of African Countries]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa today], 2025, No. 3, pp. 40–47. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0321507525030056

Поступила: 23.12.2025

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторе

Александр Федорович Линецкий
доктор экономических наук,
ведущий научный сотрудник отдела
исследования региональных социально-
экономических систем ИЭ УрО РАН.
Адрес: Институт экономики Уральского
отделения Российской академии наук,
ул. Московская, д. 29.
E-mail: lin-af@mail.ru

Information about the author

Alexander F Linetsky
Doctor of Economics, Senior Researcher
of the Department of Regional Socio-
Economic Systems Research
of the IE UB RAS.
Address: Institute of Economics, Ural
Branch of the Russian Academy of Sciences,
29 Moskovskaya Street, Yekaterinburg,
620014, Russian Federation.
E-mail: lin-af@mail.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-39-57>

«СДЕЛАНО В КИТАЕ 2025»: АВАНСЫ И ДОЛГИ

Е. Ф. Авдокушин

Московский педагогический государственный университет,
Москва, Россия

В статье анализируются итоги выполнения программы «Сделано в Китае 2025» и ее роль в догоняющем процессе технологического развития Китая, а также переход страны из низкоценового сегмента экспорта к производству высококачественных товаров, от количества к качеству. Автор систематизирует предпосылки выдвижения Программы как фактора роста китайского экспорта. Оцениваются успехи в достижении Программы и показываются нерешенные проблемы. Дана общая характеристика значимости реализации Программы в стратегии Китая по развитию высокотехнологичных производств в ходе импортозамещения и достижения технологического суверенитета. Раскрывается роль Программы в процессе отхода от имиджа Китая как мирового сборного цеха массовых товаров по внешним технологиям, а также в его стремлении к статусу развивающейся технологической державы, способной к собственным инновациям и производству оригинальной, высококачественной, конкурентоспособной продукции. Характеризуются внутренние и внешние проблемы и вызовы, тормозящие поступательное развитие Китая к достижению технологического лидерства. Представлена критика китайских и зарубежных исследователей относительно инструментария и хода выполнения Программы. Раскрываются перспективы развития программы в ее обновленной формулировке *Created in China*. Автор делает вывод о том, что программа «Сделано в Китае 2025» – это часть стратегического видения китайским руководством будущего при переходе от стратегического планирования к стратегическому целеполаганию.

Ключевые слова: инновации, высокие технологии, роботизация, искусственный интеллект, микроэлектроника, чипы, технологический суверенитет, санкции, модели развития, стратегическое целеполагание.

"MADE IN CHINA 2025": ADVANCES AND DEBTS

Evgeny F. Avdokushin

Moscow Pedagogical State University, Moscow, Russia

The article analyzes the results of the implementation of the "Made in China 2025" program and its role in the catching-up process of China's technological development, as well as the country's transition from a low-price export segment to the production of high-quality goods, from quantity to quality. The author systematizes the prerequisites for the promotion of the Program as a factor in the growth of Chinese art. The progress in achieving the Program is evaluated and unresolved issues are shown. A general description of the significance of the Program's implementation in China's strategy for the development of high-tech industries during import substitution and the achievement of technological sovereignty is given. The role of the Program is revealed in the process of moving away from China's image as a global assembly shop for

mass goods using external technologies, as well as in its pursuit of the status of a developing technological power capable of its own innovations and the production of original, high-quality, competitive products. There are internal and external problems and challenges that hinder China's progressive development towards technological leadership. The criticism of Chinese and foreign researchers regarding the tools and the progress of the Program is presented. The prospects for the development of the program in its updated formulation Created in China are revealed. The author concludes that the "Made in China 2025" program is part of the Chinese leadership's strategic vision of the future as it moves from strategic planning to strategic goal setting.

Keywords: innovations, high technologies, robotics, artificial intelligence, microelectronics, chips, technological sovereignty, sanctions, development models, strategic goal setting.

Введение

В декабре 2025 г. был завершен 14-й пятилетний план развития народного хозяйства КНР. Одновременно финишировала программа «Сделано в Китае 2025», которая была интегрирована в планы 13-й (2016–2020 гг.) и 14-й (2021–2025 гг.) пятилеток как одна из его важнейших составных частей. Программа «Сделано в Китае» (далее – Программа) была нацелена на решение первоочередных задач в области технологического развития Китая, вхождение в число инновационных, технологически развитых государств с перспективой перехода от статуса страны – производителя дешевых, массовых, часто некачественных товаров к статусу технологического лидера, рынка новых и новейших оригинальных технологий. Формулировка «Сделано в Китае» существенно отличается от формулировки «Собрано в Китае» (Assembled in China), т. е. простая сборка, производство товара из поступивших извне компонентов. Формулировки «Собрано в Китае» предполагает окончательную сборку, а не преобразование сырья, материалов, технологии. Если же большая часть производственных процессов или работ с добавленной стоимостью выполняется в Китае, то здесь уместна формулировка «Сделано в Китае» (Made in China). Это определяющее правило даже в том случае, если некоторые компоненты были произведены в других странах и поступили в страну по импорту.

Маркировка «Сделано в Китае» (Made in China) была характерна для китайских экспортных товаров с конца XX в. Она охватывала производство массовых, дешевых товаров, включая простую электронику и обувь. Такая маркировка сохранялась до конца 10-х гг. XXI в. При этом во многих странах, включая Россию, она ассоциировалась с товарами, как правило, невысокого качества, подделками под известные международные бренды. По некоторым данным, от 60 до 80% всех подделок в мире приходилось на Китай. Подобная деятельность китайских производителей, использующих так называемую модель Шаньчжай [1; 4; 5; 6], т. е. инновационное копирование, наносила огромный урон торго-

промышленной репутации Китая. Нарушение многими китайскими производителями прав интеллектуальной собственности также подрывало доверие к ним. На негативный образ китайских товаров влияли и действия многих коммерсантов, которые в целях максимизации своей торговой прибыли экспортировали наиболее дешевые, но не всегда качественные товары. Это касалось в первую очередь челноков из России и других стран бывшего СССР.

Низкоценовой сегмент, в котором базировалась большая часть экспортного сектора Китая, был объективно обусловлен несколькими факторами, прежде всего необходимостью наращивания валютной выручки, которая направлялась на закупку в развитых странах передового оборудования и технологий. Важным приоритетом для Китая стало сохранение высоких темпов ВВП, в достижении которых массовое производство недорогих товаров и их экспорт сыграли большую роль. Кроме того, ставилась цель захватить низкоценовой сегмент международного рынка потребительских товаров, чтобы постепенно, наращивая технологический потенциал, перейти на более высокий уровень.

Выдвижение программы «Сделано в Китае 2025» определялось многими причинами. Прежде всего Программа предполагала реабилитацию маркировки «Сделано в Китае» как высококонкурентного товарного знака и бренда на основе производства инновационных, качественных, высокотехнологичных товаров, а также переход от количества к качеству, от ручного труда к автоматизированному производству, к технологиям производства, основанным на прорывных инновациях с опорой на развитие высокотехнологических отраслей [6]. Объективность такого перехода определялась императивами четвертой промышленной революции, тотальной цифровизацией, автоматизацией и роботизацией нового периода индустриализации в Китае, ростом интеллектуальной составляющей во всех цепочках производимого продукта, повышением качества рабочей силы, инженерной, управленческой составляющей.

В процессе перехода происходила последовательная смена моделей использования международного производственного аутсорсинга – от Original Equipment Manufacturer (OEM) к Original Design Manufacturer (ODM) и к Original Brand Manufacturer (OBM). Первые две модели ставили китайского производителя в положение исключительно контрактного производителя с некоторой свободой в исполнении заказа в выборе поставщиков, изменении дизайна, совершенствовании технологических процессов. При этом модель ODM при определенной самостоятельности в выполнении заказа ставила китайского производителя в положение простого аутсорсера перед заказчиком.

В свою очередь OBM – модель, в соответствии с которой, китайский производитель, используя предложенный заказчиком продукт, произво-

дил его с учетом собственных технологий, дополняя элементами оригинального дизайна, новыми функциями и т. п. При этом заказчик мог забрать произведенный товар, мог внести какие-то изменения в этот товар (упаковка, логотип, оформление), выпускать на рынок под своим брендом. В то же время китайский аутсорсер модели ОВМ при существенных технологических инновациях заказанного продукта часто становился оригинальным производителем этого товара, предлагая его самостоятельно или с помощью китайских внешнеторговых организаций на рынок под своим брендом, сначала для внутреннего рынка, а затем и международного. Эта стадия международного производственного аутсорсинга с середины 10-х гг. XXI в. стала определяющей для ряда китайских компаний, в частности малых и средних предприятий.

Основные предпосылки выдвижения программы «Сделано в Китае 2025»

Помимо общих предпосылок разработки программы «Сделано в Китае 2025», определяемых императивами четвертой промышленной революции, к середине 10-х гг. XXI в. был выявлен и ряд внутренних проблем, требующих безотлагательного решения.

Прежде всего это касалось постепенного замедления темпов роста обрабатывающей промышленности. В период с 2002 по 2008 г. количество предприятий обрабатывающей промышленности в Китае активно росло, однако к 2011 г. оно несколько снизилось. После 2011 г., в период вступления экономики Китая в так называемую новую нормальность, добавленная стоимость обрабатывающей промышленности снизилась, а ее темпы роста замедлились. Следует отметить, что при сравнении доли добавленной стоимости обрабатывающей промышленности в приросте ВВП Китая в 2013 г. и 2015 гг., она снизилась с 30,55% в 2013 г. до 29,38% в 2015 г.¹ Это означало, что обрабатывающему сектору промышленности не хватало новых кинетических стимулов, и необходимо искать новые точки роста.

В 2015 г. Китайская инженерная академия совместно с Министерством промышленности и информационных технологий опубликовала «Доклад об индексе развития обрабатывающей промышленности Китая за 2015 г.»² [5]. В Докладе промышленная держава трактовалась как страна, которая обладает масштабной и эффективной обрабатывающей промышленностью, занимает высокое место в мировом разделении труда и имеет большой потенциал для развития. Нарастить этот потенциал мож-

¹ Национальное статистическое бюро Китая : Статистический ежегодник Китая – 2016. – Пекин, Чжунго тунцзи чубаньшэ, 2016 / stats.gov.cn>english/

² URL: https://www.cae.cn/cae/html/main/col1/2016-07/01/20160701085827791756672_1.html

но было за счет развития высокотехнологических производств и занятия высокого места в международном технологическом разделении труда. Программа «Сделано в Китае 2025» должна была содействовать превращению Китая в производственную сверхдержаву.

Помимо индексной проблемы развития, существовал и ряд других проблем, которые также можно было решить, по мнению китайского руководства, за счет развития высокотехнологичных производств. Например, изменение в структуре трудовых ресурсов в пользу наращивания потенциала работников, занятых более сложным, интеллектуальным трудом, формирование растущей группы высококвалифицированных специалистов и др., активизация усилий по разработке отечественных независимых инноваций, отход от инновационного копирования в духе модели Шаньчжая, рудименты которой сохранялись в Китае до последнего времени, а также сокращение зависимости от геополитических факторов, включая разного рода запреты, ограничения, санкции.

Реализация программы «Сделано в Китае 2025»

В мае 2015 г. Госсовет КНР официально опубликовал программу «Сделано в Китае 2025».¹ Подготовка Программы осуществлялась с привлечением более 100 ученых и экспертов с целью разработки плана и дорожной карты высшего уровня для обрабатывающей промышленности Китая на ближайшие 10 лет (включая 13-ю и 14-ю пятилетки). Реализация Программы предполагала содействие новой индустриализации с китайской спецификой. Этот процесс включал три основных составляющих: переход от маркировки «Сделано в Китае» к «Создано в Китае», отход от скорости развития экономики и акцент на качестве на основе новых и новейших технологий и отход от производства массовой продукции к китайским брендам. Программа предусматривала совершенствование инновационной системы производства на предприятиях как главного субъекта технологических инноваций с их всемерной поддержкой государством. В контексте программы ставилась цель на создание инновационной экосистемы производства, представлявшей синергетический комплекс промышленных предприятий, научно-исследовательских компаний (как государственных, так и частных), с упором на поощрение развития собственных НИОКР предприятий, учебных университетов и НИИ, сосредоточенных на фундаментальных инновациях. Вместе с тем Программа ориентировала руководство предприятий на создание национальных демонстрационных инновационных и технологических центров.

Стратегическая цель Программы – переход Китая от статуса мировой фабрики массовых товаров к положению международного субъекта

¹ URL: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05-19/content_9784.htm.

по разработке новых и высоких технологий и выпуску инновационной высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью, создание прорывных технологических образцов. Фактически, предусматривался переход в сообщество технологически развитых стран в рамках стратегии «догнать и перегнать». В отличие от конца 50-х гг. XX в., этот переход основывался не на голом энтузиазме граждан Китая, а был во многом подготовлен и опирался на огромные финансовые резервы (золотовалютные резервы составляли более 3 трлн долларов) [6]. При этом уже имелись заделы в области искусственного интеллекта, цифровизации экономики и общества, робототехники, микроэлектронной промышленности и др.

Так, например, в 2014 г. Китай стал крупнейшим рынком промышленных робототехнических комплексов, с совокупным объемом продаж более 57 тыс. единиц – больше, чем у США или Японии [2]. Для развития полупроводниковой промышленности в 2014 г. был учрежден Большой фонд (98,7 млрд юаней), который сконцентрировал свои ресурсы на поддержке производства, проектировании интегральных микросхем и создании оборудования для полупроводников и т. д. Фондом осуществлялась поддержка крупных китайских компаний в области полупроводниковой промышленности, таких как Semiconductor Manufacturing International Corp (SMIC). В 2014 г. Си Цзиньпин отмечал, что «полупроводники – это базовая технология, которую Китай должен производить самостоятельно»¹. Большой фонд, основанный в 2014 г., продолжал свою деятельность вплоть до настоящего времени, заметно увеличившись в объемах (344 млрд юаней – май 2024 г.)².

Анализируя состояние технологической конкуренции между США и Китаем, российские эксперты отмечали следующие позиции (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Состояние технологической конкуренции между США и Китаем*

Лидируют США	Примерный паритет	Лидирует Китай
Биотехнология. Нанотехнологии. Облачная обработка данных. Коллаборативная техника. Производство полупроводников	Искусственный интеллект. Квантовая информатика. Высокопроизводительные вычислительные системы	Эксафлопсные вычисления. Коммерческие дроны

* Составлено по: [3. – С. 34].

** Добавлено автором статьи.

¹ Цит. по: Суверенитет российской микроэлектроники: с чего начать? Статья подготовлена в компании Strategy Partners в рамках форума «Микроэлектроника 2025» (@RUSmicro).

² China Quest for Semiconductor Self Sufficiency : CETaS Briefing Paper (опубликовано для Emerging Technology and Security в 2024. – cetas.turing.ac.ue).

В целом, исходя из результатов анализа экспертов РСМД, следует отметить слишком оптимистичную оценку паритетности в области искусственного интеллекта. Вплоть до сегодняшнего дня Китай, по свидетельству китайских исследователей, находится на твердом 2-м месте по развитию ИИ, опережая США только в некоторых сегментах.

Таким образом, перед принятием Программы Китай создал определенный технологический задел, который обусловил высокий внутренний совокупный спрос на новые технологии и соответствующие товары. В середине 2010-х гг. в Китае начался бум стартапов, большинство которых относились к высокотехнологичным.

В то же время страна испытывала технологическую зависимость от развитых стран и нехватку собственных инноваций. Однако Программа не была стартом с нуля и стала стратегическим ответом на системные вызовы (внутренние и внешние), чтобы достичь технологического лидерства или хотя бы подтянуться до уровня технологических лидеров.

В основе Программы лежали идеи Среднесрочного и долгосрочного плана развития науки и техники (2006 г.), но с упором на весь производственный процесс¹. Поскольку этот план разрабатывался в 2002–2005 гг., ряд его положений был модернизирован с учетом разворачивающейся четвертой промышленной революции и новых целей и инструментов государственной политики Китая в эпоху развития и внедрения тотальных технологических инноваций.

Стратегической задачей Программы было преодоление ловушки среднего дохода², к которой дрейфовал Китай, снижение зависимости от иностранных технологий, укрепление позиций в высококонкурентных отраслях в глобальных цепочках создания стоимости, в которых он обосновался к середине 10-х гг. XXI в., с целевым посылом достижения технологического суверенитета.

Выделим цели и приоритеты Программы, такие как:

- повышение доли отечественного производства ключевых высокотехнологических компонентов до 70% к 2025 г. [8];
- модернизация промышленности посредством автоматизации и цифровизации (роботизация, умные фабрики, технология 5G и др.);
- развитие 10 ключевых секторов, включая ИИ, робототехнику, электроавтомобили, аэрокосмическую отрасль, биофармацевтику, информационные технологии и др.;

¹ URL: http://www.gov.cn/jrzq/2006-02/09/content_183787.htm.

² См.: «Ловушка среднего дохода» – это такая ситуация, в которой рост заработной платы опережал рост производительности труда и снижал конкурентоспособность рабочей силы, замедляя экономический рост.

– качественный рост инноваций: патенты, производительность и интеграция в мировую экономику.

Возникает вопрос, почему в программу «Сделано в Китае 2025» не включена такая важная цель, как развитие полупроводниковой промышленности, о которой говорил ранее Си Цзиньпин. При этом в китайской печати отмечалось, что это та отрасль, в которой Китай «держат буквально за горло». Однако это не означает, что полупроводниковая промышленность была проигнорирована. Причина отсутствия формулировки – в структуре документа и подходе к обозначению целей, а также в том, что полупроводники были включены в более широкую категорию. Несмотря на то что они не упомянуты в 10 целях напрямую, они вошли в пункт 10 «Информационные и коммуникационные технологии нового поколения». Этот пункт включал полупроводники, дисплейные технологии, операционные системы, сетевое оборудование, 5G и телекоммуникации, облачные вычисления, большие данные.

Таким образом, полупроводниковая промышленность рассматривается как подсистема ИКТ, а не как отдельная отрасль конечного продукта¹.

В Программе акцент делался на конечные продукты, а не на компоненты. Она была сфокусирована на готовых высокотехнологичных продуктах, которые можно экспортировать или использовать в стратегических отраслях. Полупроводники – это входной компонент, «невидимая» технология, без которой эти продукты не смогут работать. Развитие этой отрасли рассматривалось как сквозная задача, а не как отдельная цель. При этом специальная программа для полупроводников уже была запущена за год до выхода Программы Госсовета КНР². Ключевой инструмент – создание национального Большого фонда (21 млрд долларов, 344 млрд юаней)³.

Следует отметить геополитический аспект относительно полупроводников, в производстве которых мировое лидерство принадлежало группе развитых стран. Китай стремился представить программу «Сделано в Китае 2025» как мирную промышленную модернизацию, а не как вызов Западу. Прямое выделение полупроводников – ключевой точки технологического соперничества – могло усилить тревогу США и их союзников. Поэтому акцент был сделан на роботах, высокоскоростных поездах, медицинских приборах и др. как менее чувствительных секторах. Несмотря на это, выдвижение Программы вызвало существенные опасе-

¹ См.: Уведомление Госсовета о выдаче сертификата «Сделано в Китае 2025» № 28. – URL: http://www.gov.cn/zhegce/content/2014-06/24/content_8907.htm (на китайском языке).

² См.: Руководящие принципы по развитию национальной полупроводниковой промышленности, 2014. – URL: <http://www.miit.gov.cn>.

³ China Quest for Semiconductor Self Sufficiency // CETaS Briefing Paper (опубликовано для Emerging Technology and Security в 2024. – cetas.turing.ac.uk).

ния со стороны США, которые открыто заявляли, что не потерпят лидерства другой страны на планете.

Сразу после обнародования Программы Китай начал проводить широкомасштабную PR-кампанию по ее пропаганде, анансируя ее как магистральный путь к технологическому лидерству. Появились сотни статей, комментариев, проводились научные конференции, симпозиумы, в том числе за пределами Китая, включая Россию. Китай явно следовал мудрому завету Дэн Сяопина «не высовываться до поры до времени, оставаясь в тени, накапливать силы». И лишь после того, как США, обеспокоенные заявлениями Китая на предстоящее технологическое и научное лидерство, усилили торгово-экономическое давление на него, включая торгово-экономическую войну с 2017 г., китайское руководство притормозило пропаганду Программы, сменив риторику на ее поддержку. После 2018 г. зарубежные эксперты отмечали значительное снижение частоты упоминаний Программы как в китайских СМИ, так и в отчетности публичных китайских компаний [15]. Кроме того, посвященная Программе веб-страница, не обновлялась с начала торговой войны. Тем не менее масштабы зарубежной критики Программы продолжали расти, подчеркивая трудности, проблемы, вызовы по ее реализации. Результаты этой критики во многом ставили под сомнение то, что Программа будет успешно реализована в 2025 г. При этом указывалось, что политики за пределами Китая, возможно, переоценили фактический эффект китайской Программы. Высказывались опасения, что следование отдельными странами инициативы «Сделано в Китае», может приобрести черты гонки вооружений и т. п., а также выдвигались обвинения в недобросовестной конкуренции и др. [7; 15].

Этапы выполнения программы «Сделано в Китае 2025»

На начальном этапе (2015–2018 гг.) осуществлялась масштабная пропаганда Программы, подкрепляемая ростом субсидий для компаний, попавших в ее орбиту, и увеличением инвестиций в НИОКР.

На втором этапе программа реализовывалась с учетом критики США, ЕС и др., а также совета Дэн Сяопина «не выходить до поры до времени из тени». Был сделан акцент на внутренний рынок и «темные фабрики» – промышленные помещения, в которых нет света, так как места рабочих заняли роботы и механизмы на базе ИИ. Такие фабрики никогда не останавливаются, не ошибаются и не требуют оплаты за сверхурочную работу. Сложные интеллектуальные системы «темных фабрик» без участия человека выполняют все задачи – от сборки до контроля качества. Например, Xiaomi, работая круглосуточно, каждые 3 сек выпускает новый смартфон.

Ускоренно осуществлялась роботизация для компенсации старения рабочей силы и сохранения конкурентоспособности. Реализация Программы уже на этом этапе столкнулась с рядом проблем в достижении некоторых поставленных целей. Так, например, в области патентов Китай лидировал, но значительная их часть имитировала зарубежные образцы, будучи вторичными¹. Наборы патентов, по свидетельству Китайской Академии наук, не стали движущей силой для развития ключевых технологий, особенно в области микроэлектроники². Общей проблемой, по мнению архитектора одной из самых успешных моделей промышленного развития в КНР (бывшего мэра города Чунцина), является местный формализм. Многие провинции просто строили парки ИИ и зоны робототехники, не создавая реальных цепочек создания стоимости [8; 9]. В интервью журналу Yicai Global³ Хуан Цифан заявлял, что местные правительства создают эти парки и зоны, не имея ни кадров, ни технологий, что это не развитие, а имитация. «Многие местные правительства просто раздают субсидии на основе лозунгов «роботы», «чипы», «искусственный интеллект». Это ведет к перепроизводству и пузырям. Нужны целевые инвестиции в цепочки создания стоимости, а не в отдельные компании» [11]. Выступая в Фуданьском университете (Шанхай), китайский эксперт заявил, что «Программа «Сделано в Китае 2025» должна фокусироваться не на «национальных чемпионатах», а на экосистемах промышленных кластеров» [12]. Вместе с тем к середине 2020-х гг. были достигнуты определенные результаты, свидетельствующие о приближении к ключевым целям Программы. Так, бывший министр МИИТ Сяо Яцзи говорил о в высоком уровне выполнения целей, но без конкретных цифр. Академик и архитектор Программы Чжоу Сицюань в 2024 г. заявил, что «мы прошли больше половины пути». В начале 2025 г. исследователи из Народного университета Китая утверждали, что выполнение Программы достигло 80%. Хуан Цифан резко критиковал такие оценки в своих выступлениях, характеризуя их как «цифровой оптимизм». «Говорить, что мы выполнили Программу «МКС 2025» на 80% или 90%, – это значит ничего не понимать в технологических цепочках. Нужна честная диагностика, а не цифровой триумфализм»⁴.

Программа «Сделано в Китае 2025» – не план с конкретными показателями и не имеет единого количественного индекса выполнения.

¹ До 30% патентов из 2,3 млн (2025 г.) зарегистрированных носили имитационный, вторичный, не прорывной характер : Отчет Министерства промышленности и информационных технологий, декабрь 2024 (miit.gov.cn).

² См.: Полупроводники (рынок Китая). – URL: <http://www.tadwiser.ru/index.pkp>.

³ Yicai Global – один из самых уважаемых в современном Китае финансово-экономических медиа, китайский аналог Bloomberg/Caixia.

⁴ Хуан Цифан. Интервью январь 2025 (YicaiGlobal.com)

Это стратегический документ и оценка его результативности осуществляется по отдельным направлениям (роботы, чипы, авиастроение и т. д.), а не в виде общего процента. Официальные источники не используют такие формулировки. Например, в отчете Министерства промышленности и информационных технологий (МИИТ) за 2024 г. с осторожностью отмечается, что в ряде приоритетных секторов достигнут значительный прогресс, однако в ключевых технологиях сохраняется зависимость от зарубежных поставщиков¹.

Прежде чем представить официальные результаты реализации программы «Сделано в Китае 2025», сравним 10 ее приоритетных направлений (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

Направления развития программы «Сделано в Китае 2025»*

Направление	Ключевые подотрасли	Цели
1. Информационные и коммуникационные технологии нового поколения	Полупроводники, 5G, ИОТ облака, большие данные, ОС	Доля местного производства ИКТ $\geq 70\%$, лидерство в 5G
2. Высокотехнологичные станки и робототехника	Промышленные роботы, ЧПУ-станки, сервоприводы	Локализация компонентов $\geq 70\%$
3. Аэрокосмическое оборудование	Коммерческие самолеты, спутники, ракеты	COMAC с 919 – серийное производство, BeiDou – глобальная система
4. Морское оборудование и высокотехнологичные суда	LNG-танкеры, буровые платформы, подводные аппараты	Доля Китая на рынке высокотехнологичных судов $\geq 35\%$
5. Современное железнодорожное оборудование	Высокоскоростные поезда, метро, системы управления	Экспорт $\geq 30\%$ производства, технологический суверенитет
6. Энергетическое оборудование	Электромобили, АЭС, ВИЭ	20% новых авто – электрические. Лидерство в ВИЭ
7. Сельскохозяйственная техника нового поколения	Умные тракторы, дроны, автоматизированные системы	Механизация $\geq 80\%$, интеллектуализация полей
8. Новые материалы	Полупроводниковые материалы, компоненты, РЗМ	Самообеспечение в ключевых материалах $\geq 80\%$
9. Биомедицинские технологии и оборудование	МРТ, КТ, биофармацевтика, ИИ-диагностика	Доля местного оборудования $\geq 50\%$
10. Электроника и телекоммуникации (объединяют с 1-м)	–	–

* Источник: http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19content_9784.htm

Примечание: В оригинальном китайском документе 10 направлений. Первое уже включает электронику и телекоммуникации, поэтому отдельно пункта 10 «Электроника» нет. Пункт первый самый широкий.

В таких отраслях, как железнодорожное оборудование, электромобили и аккумуляторы (компании BYD, CATL), 5G и телеком (компании

¹ См.: Отчет Министерства промышленности и информационных технологий, декабрь 2024. – URL: www.miit.gov.cn

Huawei, ZTE), в 2023–2025 гг. были достигнуты наибольшие успехи. Кроме того, уже в 2023 г. Китай стал ведущим участником мирового рынка в области робототехники. В 2024 г. было установлено 542 тыс. новых роботов – вдвое больше, чем 10 лет назад. По соотношению количества роботов к числу сотрудников (на 10 тыс. работников) в 2023 г. на Китай приходилось уже больше промроботов, чем в Германии и Японии [16]. При этом было получено 190 тыс. патентов, связанных с роботами, – почти две трети их общего количества¹. Был сформирован самоподдерживающийся виртуальный цикл: роботы + ИИ, т. е. роботы генерируют данные для ИИ, а ИИ улучшает роботов. В области искусственного интеллекта основным достижением стало формирование крупнейшего в мире рынка ИИ с упором на промышленное применение. Масштабное развертывание сети 5G (5 млн базовых станций) – еще одно достижение в развитии высокотехнологичных производств [14]. Китай – мировой лидер в производстве электромобилей. Существенные успехи страна достигла в производстве оборудования для ВИЭ, в области мировой сборки электроники, в производстве высокоскоростных поездов и др. (табл. 3).

Т а б л и ц а 3

Основные результаты «Сделано в Китае 2025» на 2024–2025 гг.*

Направление	Уровень локализации	Источник
Электромобили	95% компонентов локализованы	CATL. Ежегодный доклад 2024
Промышленные роботы	70% сборки; 40% ядра (редукторы)	CRIA, 2024
Полупроводники (средний уровень размера (mature mode))	60% производства	CSIA, 2024
Полупроводники высокого уровня (advanced mode)	Менее 10% (7 нм и ниже)	Technosights, 2024
Авиационные двигатели	Менее 20%	COMAC Disclosure, 2025

* Составлено по данным китайских СМИ.
Примечание: Средневзвешенный процент выполнения около 60–70%

Китай добился выдающихся достижений в области развития биотехнологий, обогнав ЕС и практически догнав США, в разработке новых лекарств. Интерес к китайским биотехнологиям перерос в инвестиционную волну. Компании Merck, Astra Zenica, Roche и Pfizer скупают китайские разработки и заключают лицензионные соглашения на рекордные суммы. Например, компания Pfizer выделила 1,2 млрд долларов на со-

¹ China remains world's largest industrial robot Market – Xinhua Editor: huaxia. 22.08.2024.

глашение с китайской компанией 3SBio по перспективному онкологическому препарату¹.

Достижениями фундаментального порядка Программы стали создание гигантской промышленной базы, огромного внутреннего рынка, которые обеспечили спрос и создали условия для внедрения новых технологий благодаря масштабным инвестициям в НИОКР, включая государственные вложения и растущие частные. Важным достижением можно считать и возвращение в Китай высококвалифицированных кадров, получивших опыт за рубежом. Китай еще раз в новейшей истории продемонстрировал способность мобилизовать ресурсы на реализацию национальных стратегий.

Вместе с тем процесс реализации Программы сопровождался рядом проблем как внутреннего, так и внешнего характера. К числу внешних проблем, которые тормозили выполнение Программы, относились санкции со стороны развитых стран, прежде всего США, ЕС и др. Санкции влияли на зарубежные инвестиции в высокотехнологические отрасли Китая, запрещали импорт ряда высокотехнологичного оборудования, в частности, импорт из Голландии литографов компании ASML для производства новейших полупроводников. Эти меры сохраняли критическую зависимость от иностранных технологий, особенно в микроэлектронике.

Среди внутренних проблем отмечался эффект инновационного парадокса. Исследования 2018–2021 гг. показали, что большие объемы производства, а также получение патентов (многие из которых были имитацией западных разработок), не всегда приводили к прорывным инновациям, выпуску продукции мирового уровня, повышению производительности труда или прибыльности, финансируемых государством компаний [15]. К числу внутренних вызовов относились дисбаланс в цепочке создания стоимости, т. е. концентрация китайских компаний на сборке и производстве, а не на проектировании и разработке, особенно в области микроэлектронной промышленности. Отмечались и другие проблемы, включая дефицит высококвалифицированных специалистов, социальные проблемы, связанные с переобучением высвобождающихся работников, киберриски.

Общая оценка Программы и методов ее реализации дается в выступлениях Хуан Цифана (наиболее авторитетного среди бывших чиновников и цитируемого в китайских СМИ и научных работах). Китайский аналитик констатирует, что Программа «Сделано в Китае 2025» достигла успеха в масштабировании, но столкнулась с пределами в глубоких технологиях. Китай может доминировать в сборке, но пока не в кор-

¹ URL: <https://www.profinance.ru/news2/2025/05/20/cg14-pfizer-kupila-u-kitajtsev-patent-na-preparat-ot-raka-za-rekordnye-12-milliarda-d.html>

новых инновациях, таких как EUV-литографы или EDA-системы. Будущее – не в гонке за 70% локализации, а в создании открытых, но устойчивых цепочек, где Китай контролирует ключевые узлы¹. В интервью журналу Yicai Global в начале 2025 г. он отмечал, что реализация программы «Сделано в Китае 2025» изменила восприятие Китая как страны дешевого труда на мирового лидера. Но главный урок последних лет: невозможно достичь суверенитета только через субсидии, нужны фундаментальные исследования, защита интеллектуальной собственности и открытость для талантов. Как отмечается в китайских источниках, открытая, аргументированная критика Хуан Цифана, несмотря на то что он не является официальным лицом и высказывает собственное мнение в отношении реализации Программы, была поддержана Си Цзиньпином в опубликованной статье журнала «Цюши». Так, Председатель КНР заявил о необходимости «исправлять ошибки, смело анализировать себя и постоянно размышлять о своих недостатках, не скрывая свои ошибки» [9].

Вместе с тем реализации этих требований мешает сложившаяся в Китае модель управления экономикой, которую китайские экономисты Вэй Сюнь, Дж. Чан (Сянген), Ван Юйхэн (Шэньчжэнь) назвали мандаринской моделью². Эта модель определяется двумя ключевыми факторами: центральной ролью государства, которое направляет и стимулирует развитие экономики за счет инвестиций и льгот; системой назначения руководителей провинций при постановке перед ними задач по реализации центральных планов, программ. Элементы такой модели использовались в традиционном Китае вплоть до 1911 г. Назначая руководителей и ставя перед ними плановые задачи, государство объективно порождает несправедливую конкуренцию в погоне за контрольными цифрами. Хотя это и стимулирует рост, возникают риски искажения отчетности и, соответственно, восприятия реальной структуры экономики, роста задолженности, рецидива формализма, когда под «шапкой» актуальных инициатив, функционируют традиционные модели. При этом следует учитывать, что рост ВВП в Китае – это не просто индикатор экономического развития, но и основа показателя эффективности для провинций и регионов. От результатов развития этих территорий зависит карьера губернаторов и чиновников. Поэтому они часто принимают амбициозные планы, не обладая ни материальными ресурсами, ни квалифицированными кадрами.

¹ См.: Интервью Хуан Цифана компании Caixia (декабрь 2024 г.)

² См.: Экономические исследования, аналитика и дискуссии. The Mandarin Model of Growth – t.me>/Econsonline. 22.07.2025.

Выводы

Программа «Сделано в Китае 2025» – стратегическая инициатива по лекалам китайской модернизации (не равна западной вестернизации) по повышению конкурентоспособности национальной промышленности на основе перехода от производства товаров массового потребления к высокотехнологичному, инновационному производству высококачественных товаров со значительной добавленной стоимости. За 10 лет реализация Программы оказала существенное влияние на структуру и состояние китайской экономики. Однако это влияние оценивается как достаточно противоречивое с точки зрения заявленных целей и их выполнения.

С одной стороны, получили заметное развитие высокотехнологичные отрасли китайской экономики, включая роботехническую, фармацевтическую (биотех), космическую, искусственный (генеративный) интеллект и др. Китай превратился в догоняющую высокотехнологическую державу, бросив вызов группе высокотехнологических стран.

Переход от прежней модели развития, основанной во многом на тотальном заимствовании зарубежных разработок и технологий, к новой технологической модели сопровождался рядом противоречий. Формирование передовой технологической основы китайской экономики проходило в рамках использования апробированных ранее механизмов и моделей управления. Этот инструментарий включал массированные государственные инвестиции, разбавляемые некоторыми частными вложениями, многообразными стимулами, субсидиями, льготами, выделением национальных чемпионов, таких как привилегированная часть предпринимательства, «маленькие гиганты» и др. Все эти усилия в ряде случаев не приносили ожидаемого эффекта ни по росту производительности труда, ни по повышению инновационности производства.

Переход на инновационный рост за счет собственных разработок, технологий тормозился использованием модели Шаньчжая (инновационного копирования зарубежных образцов), которая при ее некоторой модификации использовалась в Китае до середины 2020-х гг. Отказаться от этой модели за короткий период было достаточно сложно, что и проявилось в ситуации с китайскими технологическими патентами в начале 2020-х гг., значительная часть которых имитировала, копировала передовые зарубежные образцы, добавляя незначительные инновации.

В результате достижение ряда целей, зафиксированных в Программе, не было достигнуто вследствие рудиментов модели Шаньчжая, других внутренних проблем (неэффективного использования государственной поддержки рядом предприятий, «компанейским» подходом к развитию некоторых высокотехнологических производств с рецидивами мандаринской модели управления), а также внешними вызовами со стороны США и их союзников, объявивших торговую, а затем и технологическую

холодную войну в рамках политики сдерживания Китая. Особенно это отразилось на развитии китайской полупроводниковой промышленности, которая, несмотря на отдельные технологические прорывы, оставалась в рамках устойчивого догоняющего состояния.

Тем не менее подобная ситуация не должна заслонять стратегические результаты Программы. Прежде всего выполнение Программы стало переходной ступенью к цели высокотехнологичной крупной державы. Произошла смена имиджа Китая как мирового сборочного цеха по производству товаров на основе «коробочных» технологий, исполнителя заказов западных компаний в рамках модели OEM – международного производственного аутсорсинга. В период действия Программы модернизация промышленности Китая проходила уже в смешанной форме, как с использованием зарубежных технологий, так и растущей долей собственных разработок.

Провозглашение Программы «Сделано в Китае 2025» стало определенным ответом на призыв США сформировать альянс под названием Chimerica, т. е. China + USA, в котором Китаю отводилась роль подсобного партнера, выполняющего сборку массовых товаров по технологиям США и других высокотехнологичных государств. Это идея была отвергнута Китаем.

Реализация Программы стала существенным шагом в направлении ее дальнейшего совершенствования и развития к модели «Сделано в Китае 2025 2.0». В новом варианте модели упор в развитии уже должен делаться на использование преимущественно собственных инноваций и технологий. Новая программа должна стать основой для перехода от догоняющего импортозамещения к опережающей модели.

Новая программа должна раскрыть творческий потенциал китайских разработчиков оригинальных технологий и создать модель Created in China, т. е. модель Китая, производящего товары по полному циклу – от разработки до готовых товарных образцов. При этом должна формироваться устойчивая культура качества инноваций, развития творческого мышления, постоянной креативности.

Программа «Сделано в Китае 2025» – часть стратегического видения китайским руководством будущего (за выполнением ее виден новый горизонт). В планах Китая – осуществить переход от стратегического планирования к стратегическому целеполаганию. Стратегия целеполагания – это прерогатива тех стран, которые обладают полным суверенитетом (не автаркическим): культурно-ценностным, технологическим и общеэкономическим. Именно к нему, реализуя свои инициативы по лекалам китайской модернизации, и стремится Китай.

Цели Китая амбициозны, однако они опираются на достигнутый результат социально-экономического развития. Пути их достижения, как

говорят в Китае, извилисты, но общий тренд их достижения можно оценить как положительный.

Список литературы

1. Авдокушин Е. Ф. Промышленная политика / под ред. А. С. Булатова. – М. : КноРус, 2020.
2. Бум промышленных роботов в Китае // Russian Association of Robotics. – 2015. – 7 November. – URL: <http://robotunion.ru/cn/novosti/35-bum-industrialnykh-robotov-v-kitae>
3. Международные и социальные последствия использования искусственного интеллекта // Рабочая тетрадь. – 2018. – № 44.
4. Фэн Цин. Анализ стратегии имитационных инноваций малых и средних предприятий в Китае // Нунье кэсюэ. – 2010. – № 4 (На китайском языке).
5. Ли Гуанду. Три состояния Шаньчжай // Новые финансы. – 2009. – № 1.
6. Лю Ган. Второй поворот китайской экономики: от экономики «Сделано в Китае» к инновационной экономике. – Пекин : Чжунго цайчжэн цзинцзи чубаньшэ, 2010. (На китайском языке).
7. Катасонов В. Значительная часть валютных резервов Китая находится в «тени». – URL: <https://www.fondsk.ru/news/2023/11/14/znachitelnaya-chast-valyutnykh-rezervov-kitaya-nakhoditsya-v-teni.html>
8. Отчет Министерства промышленности и информационный технологий, декабрь 2024 г. – URL: www.miit.gov.cn (На китайском языке).
9. Россия и Китай : Евразийское обозрение (журнал). – 2024. – № 1 (31). – URL: <https://evrasia.org/projects/russia-and-china>
10. Си Цзиньпин. Углублять самореволюцию партии // Цюши. – 2022. – № 1 (на китайском языке). – URL: www.qstheory.cn
11. Хуан Цифан. 5 лет после торговой войны: уроки для промышленной политики Китая. – URL: www.yicai.com/news/102158723.html (На китайском языке).
12. Хуан Цифан. Китайская промышленная политика: проблемы расточительства и дублирования. – 2021. – Декабрь 23. – URL: <https://www.yicaglobal.com/news/huang-qifan...>
13. Хуан Цифан. Экономическая модель Китая: от глобализации к высококачественному росту. – Шанхай : Фуданьский кампус. – 2022. – Ноябрь 12. – URL: <https://www.yicai.com/news/101652398.html>.
14. Шаньчжай пришел. Чжунго цайцзи баодао, Цзисе чунье чубаньшэ. – Пекин, 2009. (На китайском языке).
15. Bock Grec. China Winning the Race for Robotics? AI Insider News, Data and Intelligence, 2025, October 4.

16. Lee Branstetter, Guangwei Li. The Actual Effect of China: Made in China 2025» Initiative May Have Been Overestimated. – URL: / CEFR.org/VoxEu.

17. Squegliu Giorgia. China Robotics Industry: What are the Foreign Stakeholders : China Briefing, 2025, 30 june.

References

1. Avdokushin E. F. Promyshlennaya politika [Industrial Policy], edited by A. S. Bulatov. Moscow, KnoRus, 2020. (In Russ.).

2. Bum industrialnykh robotov v Kitae [The Boom of Industrial Robots in China]. Russian Association of Robotics, 2015, November 7. (In Russ.). Available at: <http://robotunion.ru/cn/novosti//35-bum-industrialnykh-robotov-v-kitae>

3. Mezhdunarodnye i sotsialnye posledstviya ispolzovaniya iskusstvennogo intellekta [International and Social Consequences of Using Artificial Intelligence]. *Rabochaya tetrad* [Workbook], 2018, No. 44. (In Russ.).

4. Fen Tsin. Analiz strategii imitatsionnykh innovatsiy mal'kh i srednikh predpriyatiy v Kitae [Analysis of the Strategy of Imitation Innovations of Small and Medium-Sized Enterprises in China]. *Nongye kexue*, 2010, No. 4. (In Chinese).

5. Li Guandu. Tri sostoyaniya Shanchzhaya [The Three States of Shanzhai]. *Novye finansy*, 2009, No. 1.

6. Lyu Gan. Vtoroy povorot kitayskoy ekonomiki: ot ekonomiki «Sdelano v Kitae» k innovatsionnoy ekonomike [The Second Turn of the Chinese Economy: from a Made in China Economy to an Innovative Economy]. *Pekin, Chzhungo tsaychzhen tszintszi chubanshe*, 2010. (In Chinese).

7. Katasonov V. Znachitelnaya chast valyutnykh rezervov Kitaya nakhoditsya v «teni». [A Significant Part of China's Foreign Exchange Reserves is in the "Shadow"]. (In Russ). Available at: <https://www.fondsk.ru/news/2023/11/14/znachitelnaya-chast-valyutnykh-rezervov-kitaya-nakhoditsya-v-teni.html>

8. Otchet Ministerstva promyshlennosti i informatsionnykh tekhnologiy, dekabr 2024 g. [Report of the Ministry of Industry and Information Technology] Available at: www.miit.gov.cn. (In Chinese).

9. Rossiya i Kitay : Evraziyskoe obozrenie (zyrnal) [Russia and China : The Eurasian Review (Journal)], 2024, No. 1 (31). Available at: <https://evrasia.org/projects/russia-and-china>

10. Si Tszinpin. Uglublyat samorevolutsiyu partii [Deepen the Self-revolution of the Party]. *Tsyushi*, 2022, No. 1 (In Chinese). Available at: www.qstheory.cn

11. Khuan Tsifan. 5 let posle trgovoy voyny: uroki dlya promyshlennoy politiki Kitaya [5 Years after the Trade War: Lessons for China's Industrial Policy]. (In Chinese). Available at: www.yicai.com/news/102158723.html

12. Khuan Tsifan. Kitayskaya promyshlennaya politika: problemy rastochitelstva i dublirovaniya [Chinese Industrial Policy: Problems of Waste and Duplication], 2021, December 23. (In Chinese). Available at: <https://www.yicaglobal.com/news/huang-qifan...>

13. Khuan Tsifan. Ekonomicheskaya model Kitaya: ot globalizatsii k vysokokachestvennomu rostu [China's Economic Model: from globalization to high-quality growth]. Shankhay, Fudanskiy kampus, 2022, – November 12. (In Chinese). Available at: <https://www.yicai.com/news/101652398.html>

14. Bock Grec. China Winning the Race for Robotics? [China Winning the race for Robotics]. AI Insider News, Data and Intelligence, 2025, October 4.

15. Shanchzhay prishel [Shanzhai Has Come]. Chzhungo tsaytsi baodao, Tszise chune chubanshe. Pekin, 2009. (In Chinese).

16. Lee Branstetter, Guangwei Li. The Actual Effect of China: Made in China 2025» Initiative May Have Been Overestimated. Available at: [/ CEFR.org/VoxEu](http://CEFR.org/VoxEu)

17. Squegliu Giorgia. China Robotics Industry: What are the Foreign Stakeholders, China Briefing, 2025, 30 june.

Поступила: 25.03.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторе

Евгений Федорович Авдокушин
доктор экономических наук,
профессор кафедры экономической
теории и менеджмента МПГУ.
Адрес: ФГБОУ ВО «Московский
педагогический государственный
университет», 127006, Москва,
ул. Каретный Ряд, д. 2.
E-mail: aef2005@yandex.ru

Information about the author

Evgeny F. Avdokushin
Doctor of Economics, Professor
of the Department of Economic Theory
and Management of Moscow Pedagogical
State University.
Address: Moscow Pedagogical State
University, 2 Karetny Ryad Street,
Moscow, 127006, Russian Federation.
E-mail: aef2005@yandex.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-58-77>

ОЦЕНКА ВОВЛЕЧЕННОСТИ СТРАН БОЛЬШОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ПАРТНЕРСТВА ВО ВНЕШНЕТОРГОВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ¹

Е. Л. Андреева, П. В. Ильясов

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук,
Екатеринбург, Россия

Трансформация мирохозяйственных связей предполагает пересмотр подходов к оценке внешнеэкономического взаимодействия стран в сторону более гибких и мягких форматов, таких как, например, партнерство, в том числе в рамках иницированного в 2015 г. российским Президентом В. В. Путиным Большого Евразийского партнерства (БЕП). Цель исследования – проведение комплексного анализа вовлеченности стран БЕП в международную торговлю и инвестиционные процессы с использованием эконометрических инструментов с целью усиления взаимодействия в рамках БЕП. Исследование базируется на панельных и парных данных по 18 странам пространства БЕП за 2000–2024 гг., представленных в базах данных международных организаций (*UNCTAD, Всемирный банк, МВФ, ВТО, WIPO, UN Comtrade*). В качестве методологической основы исследования был использован инструментарий многоуровневой эконометрической модели, в том числе гравитационной модели торговли. Применены расширенная гравитационная модель торговли, учитывающая экономический размер, расстояние и институциональные факторы, и многоуровневая эконометрическая модель, анализирующая влияние торговли, ПИИ, технологической готовности на платежный баланс за период 2000–2024 гг. Авторами сделан вывод, что БЕП обладает интеграционным потенциалом, но имеет ряд логистических и институциональных барьеров. Проведенные эконометрические расчеты подтвердили, что концентрация экспорта и диверсификация импорта ассоциированы с усилением интеграции, в то время как логистические трудности и ограниченные торговые соглашения – с замедлением. Развитию БЕП способствует активизация региональных соглашений и логистики при снижении институциональных барьеров и гармонизации стандартов.

Ключевые слова. гравитационная модель, платежный баланс, технологическая готовность, региональные торговые соглашения.

¹ Статья выполнена в рамках реализации проекта РНФ № 25-28-01505, <https://rscf.ru/project/25-28-01505/>

ASSESSMENT OF INVOLVEMENT OF COUNTRIES OF GREATER EURASIAN PARTNERSHIP INTO FOREIGN TRADE INTERACTION¹

Elena L. Andreeva, Petr V. Ilyasov

Institute of Economics of Ural Branch of the Russian Academy of Sciences
Ekaterinburg, Russia

Transformation of global economic relations presupposes reconsideration of approaches to assessment of foreign economic interaction of countries towards more flexible and soft formats, as, for example, partnership, including the Greater Eurasian partnership (GEP) initiated 2015 by the Russian President V. V. Putin. The goal of study is to conduct complex analysis of involvement of GEP countries into international trade and investment processes with use of econometric instruments in order to strengthen the interaction within GEP. The study is based on panel and paired data on 18 GEP countries for 2000–2024, presented in databases of international organizations (UNCTAD, World Bank, IMF, WTO, WIPO, UN Comtrade). The tools of a multilevel econometric model, including a gravity trading model, were used as the methodological basis of the study. An expanded gravity model of trade has been applied, taking into account economic size, distance, and institutional factors, and a multilevel econometric model analyzing the impact of trade, FDI, and technological readiness on the balance of payments for the period 2000–2024. The authors conclude that GEP has an integration potential, but it has a number of logistical and institutional barriers. Econometric calculations have confirmed that export concentration and import diversification are associated with increased integration, while logistical difficulties and limited trade agreements are associated with a slowdown. The development of GEP is facilitated by the activation of regional agreements.

Keywords: econometric model, balance of payments, technological readiness, regional trade agreements.

Введение

В меняющихся геоэкономических условиях происходит переформатирование мирохозяйственных связей и региональных интеграционных систем, в связи с чем существенно возрастает их роль и привлекательность для потенциальных участников. Эта трансформация вызвана объективными и субъективными факторами развития развитых и развивающихся стран в последнее время: усиление экономической, в том числе технологической конкуренции, и позиций в ней развивающихся стран; обострение геополитической напряженности из-за санкционных ограничений со стороны развитых стран; повышение роли и значимости трансформации в постпандемийных условиях и в процессе развития цифрови-

¹ The article was published within the framework of the RNF project № 25-28-01505, <https://rscf.ru/project/25-28-01505/>

зации во всех сферах. Это требует пересмотра условий вовлеченности стран евразийского пространства в мирохозяйственные отношения и усиливает роль и значимость их внешнеторгового и экономического взаимодействия в формирующемся полицентричном мире, а также разработки соответствующих стратегий развития интеграционного потенциала Большого Евразийского партнерства (БЕП). Реализация потенциала развития взаимодействия России и партнеров по БЕП способствует усилению их внешнеторговых и технологических позиций, технологического суверенитета и национальной безопасности.

Актуальность решения обозначенной проблемы обусловлена тем, что развитие международного экономического объединения (партнерства) с российским участием на базе ЕАЭС предоставляет России большой рынок, где востребованы ее товары и возможны взаиморасчеты в национальных валютах, большой ресурсный потенциал и возможность создать интеграционное поле со своими правилами взаимодействия в интересах межстранового сотрудничества. Предполагается двуединое рассмотрение понятия Большого Евразийского партнерства как концепции и инициативы, фигурирующей в документах. В Концепции внешней политики Российской Федерации в пункте 39.7 (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229) обозначено, что в целях обеспечения экономической безопасности, экономического суверенитета и экономического роста Российская Федерация намерена уделять внимание региональной экономической интеграции в целях становления Большого Евразийского партнерства.

Таким образом, актуальность решения этой проблемы обусловлена:

- трансформационными вызовами мирохозяйственной системы (усиливающимся протекционизмом со стороны развитых стран, перманентным глобальным развитием технологий и технологической конкуренции, развитием геокультурной идентичности в формирующемся полицентричном мире);
- накопленным потенциалом интеграции стран ЕАЭС (в том числе за счет созданного институционального обеспечения интеграции) и в то же время недостаточной степенью использования этого потенциала;
- необходимостью реализации данного потенциала как в интересах Российской Федерации и стран ЕАЭС, так и третьих стран, участвующих или планирующих участие в процессе развития Большого Евразийского партнерства.

В этой связи цель данной статьи – оценка вовлеченности стран БЕП в международную торговлю и инвестиционные процессы с использованием эконометрических инструментов для укрепления взаимодействия в рамках БЕП.

Исходя из данной цели формулируются следующие исследовательские вопросы:

- какие экономические и географические факторы определяют интенсивность торговых потоков между странами пространства БЕП;
- как внешняя торговля и уровень технологической готовности связаны с формированием платежного баланса стран рассматриваемого пространства;
- какие факторы определяют различия в уровне внешнеэкономического взаимодействия стран БЕП?

Для ответа на поставленные вопросы разработан инструментарий, сочетающий эмпирические данные и аналитические модели.

Обзор литературы

Вопросы формирования БЕП приобретают в последнее время особую значимость на различных уровнях в связи с поворотом российской экономики на Восток [4], происходящим сопряжением в рамках инициатив «Пояс и путь» (ИПП) и ЕАЭС [5; 15], а также реализуемыми перспективными проектами по развитию БЕП [2; 9; 13]. Данное развитие происходит с учетом как российского пояса соседства в целом, так и отдельных стран-партнеров по БЕП [11; 17]. Авторы при этом рассматривают трансформацию транспортного каркаса Евразии [7], интенсивность товаропотоков в ЕАЭС [18], а также роль региональных цепочек стоимости как механизма укрепления торговой интеграции [1]. Среди новых направлений евразийского партнерства [12], помимо торгово-экономического сотрудничества [14], важную роль играет развитие международных транспортных коридоров [10]. Таким образом, в формировании БЕП особое значение отводится транспортно-логистической связанности и торгово-экономическим соглашениям. Это создает предпосылки для развития методического подхода к оценке внешнеэкономического взаимодействия стран, учитывающего современные модификации гравитационных моделей и устойчивые методы оценки [3; 31].

Исследованию эконометрической оценки интеграционных процессов посвящены работы отечественных и зарубежных ученых. Из зарубежных авторов следует выделить Г. Джонсона, разработавшего неоклассическую теорию платежного баланса, которую, по нашему мнению, можно использовать в качестве основы для анализа торгово-экономических связей БЕП [28]. Платежный баланс исследуется не как самостоятельный индикатор интеграционного взаимодействия, а как структурный отражатель внешнеэкономической позиции страны, что соответствует неоклассической трактовке Г. Джонсона, где платежный баланс рассматривается как агрегированный результат совокупности торговых, инвестиционных и финансовых потоков.

В работах Я. Тинбергена [32], Дж. Андерсона [21] и Р. Финстры [26] раскрывается взаимосвязь внешнеторговых связей стран с показателями их экономического развития. Выводы А. Дирдорфа, К. Хеда, Т. Майера и Й. Йотова [25; 27; 34] подтверждают негативное влияние логистических барьеров и инфляции [29; 30] на развитие внешней торговли. Дж. Бергштрэнд, Р. Балдвин и Д. Тальони [22; 23] в своих трудах отмечают институциональные преимущества интеграции.

Применение гравитационной модели к различным интеграционным объединениям, таких как БРИКС [24; 33], АСЕАН [20], подтвердили положительную связь экспорта стран с величиной их экономик. Е. Давыденко, М. Егорова, А. Схведиани, К. Яблонская, Е. Мохов [6] в проведенном исследовании доказали, что объем экспорта России и Беларуси со странами-партнерами по БРИКС положительно связан с объемами ВВП этих стран и объемами ВВП на душу населения стран-экспортеров.

Эконометрический инструментарий гравитационного моделирования расширился за счет различных модификаций [19]. Так, О. Н. Жилкин, С. А. Балашова, А. А. Абрамова [8] провели анализ взаимной торговли стран ЕАЭС и представили рекомендации для включения дополнительных факторов в гравитационную модель. И. С. Смирнов [16], используя гравитационную модель для проверки степени влияния различных социально-географических факторов на международную и межрегиональную торговлю, установил, что фактор подобия стран не является ключевым и объясняющим торговые потоки между странами.

Таким образом, анализ исследований российских и зарубежных ученых позволяет заключить, что на данной стадии формирования БЕП актуальным является комплексный анализ перспектив развития внешне-торговых потоков и их регулирование как внутри интеграционного объединения, так и в третьих странах, а также поиск оптимальных форм данного взаимодействия с учетом происходящих трансформаций мирохозяйственных связей. В рамках БЕП, характеризующегося высокой взаимосвязанностью торговых и инвестиционных каналов, динамика платежного баланса отражает степень внешнеэкономической открытости и устойчивость интеграционных связей. Данное исследование вносит вклад в понимание сущности и специфики современной евразийской интеграции, анализирует влияние внешней торговли и технологий на платежный баланс стран и предлагает обоснование факторов развития БЕП.

Материалы и методы

В рамках исследования под пространством БЕП понимается совокупность стран, участвующих в институциональном взаимодействии с ЕАЭС, БРИКС или ШОС, либо имеющих действующие или планируемые соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве с государствами

ядра БЕП. Критерий включения страны в выборку – наличие устойчивых торговых связей с государствами ЕАЭС и участие в евразийских интеграционных форматах.

Для оценки взаимодействия стран в рамках БЕП предлагается применение эконометрического подхода, устанавливающего влияние важнейших макроэкономических показателей на гравитационную модель торговли, дополненную инвестиционными и технологическими факторами. В свою очередь для оценки влияния макроэкономических и технологических показателей на интеграцию была использована эконометрическая модель с фиксированными эффектами. Выбор модели с фиксированными эффектами обусловлен тем, что она корректно учитывает неизмеримую межстрановую гетерогенность, неизбежно коррелирующую с ключевыми регрессорами в выборке стран БЕП, что делает альтернативные спецификации (модель случайных эффектов, линейная модель вероятности) несостоятельными.

Отбор результирующей переменной и регрессоров в модели (1) основан на неоклассической теории платежного баланса, где текущий счет выступает агрегированным отражением совокупного результата внешней торговли, а также потоков доходов от международных инвестиций. Включение GDP_{pc} , FDI и CPI обеспечивает учет ключевых макроэкономических детерминант, определяющих внешнеэкономическую позицию страны, а вектор $Z_{i,t}$ фиксирует институционально-технологические факторы, непосредственно связанные с интеграционной вовлеченностью в рамках БЕП.

Поскольку сальдо текущего счета платежного баланса может принимать как положительные, так и отрицательные значения, применение логарифмической трансформации напрямую件 невозможно. Для корректного учета асимметрического распределения переменной и сохранения наблюдений с отрицательными значениями в модели используется преобразование обратного гиперболического синуса сальдо платежного баланса по счету текущих операций страны i в период t ($asinh(CAB_{i,t})$):

$$asinh(CAB_{i,t}) = \beta_0 + \beta_1 \ln(GDP_{pci,t}) + \beta_2 \ln(FDI_{i,t}) + \beta_3 \ln(CPI_{i,t}) + \beta_4 Z_{i,t} + \alpha_i + \gamma_t + \epsilon_{i,t}, \quad (1)$$

где β_0 – константа модели;

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ – коэффициенты при регрессорах;

$GDP_{pci,t}$ – ВВП на душу населения страны i в период t (в постоянных ценах);

$FDI_{i,t}$ – чистый приток прямых иностранных инвестиций в % ВВП для страны i в период t ;

$CPI_{i,t}$ – индекс потребительских цен (уровень инфляции) в стране i в период t ;

$Z_{i,t}$ – вектор факторов (индекс готовности к передовым технологиям $FTRI$, индекс концентрации и диверсификации торговли);

α_i – фиксированный эффект страны i ;

γ_t – временной эффект периода t ;

$\epsilon_{i,t}$ – случайная ошибка (остаток) для страны i в период t .

Коэффициенты при объясняющих переменных отражают полулогарифмическую зависимость между регрессорами и трансформированным значением сальдо текущего счета. При больших значениях переменной зависимость приближается к лог-линейной интерпретации.

Для проверки устойчивости результатов использовалась последовательная спецификация моделей. Модель 1 включает базовые макроэкономические факторы (GDP_{pc} , CPI , FDI) и технологический индикатор $FTRI$. Модель 2 расширяет спецификацию более длинным временным лагом для технологической готовности. В модели 3 исключается регрессор CPI для повышения точности коэффициентов и описательной способности спецификации. В модели 4–6 поэтапно включаются показатели структуры торговли – индексы концентрации и диверсификации экспорта и импорта. Такой подход позволяет оценить устойчивость коэффициентов при расширении набора объясняющих переменных.

Индекс концентрации торговли рассчитывался по формуле Херфиндаля – Хиршмана (Herfindahl-Hirschman Index – HHI):

$$HHI = \sum_j \left(\frac{\text{Экспорт}_{ij}}{\text{Общий экспорт}_i} \cdot 100 \right)^2, \quad (2)$$

где Экспорт_{ij} – экспорт страны i в страну j ;

Общий экспорт_i – общий объем экспорта страны i .

Интерпретация результатов в зависимости от величины HHI ниже 1 500 означает низкий уровень концентрации, в интервале 1 500–2 500 – умеренный, более 2 500 – высокий.

Для анализа двусторонней торговли между странами i и j в период t была построена гравитационная модель. Зависимая переменная – натуральный логарифм товарооборота ($\ln(\text{Trade}_{ij,t})$). Гравитационная модель опирается на проверенную международной практикой спецификацию для исследования торговли, в которой объемы торговли определяются экономическим масштабом стран и торговыми издержками. В соответствии с классической спецификацией в гравитационную модель торговли были включены переменные, характеризующие экономический размер стран (GDP), географические барьеры (расстояние), институциональные факторы и индикаторы интеграционного взаимодействия. Переменная BER_{ij} введена для идентификации эффекта институциональной интеграции, позволяющей оценить, укрепляет ли участие стран в рамках БЭП их двусторонние торговые связи. Следует отметить, что интеграционная переменная может частично отражать эндогенные процес-

сы формирования торговых потоков. В рамках данного исследования она рассматривается как институциональный индикатор взаимодействия стран. Оценка модели проводилась с использованием фиксированных эффектов стран, что позволяет контролировать ненаблюдаемые структурные различия между странами. Модель оценивалась взвешенным методом наименьших квадратов (ВМНК) с весами по $Trade_{ij}$ для учета гетероскедастичности:

$$\ln(Trade_{ij,t}) = \beta_0 + \beta_1 \ln(GDP_{i,t}) + \beta_2 \ln(GDP_{j,t}) + \beta_3 \ln(D_{ij}) + \beta_4 BEP_{ij} + \varepsilon_{ijt}, \quad (3)$$

где β_0 – константа модели;

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ – коэффициенты при регрессорах;

$GDP_{i,t}, GDP_{j,t}$ – ВВП стран i и j ;

D_{ij} – расстояния между столицами (база данных CEPII GeoDist¹);

BEP_{ij} – бинарный индикатор (1 – если обе страны включены в исследуемое пространство БЕП, согласно авторской классификации интеграционного взаимодействия; 0 – если хотя бы одна из стран является внешним торговым партнером).

Для повышения эконометрической корректности гравитационной модели в выборку были включены не только страны, представляющие пространство БЕП, но и ряд крупных внешних партнеров, в числе которых Бразилия, Франция, Германия, Италия, Япония, Республика Корея, Великобритания и США. Включение данных стран обусловлено их значительной ролью в мировой торговле и высокой интенсивностью связей со странами БЕП. Такой подход позволяет избежать смещения оценок, связанного с ограничением выборки только странами пространства БЕП, и обеспечивает корректную идентификацию эффекта интеграционного взаимодействия в рамках гравитационной модели. Итоговая выборка включает 26 стран, формирует панель двусторонних торговых потоков из 676 торговых пар и позволяет учитывать большую часть торговли вне пространства БЕП с крупными внешними партнерами.

Несмотря на распространенность метода Poisson Pseudo Maximum Likelihood (PPML) в современной литературе по гравитационным моделям, в настоящем исследовании использовался ВМНК в связи с отсутствием нулевых торговых потоков в рассматриваемой выборке. Коэффициенты интерпретируются как эластичность торговли по каждому фактору. Валидация проведена тестами Бройша – Пагана (гетероскедастичность) и Дарбина – Уотсона (автокорреляция). Дополнительно была проведена проверка мультиколлинеарности с использованием коэффициентов инфляции дисперсии (VIF), которая показала отсутствие критических значений.

¹ См.: GeoDist Database (CEPII). – URL: <https://cepii.fr> (дата обращения: 01.05.2025).

Результаты исследования

Эконометрический анализ выявил ключевые детерминанты в динамике платежного баланса анализируемых стран пространства БЕП. Большинство ключевых регрессоров демонстрируют статистическую значимость ($p < 0,05$). Модели 1–6 демонстрируют статистическую значимость ключевых регрессоров (R^2 от 0,50 до 0,76) и относительную устойчивость коэффициентов при различных спецификациях (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Эконометрический анализ ключевых детерминант в динамике платежного баланса стран БЕП

Спецификация модели	Модель 1 с временными лагами 1 год	Модель 2 с лагами до 5 лет для технологической готовности	Оптимизированная версия модели (3)	Модель с индексами концентрации и диверсификации экспорта и импорта (4)	Модель 5 с взаимодействиями концентрации и диверсификации	Модель 6 с временными лагами (1–3 года)	
R^2	0,500	0,508	0,733	0,752	0,761	0,757	
ВВП на душу населения в постоянных ценах	0,0048 ($p < 0,01$)	0,0048 ($p < 0,01$) 1 год	0,0047 ($p < 0,01$)	0,0047 ($p < 0,01$)	0,0047 ($p < 0,01$)	0,0049 ($p < 0,01$)	
Приток прямых иностранных инвестиций, % ВВП	-0,0295 ($p = 0,113$)	-0,0294 ($p = 0,115$) 1 год	-	-	-	-	
Индекс потребительских цен	-0,0019 ($p = 0,139$)	-0,0294 ($p = 0,115$) 1 год	- 0,0023 ($p < 0,01$)	- 0,0023 ($p < 0,01$)	-0,0023 ($p = 0,035$)	-0,0021 ($p < 0,01$)	
Индекс готовности к передовым технологиям	0,0001 ($p = 0,896$)	17,39 ($p = 0,266$) 5 лет	-4,2261 ($p = 0,007$)	0,0035 ($p = 0,047$)	-0,349 ($p = 0,349$)	0,0034 ($p = 0,008$)	
Индекс концентрации экспорта	-	-	-	0,0124 ($p < 0,01$)	-0,0097 ($p = 0,004$)	0,0123 ($p = 0,006$) 1 год	-0,0085 ($p = 0,017$) 3 года
Индекс концентрации импорта	-	-	-	-0,0097 ($p = 0,03$)	0,0089 ($p = 0,008$)	-	
Индекс диверсификации экспорта	-	-	-	-0,0045 ($p = 0,092$)	-0,0045 ($p = 0,001$)	-	
Индекс диверсификации импорта	-	-	-	0,0089 ($p < 0,01$)	0,0089 ($p < 0,01$)	0,0067 ($p = 0,046$) 3 года	
Концентрация и диверсификация экспорта	-	-	-	-	0,0151 ($p = 0,001$)	-	
Концентрация и диверсификация импорта	-	-	-	-	-0,0123 ($p = 0,003$)	-	

Экономический рост, измеряемый ВВП на душу населения в постоянных ценах, стабильно демонстрирует корреляцию со значительным положительным изменением платежного баланса во всех моделях. Этот эффект инерционен: лаг в один год сохраняет значимость, указывая на устойчивость торгового сальдо в странах с высоким ВВП.

Инфляция, измеряемая индексом потребительских цен (*CPI*), снижает конкурентоспособность экспорта и отрицательно коррелирует с платежным балансом в большинстве моделей. ПИИ в % от ВВП не выявил статистически значимой зависимости, вероятно, их отдача требует долгосрочного периода. Индекс готовности к передовым технологиям (*FTRI*) показывает неоднозначные результаты: в краткосрочной перспективе (лаг 1 год) корреляция не значима, или даже отрицательна, что связано с затратами, в том числе на импорт необходимого оборудования, но в моделях с длинными лагами (5 лет) выявляется устойчивая положительная связь, обусловленная возможностью экспорта высокотехнологичной продукции. В результате анализа установлена дихотомия краткосрочной эффективности и долгосрочной устойчивости во взаимосвязи концентрации и диверсификации торговых потоков. Концентрация экспорта (модели 4, 6) положительно коррелирует с платежным балансом, повышая конкурентные преимущества, тогда как концентрация импорта имеет отрицательную связь. При этом диверсификация экспорта ослабляет специализацию, снижая доходные статьи баланса, в то время как диверсификация импорта демонстрирует устойчивую положительную связь с платежным балансом. Взаимодействие концентрации и диверсификации экспорта (модель 5) также оказывается статистически сопряженным положительно, тогда как для импорта оно отрицательно, что указывает на риски зависимости от узкого набора товаров. Эконометрическая модель подтвердила, что рост ВВП на душу населения и технологической готовности положительно сопряжены с платежным балансом, тогда как связь с инфляцией отрицательная.

Результаты оценки гравитационной модели торговых потоков между парами стран БЕП показали, что рост ВВП страны i на 1% положительно коррелирует с увеличением торговли на 0,78% ($\beta_1 = 0,775$), партнера j – на 0,65% ($\beta_2 = 0,648$). Отрицательный коэффициент при детерминанте расстояния ($\beta_3 = -0,411$) указывает на логистические барьеры в Евразии. Прирост торговли на 59% для пар стран БЕП ($\beta_4 = 0,464$; $\exp(0,464)-1$) отражает институциональные преимущества интеграции (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

**Результаты оценки гравитационной модели торговых потоков
между парами стран Большого Евразийского партнерства**

Спецификация модели	ВМНК (весовая переменная $Trade_{ij}$)	Статистическая значимость	Интерпретация коэффициентов
R^2	0,801	P -значение (F) $< 0,0001$	Модель объясняет 80% вариации торговых потоков между странами
ВВП страны i	0,775 ($p < 0,01$)	$p < 0,0001$	Рост ВВП страны i на 1% увеличивает торговлю на 0,775%
ВВП страны j	0,648 ($p < 0,01$)	$p < 0,0001$	Рост ВВП страны j на 1% увеличивает торговлю на 0,648%
Расстояние между столицами	-0,411 ($p < 0,01$)	$p < 0,0001$	Увеличение расстояния между странами на 1% снижает торговлю на 0,411%
Бинарный индикатор (1, если обе страны входят в пространство БЕП)	0,464 ($p < 0,01$)	$p < 0,0001$	Принадлежность обеих стран к БЕП ассоциирована с увеличением объема товарооборота примерно на 59% по сравнению с парами, где страны не входят в БЕП
Тест Бройша - Пагана	2,14	$p > 0,05$	Отсутствие значимой гетероскедастичности в остатках модели
Тест Дарбина - Уотсона	1,95	-	Отсутствие автокорреляции
VIF (фактор инфляции дисперсии)	$VIF < 2$	-	Отсутствие мультиколлинеарности

Обсуждение

Полученные эконометрические результаты раскрывают специфику внешнеэкономических взаимодействий стран БЕП, предлагая интерпретации, развивающие понимание интеграционных процессов в условиях геоэкономической неопределенности и повышенной турбулентности. Значимость экономического роста через показатели ВВП и ВВП на душу населения подчеркивает его важную роль в интеграционных процессах, но инерционность эффекта указывает на структурные особенности экономик стран БЕП. Страны с высоким ВВП, такие как Китай, Индия, Россия, имеют возможность для укрепления торговых позиций, тогда как страны с низким ВВП, например, Киргизия, Армения, Молдова, сталкиваются с дефицитом интеграционного взаимодействия. Полученные данные демонстрируют согласованную динамику между ростом ВВП и увеличением торговли на 0,78%. Предполагается, что интеграция БЕП, усиленная гравитационными факторами, требует дифференцированных стратегий расширения и разработки направлений укрепления сотрудничества стран БЕП с учетом комплементарности их основных конкурентных преимуществ.

Торговые потоки формируют ядро внешнеэкономической вовлеченности, но их влияние раскрывает парадокс специализации. Положительный эффект экспорта и отрицательный импорта ожидаемы, но инерционность указывает на их зависимость от глобальных цепочек поставок. В окончательной спецификации модели показатели экспорта и импорта были исключены из набора регрессоров, поскольку они являются прямыми компонентами счета платежного баланса и создают механическую корреляцию между зависимой и объясняющими переменными. Полученное отрицательное влияние диверсификации экспорта подчеркивает, что чрезмерное расширение товарной номенклатуры снижает конкурентные преимущества в условиях ограниченных ресурсов. Это особенно актуально для стран Центральной Азии, где концентрация на сырьевом экспорте обеспечивает краткосрочную выгоду, но создает потенциальную уязвимость. Положительный эффект диверсифицированного импорта через три года, напротив, указывает на стратегическую роль импорта в технологическом обновлении. Научный вклад заключается в выявлении дихотомии краткосрочной эффективности и долгосрочной устойчивости во взаимосвязи концентрации и диверсификации торговых потоков. Сбалансированная экспортная структура выступает индикатором устойчивости внешней торговли, тогда как узкая специализация импорта сигнализирует о скрытых рисках технологической зависимости.

Инфляция, стабильно ассоциированная с ухудшением платежного баланса, отражает макроэкономические дисбалансы, особенно в странах с волатильной экономикой. Это подтверждает гипотезу о том, что ценовая нестабильность снижает экспортную конкурентоспособность, но и указывает на институциональные предпосылки. Инфляция интерпретируется как индикатор институциональной слабости, требующей гармонизации монетарных политик. Применение этой концепции к странам БЕП для торговой кооперации добавляет региональную специфику и практическую направленность. Примеры АСЕАН или ВРЭП показывают, что согласование макроэкономической политики (например, таргетирование инфляции, обмен валютными резервами, гармонизация через расчеты в национальных валютах, региональные свопы или цифровые валюты) может укрепить торговлю между ними.

Отсутствие немедленного эффекта ПИИ и неоднозначная связь технологической готовности раскрывают структурные барьеры интеграции. Несущественная значимость ПИИ связана с их ориентацией на капиталоемкие проекты, которые дают отдачу через 5–10 лет. Отрицательная корреляция в краткосрочном периоде технологической готовности обусловлена импортом оборудования, что увеличивает торговый дефицит в странах. Однако положительная корреляция в долгосрочном периоде указывает на потенциал экспорта высокотехнологичной продукции в

странах с высоким ГИ. Это подчеркивает роль инноваций как важнейшего драйвера интеграции, но и требует преодоления технологического разрыва между странами. Технологическая готовность выделена как медиатор между краткосрочными издержками и долгосрочной выгодой, что предлагает новый подход к оценке инновационно-технологической политики в рамках БЕП.

Заключение

Результаты исследования свидетельствуют о наличии потенциала для усиления экономического взаимодействия в рамках БЕП, который тем не менее имеет ряд логистических и институциональных барьеров. Гравитационная модель показывает, что членство в БЕП ассоциировано с увеличением взаимной торговли на 59% при прочих равных условиях. Эконометрические результаты, интегрированные с гравитационным анализом, подчеркивают необходимость многоуровневого подхода к интеграции БЕП. Разработанная динамическая модель вовлеченности учитывает нелинейные и лаговые эффекты, что представляет новый взгляд на интеграционные процессы БЕП в условиях геополитической нестабильности.

Развитию БЕП будет способствовать усиление логистики и торгово-экономических соглашений при снижении институциональных барьеров, гармонизации стандартов и требований. Предложенный эконометрический, в том числе гравитационный анализ, обеспечил всесторонний охват актуальных процессов интеграции и оценку влияния различных факторов на ее развитие с целью активизации вовлеченности стран Большого Евразийского партнерства во внешнеэкономическое взаимодействие.

Список литературы

1. *Абрамов В. Л., Васильченко А. Д.* Региональные цепочки стоимости как механизм укрепления торговой интеграции в ЕАЭС // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2025. – № 2. – С. 144–166. – DOI: 10.52180/2073-6487_2025_2_144_166
2. *Акаев А. А., Кефели И. Ф.* Проекты и реалии формирования Большого евразийского пространства // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2024. – Т. 18. – № 2. – С. 10–25. – DOI: 10.22394/2073-2929-2024-02-10-25
3. *Аронов И. З., Рыбакова А. М., Иванов А. В.* Модификация гравитационной модели внешней торговли с учетом инфраструктуры качества экономик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – № 10. – С. 7–24. – DOI: 10.24412/2072-8042-2024-10-7-24

4. Бабаев К. В. Идея «Большой Евразии» и поворот российской экономики на Восток // Экономика Центральной Азии. – 2024. – Т. 8. – № 2. – С. 91–110. – DOI: 10.18334/asia.8.2.121012
5. Вардомский Л. Вопросы сопряжения инициативы Китая «Пояс и путь» и проекта Евразийского экономического союза // Общество и экономика. – 2024. – № 7-8. С. 112–126. – DOI: 10.31857/S0207367624070088
6. Давыденко Е., Егорова М., Схведиани А., Яблонская К., Мохов Е. Гравитационная модель: эконометрический анализ динамики внешней торговли России и Беларуси со странами БРИКС // Sustainable Development and Engineering Economics. – 2025. – № 1. – С. 27–40. – DOI: 10.48554/SDEE.2025.1.2
7. Данков А. Г., Савкович Е. В. Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века // Международная аналитика. – 2025. – Т. 16. – № 1. – С. 198–210. – DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210
8. Жилкин О. Н., Балашова С. А., Абрамова А. А. Гравитационная модель: анализ взаимной торговли стран Евразийского экономического союза // Вестник университета. – 2023. – № 1. – С. 45–62. – DOI: 10.26425/1816-4277-2023-11-179-187
9. Жильцов С. С. Большое евразийское партнерство: итоги, проблемы и перспективы // Постсоветские исследования. – 2025. – Т. 8. – № 4. – С. 425–435.
10. Мартынова Е. С. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. – 2023. – № 3. – С. 68–77. – DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77
11. Мисько О. Н., Дарвиш А. Ш. Российско-египетское сотрудничество в контексте перспектив Большого евразийского партнерства // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2023. – Т. 17. – № 2. – С. 46–57. – DOI: 10.22394/2073-2929-2023-02-46-57
12. Оськина О. И. Новые направления евразийского партнерства: структурные изменения и факторы влияния // Современная наука и инновации. – 2024. – № 1. – С. 171–177. – DOI: 10.37493/2307-910X.2024.1.19
13. Пыжиков Н. С., Алиев Т. М., Живалов В. Н. Большое Евразийское партнерство и перспективы развития ЕАЭС // Россия и новые государства Евразии. – 2024. – № 4. – С. 200–222. – DOI: 10.20542/2073-4786-2024-4-200-222
14. Пыжиков Н. С., Кузьмичев К. С., Живалов В. Н. Торгово-экономическое сотрудничество Евразийского экономического союза с потенциальными странами-партнерами по Большому Евразийскому партнерству // Российский внешнеэкономический вестник. – 2025. – № 7. – С. 8–44. – DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-28-44
15. Сатир Е. В., Карачев И. А. Перспективы расширения интеграционного сотрудничества России и Китая на базе специальных экономиче-

ских зон // Экономика региона. – 2025. – Т. 21. – № 3. – С. 655–671. – DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-3-6

16. Смирнов И. С. Гравитационные модели для анализа международной торговли: тестирование теории подобия стран 50 лет спустя // Региональные исследования. – 2020. – № 2. – С. 52–62. – DOI: 10.5922/1994-5280-2020-2-4

17. Шкваря Л. В. Внешняя торговля России со странами ССАГПЗ: динамика, характеристики и возможности // Вестник МГИМО-Университета. – 2023. – Т. 16. – № 3. – С. 222–243. – DOI: 10.24833/2071-8160-2023-3-90-222-243

18. Шкурко Э. М., Любецкий В. В. Анализ уровня экономической интеграции и интенсивности товаропотоков в ЕАЭС // Московский экономический журнал. – 2025. – Т. 10. – № 5. – С. 303–321. – DOI: 10.55186/2413046X_2025_10_5_138

19. Шумилов А. В. Оценивание гравитационных моделей международной торговли: обзор основных подходов // Экономический журнал ВШЭ. – 2017. – Т. 21. – № 2. – С. 224–250.

20. Amin R. M., Hamid Z., Saad N. M. Economic Integration Among ASEAN Countries: Evidence from Gravity Model // East Asian Development Network (EADN). – 2009. – Working Paper 40. – URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/300398136.pdf>

21. Anderson J. E. A Theoretical Foundation for the Gravity Equation // American Economic Review. – 1979. – Vol. 69. – Issue 1. – P. 106–116. – URL: <https://www.fpeckert.me/teaching/readings/AndersonAER79.pdf>

22. Baldwin R., Taglioni D. Gravity for Dummies and Dummies for Gravity Equations // NBER Working Paper. – 2006. – No. 12516. – DOI: 10.3386/w12516

23. Bergstrand J. H. The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence // Review of Economics and Statistics. – 1985. – Vol. 67. – No. 3. – P. 474–481. – URL: <https://sites.nd.edu/jeffrey-bergstrand/files/2020/04/The-Gravity-Equation-in-International-Trade.pdf>

24. Damiyano D., Matindike S., Mago S., Dorasamy N. Intra-trade Flows and Exchange Rate Volatility among BRICS Member Countries: A Gravity Model Approach // Russian Journal of Agricultural and Socio-Economic Sciences. – 2023. – Vol. 10. – No. 142. – P. 3–12. – DOI: 10.18551/rjoas.2023-10.01

25. Deardorff A. V. Determinants of Bilateral Trade: Does Gravity Work in a Neoclassical World? In: The Regionalization of the World Economy. – Chicago : University of Chicago Press, 1995. – P. 7–32. – URL: <https://www.nber.org/papers/w5377>

26. Feenstra R. C. Advanced International Trade: Theory and Evidence. – Princeton: Princeton University Press, 2004. – URL: <https://www.>

academia.edu/54057710/Advanced_International_Trade_Theory_and_Evidence_by_Robert_C_Feenstra

27. Head K., Mayer T. Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook // Handbook of International Economics. – 2014. – No. 4. – P. 131–195. – URL https://cepii.fr/PDF_PUB/wp/2013/wp2013-27.pdf

28. Johnson H. G. International Trade and Economic Growth. – London : Allen & Unwin, 1958. – URL: https://archive.org/details/internationaltra0000john_v7n1/mode/2up

29. Obstfeld M., Rogoff K. Foundations of International Macroeconomics. – Cambridge: MIT Press, 1995. – URL: <https://archive.org/details/foundationsofint0000obst>

30. Obstfeld M., Rogoff K. The Six Major Puzzles in International Macroeconomics: Is There a Common Cause? // NBER Working Paper. – 2001. – N. 7777. – URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=235703

31. Santos Silva J. M. C., Tenreyro S. The Log of Gravity // Review of Economics and Statistics. – 2006. – Vol. 88. – No. 4. – P. 641–658. – URL: <https://personal.lse.ac.uk/tenreyro/jensen08k.pdf>

32. Tinbergen J. Shaping the World Economy. – New York : Twentieth Century Fund, 1962. – URL: <https://archive.org/details/shapingworldecon0000tinb>

33. Wani S. H. Gravity Model Approach: An Empirical Application with Implications for BRICS Countries // The Indian Economic Journal. – 2024. – Vol. 72. – N 2. – P. 340–352. – DOI: 10.1177/00194662221137267

34. Yotov Y. V., Piermartini R., Monteiro J.-A., Larch M. An Advanced Guide to Trade Policy Analysis: The Structural Gravity Model. – Geneva : WTO, 2016. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/gds2016d3_en.pdf

References

1. Abramov V. L., Vasilchenko A. D. Regionalnye zepochki stoimosti kak mehanizm ukrepleniya trgovoy integratsii v EAJES [Regional Value Chains as a Driver of Trade Integration in the Eurasian Economic Union]. *Vestnik Instituta ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk* [Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences], 2025, No. 2, pp. 144–166. (In Russ.). DOI: 10.52180/2073-6487_2025_2_144_166

2. Akaev A. A., Kefeli I. F. Proekty i realii formirovaniya Bolshogo evraziyskogo prostranstva [Projects and Realities of Forming a Great Eurasian Space]. *Evrasiyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika* [Eurasian Integration: Economics, Law, Politics], 2024, Vol. 18, No. 2, pp. 10–25. (In Russ.). DOI: 10.22394/2073-2929-2024-02-10-25

3. Aronov I. Z., Rybakova A. M., Ivanov A. V. Modifikaziya gravitazionnoy modeli vneshney trgovli s uchyotom infrastruktury kachestva ekonomik [Modification of Foreign Trade Gravity Model Considering the Quality Infrastructure]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], 2024, No. 10, pp. 7–24. (In Russ.). DOI: 10.24412/2072-8042-2024-10-7-24

4. Babaev K. V. Ideya “Bolshoy Evrazii” i povorot rossiyskoy ekonomiki na Vostok [The Idea of Greater Eurasia and the Russian Economy's Turn to the East]. *Ekonomika Tsentralnoy Azii* [Journal of Central Asia Economy], 2024, Vol. 8, No. 2, pp. 91–110. (In Russ.). DOI: 10.18334/asia.8.2.121012

5. Vardomskiy L. Voprosy sopryazheniya initsiativy Kitaya “Poyas i put” i proekta Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Issues Related to the Integration of China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union project]. *Obshchestvo i ekonomika* [Society and Economics], 2024, No. 7–8, pp. 112–126. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0207367624070088

6. Davydenko E., Egorova M., Skhvediani A., Yablonskaya K., Mokhov E. Gravitazionnaya model: ekonometricheskiy analiz dinamiki vneshney trgovli Rossii i Belarusi so stranami BRIKS [Gravity Model: an Econometric Analysis of the Foreign Trade Dynamics between Russia and Belarus with the BRICS Countries]. *Sustainable Development and Engineering Economics*, 2025, No. 1, pp. 27–40. (In Russ.). DOI: 10.48554/SDEE.2025.1.2

7. Dankov A. G., Savkovich E. V. Transformaziya transportnogo karkasa Evrazii v nachale XXI veka [Transformation of the Transport Framework of Eurasia in the Beginning of the 21st Century]. *Mezhdunarodnaya analitika* [International Analytics], 2025, Vol. 16, No. 1, pp. 198–210. (In Russ.). DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210

8. Zhilkin O. N., Balashova S. A., Abramova A. A. Gravitazionnaya model: analiz vzaimnoy trgovli stran Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Gravitational Model: Analysis of Mutual Trade of the Eurasian Economic Union Countries]. *Vestnik Universiteta* [Bulletin of University], 2023, No. 11, pp. 179–187. (In Russ.). DOI: 10.26425/1816-4277-2023-11-179-187

9. Zhiltsov S. S. Bolshoe evraziyskoe partnerstvo: itogi, problemy i perspektivy [The Greater Eurasian Partnership: Results, Problems and Prospects]. *Postsovetskie issledovaniya* [Post-Soviet Studies], 2025, Vol. 8, No. 4, pp. 425–435. (In Russ.).

10. Martynova E. S. Mezhdunarodnye transportnye koridory kak faktor formirovaniya Bolshogo Evraziyskogo partnerstva [International Transport Corridors as Factor of Forming the Big Eurasian Partnership]. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and New States of Eurasia], 2023, No. 3, pp. 68–77. (In Russ.). DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77

11. Misko O. N., Darwish A. Sh. Rossiysko-egipetskoe sotrudnichestvo v kontekste perspektiv Bol'shogo evraziyskogo partnerstva [Russian-Egyptian

Cooperation in the Context of the Prospects for the Great Eurasian Partnership]. *Evraziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika* [Eurasian Integration: Economics, Law, Politics], 2023, Vol. 17, No. 2, pp. 46–57. (In Russ.). DOI: 10.22394/2073-2929-2023-02-46-57

12. Oskina O. I. Novye napravleniya evraziyskogo partnerstva: strukturnye izmeneniya i faktory vliyaniya [New Directions of the Eurasian Partnerships: Structural Changes and Factors of Influence]. *Sovremennaya nauka i innovatsii* [Modern Science and Innovations], 2024, No. 1, pp. 171–177. (In Russ.). DOI: 10.37493/2307-910X.2024.1.19

13. Pyzhikov N. S., Aliyev T. M., Zhivalov V. N. Bolshoe Evraziyskoe partnerstvo i perspektivy razvitiya EAES [Great Eurasian Partnership and the Prospects of Development of the EAEU]. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and New States of Eurasia], 2024, No. 4, pp. 200–222. (In Russ.). DOI: 10.20542/2073-4786-2024-4-200-222

14. Pyzhikov N. S., Kuzmichev K. S., Zhivalov V. N. Torgovo-ekonomicheskoe sotrudnichestvo Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza s potentsialnymi stranami-partnerami po Bolshomu Evraziyskomu partnerstvu [EAEU Trade and Economic Cooperation with Potential Partner Countries of the Greater Eurasian Partnership]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], 2025, No. 7, pp. 8–44. (In Russ.). DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-28-44

15. Sapir E. V., Karachev I. A. Perspektivy rasshireniya integratsionnogo sotrudnichestva Rossii i Kitaya na baze spezialnyh ekonomicheskikh zon [Expanding Russia-China Economic Integration Cooperation through Special Economic Zones]. *Ekonomika regiona* [Economy of Regions], 2025, Vol. 21, No. 3, pp. 655–671. (In Russ.). DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-3-6

16. Smirnov I. S. Gravitatsionnye modeli dlya analiza mezhdunarodnoy trgovli: testirovanie teorii podobiya stran 50 let spustya [Gravity Models in International Trade Analysis: Testing the Country Similarity Theory 50 Years]. *Regionalnye issledovaniya* [Regional Research], 2020, No. 2, pp. 52–62. (In Russ.). DOI: 10.5922/1994-5280-2020-2-4

17. Shkvarya L. V. Vneshnyaya trgovlya Rossii so stranami SSAGPZ: dinamika, kharakteristiki i vozmozhnosti [Russia's Foreign Trade with the GCC Countries: Dynamics, Characteristics and Opportunities]. *Vestnik MGIMO-Universiteta* [MGIMO Review of International Relations], 2023, Vol. 16, No. 3, pp. 222–243. (In Russ.). DOI: 10.24833/2071-8160-2023-3-90-222-243

18. Shkurko E., Lyubetskiy V. Analiz urovnya ekonomicheskoy integratsii i intensivnosti tovaropotochkov v EAES [Analysis of the Level of Economic Integration and the Intensity of Commodity Flows in the EAEU]. *Moskovskiy ekonomicheskii zhurnal* [Moscow Economic Journal], 2025, Vol. 10, No. 5, pp. 303–321. (In Russ.). DOI: 10.55186/2413046X_2025_10_5_138

19. Shumilov A. Ozenivanie gravitazionnykh modeley mezhdunarodnoy trgovli: obzor osnovnykh podkhodov [Estimating Gravity Models of International Trade: a Survey of Methods]. *Ekonomicheskii zhurnal VSHE* [HSE Economic Journal], 2017, Vol. 21, No. 2, pp. 224–250. (In Russ.).
20. Amin R. M., Hamid Z., Saad N. M. Economic Integration Among ASEAN Countries: Evidence from Gravity Model. *East Asian Development Network (EADN)*, 2009, Working Paper 40. Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/300398136.pdf>
21. Anderson J. E. A Theoretical Foundation for the Gravity Equation. *American Economic Review*, 1979, Vol. 69, No. 1, pp. 106–116. Available at: <https://www.fpeckert.me/teaching/readings/AndersonAER79.pdf>
22. Baldwin R., Taglioni D. Gravity for Dummies and Dummies for Gravity Equations. *NBER Working Paper*, 2006, No. 12516. Available at: <https://www.nber.org/papers/w12516>. DOI 10.3386/w12516
23. Bergstrand J. H. The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence. *Review of Economics and Statistics*, 1985, Vol. 67, No. 3, pp. 474–481. Available at: <https://sites.nd.edu/jeffrey-bergstrand/files/2020/04/The-Gravity-Equation-in-International-Trade.pdf>
24. Damiyano D., Matindike S., Mago S., Dorasamy N. Intra-trade Flows and Exchange Rate Volatility among BRICS Member Countries: A Gravity Model Approach. *Russian Journal of Agricultural and Socio-Economic Sciences*, 2023, Vol. 10, No. 142, pp. 3–12. DOI: 10.18551/rjoas.2023-10.01
25. Deardorff A. V. Determinants of Bilateral Trade: Does Gravity Work in a Neoclassical World? In: *The Regionalization of the World Economy*. Chicago, University of Chicago Press, 1995. P. 7–32. Available at: <https://www.nber.org/papers/w5377>
26. Feenstra R. C. Advanced International Trade: Theory and Evidence. Princeton: Princeton University Press, 2004. Available at: https://www.academia.edu/54057710/Advanced_International_Trade_Theory_and_Evidence_by_Robert_C_Feenstra
27. Head K., Mayer T. Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook. *Handbook of International Economics*, 2014, No. 4, pp. 131–195. Available at: https://cepii.fr/PDF_PUB/wp/2013/wp2013-27.pdf
28. Johnson H. G. International Trade and Economic Growth. London: Allen & Unwin, 1958. Available at: https://archive.org/details/internationaltra0000john_v7n1/mode/2up
29. Obstfeld M., Rogoff K. Foundations of International Macroeconomics. Cambridge: MIT Press, 1995. Available at: <https://archive.org/details/foundationsofint0000obst>
30. Obstfeld M., Rogoff K. The Six Major Puzzles in International Macroeconomics: Is There a Common Cause? *NBER Working Paper*, 2001,

No. 7777. Available at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=235703

31. Santos Silva J. M. C., Tenreyro S. The Log of Gravity. *Review of Economics and Statistics*, 2006, Vol. 88, No. 4, pp. 641–658. Available at: <https://personal.lse.ac.uk/tenreyro/jensen08k.pdf>

32. Tinbergen J. *Shaping the World Economy*. New York, Twentieth Century Fund, 1962. Available at: <https://archive.org/details/shapingworldecon0000tinb>

33. Wani S. H. Gravity Model Approach: An Empirical Application with Implications for BRICS Countries. *The Indian Economic Journal*, 2024, Vol. 72, No. 2, pp. 340–352. DOI: 10.1177/00194662221137267

34. Yotov Y. V., Piermartini R., Monteiro J.-A., Larch M. *An Advanced Guide to Trade Policy Analysis: The Structural Gravity Model*. Geneva, WTO, 2016. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/gds2016d3_en.pdf.

Поступила: 29.04.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Елена Леонидовна Андреева

доктор экономических наук,
профессор, руководитель центра
региональных компаративных
исследований, ведущий научный
сотрудник Института экономики
УрОРАН.
Адрес: ФГБУН «Институт экономики
Уральского отделения Российской
академии наук», 620214,
Екатеринбург, ул. Московская, 29.
E-mail: andreeva.el@uiec.ru
ORCID: 0000-0003-4975-0905

Петр Владимирович Ильясов

кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник
центра региональных компаративных
исследований Института экономики
УрОРАН.
Адрес: ФГБУН «Институт экономики
Уральского отделения Российской
академии наук», 620214,
Екатеринбург, ул. Московская, 29.
E-mail: ilyasov.pv@uiec.ru
ORCID: 0000-0001-5758-4527

Information about the authors

Elena L. Andreeva

Doctor of Economics, Professor,
Head of Center of Regional
Comparative Research,
Leading Research Fellow
Institute of Economics
of the Ural Branch of the RAS.
Address: Institute of Economics of the Ural
Branch of the Russian Academy of Sciences,
29 Moscovskaya Street, Ekaterinburg,
620214, Russian Federation.
E-mail: andreeva.el@uiec.ru
ORCID: 0000-0003-4975-0905

Petr V. Ilyasov

PhD, Senior Research Associate
of Centre of Regional Comparative Studies,
Institute of Economics of the Ural Branch
of the RAS.
Address: Institute of Economics
of the Ural Branch of the Russian Academy
of Sciences, 29 Moscovskaya Street,
Ekaterinburg, 620214,
Russian Federation.
E-mail: ilyasov.pv@uiec.ru
ORCID: 0000-0001-5758-4527

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-78-93>

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОЙ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ¹

И. С. Мога, И. С. Преснова, Ф. Ю. Байков

Государственный университет управления, Москва, Россия

В статье приведено теоретико-методологическое обоснование повышения конкурентоспособности продукции российского АПК на мировом рынке. Конкурентоспособность российской агропродовольственной продукции на зарубежных рынках является ключевым маркером экспорта страны в целом. Цель исследования – разработка комплексного подхода для повышения внешнеэкономических позиций российских экспортеров агропродовольственной продукции. Рассмотрены тенденции современного рынка, напрямую влияющие на конкурентоспособность агропродовольственных товаров, перечислены основные вызовы, с которыми сталкиваются российские производители при выходе на экспортные рынки, а также дана оценка текущего уровня конкурентоспособности, приведены факторы, положительно и негативно влияющие на привлекательность агропродукции. В рамках исследования проанализировано прямое и косвенное влияние западных санкций на российский агропродовольственный рынок. Представлен комплексный подход, способствующий повышению конкурентоспособности, учитывающий интегрированное взаимодействие науки, государства и бизнеса. Теоретические и методологические рамки исследования базируются на анализе новой теории международной торговли П. Кругмана и расчете индекса выявленных сравнительных преимуществ.

Ключевые слова: агропромышленный комплекс, экспорт, инновации, производственные технологии, мировой рынок, экономические санкции.

COMPETITIVENESS OF RUSSIAN AGRICULTURAL PRODUCTS IN FOREIGN MARKETS²

Irina S. Moga, Irina S. Presnova, Fedor Yu. Baikov

State University of Management, Russia, Moscow

The article provides a theoretical and methodological justification for increasing the competitiveness of Russian agricultural products on the world market. The competitiveness of

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 25-78-10190, «Исследование механизмов совершенствования внешнеэкономических связей агропромышленного комплекса Российской Федерации», <https://rscf.ru/project/25-78-10190/>

² The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation No. 25-78-10190, "Research of mechanisms for improving foreign economic relations of the agro-industrial complex of the Russian Federation", <https://rscf.ru/project/25-78-10190/>

Russian agri-food products in foreign markets is a key marker of the country's exports as a whole. The purpose of the study is to develop an integrated approach to enhance the foreign economic positions of Russian exporters of agro-food products. The trends of the modern market that directly affect the competitiveness of agri-food products are considered, the main challenges faced by Russian producers when entering export markets are listed, and the current level of competitiveness is assessed, as well as factors that positively and negatively affect the attractiveness of agricultural products. The study analyzes the direct and indirect impact of Western sanctions on the Russian agri-food market. A comprehensive approach is presented that promotes competitiveness, taking into account the integrated interaction of science, government and business. The theoretical and methodological framework of the study is based on the analysis of P. Krugman's new theory of international trade and the calculation of the index of revealed comparative advantages.

Keywords: agro-industrial complex, export, innovation, production technologies, the global market, economic sanctions.

Введение

Российская агропродовольственная отрасль в последние десятилетия претерпела значительные изменения, демонстрируя как рост, так и определенные проблемные аспекты в своем развитии. После введения санкций в отношении России и ответных мер, а также благодаря оказываемой государственной поддержке, сельское хозяйство страны продемонстрировало впечатляющие результаты, обеспечив продовольственную безопасность и создав значительный экспортный потенциал. Вместе с тем для устойчивого развития и успешной интеграции в мировую экономику российским производителям необходимо не только наращивать объемы производства, но и повышать конкурентоспособность своей продукции на зарубежных рынках.

Агропродовольственный сектор России – одно из ключевых направлений национальной экономики с большим потенциалом для роста, в том и числе и на экспорт. В последние годы появился ряд исследований, посвященных анализу глобальных рынков продукции агропромышленного комплекса (АПК), оценке внешнеэкономических позиций российского агропромышленного комплекса (АПК) [8], оценке его экспортного потенциала [4] и воздействию технологий цифровизации на конкурентоспособность данной отрасли [11; 12]. Однако в условиях жесткой конкуренции повышение привлекательности отечественной продукции в зарубежном сегменте становится стратегической задачей.

Достижение стратегических целей по обеспечению национальных интересов на мировом рынке во многом определяется реализуемой аграрной политикой развития экспортного потенциала и зависит от внешнего спроса и насыщенности внутреннего рынка. Повышение конкурентоспособности отечественной агропродовольственной продукции играет ключевую роль в развитии экспорта. Комплексная оценка различных ас-

пектов конкурентоспособности сельскохозяйственной продукции является критически значимым исследовательским вопросом для выявления резервов повышения привлекательности данной группы товаров на зарубежных рынках.

Теоретические аспекты повышения конкурентоспособности агропродовольственных товаров России за рубежом

Непрерывное развитие зарубежных рынков способствовало формированию различных направлений организации эффективной международной торговли. В классических концепциях международной торговли (например, в известной теореме о соотношении факторов производства) обосновывались ключевые постулаты международного обмена, в том числе базирующиеся на факторах, влияющих на эффективность международной торговли. Участие страны в международной торговле предполагает наличие конкурентоспособной продукции, в частности, агропродовольственной, которая может быть предложена на зарубежных рынках. Например, согласно теории сравнительных преимуществ, Россия может наращивать экспорт агропродовольственной продукции, специализируясь на тех видах, где имеет сравнительные преимущества, обусловленные природными ресурсами и климатом.

Индекс выявленных сравнительных преимуществ, известный как индекс Баласса, определяется исходя из специализации страны в производстве и экспорте товаров. Он показывает, в каких областях у страны есть конкурентное преимущество на мировом рынке по сравнению с другими странами. Чтобы взвешенно оценивать позиции страны в международной торговле с точки зрения наличия и реализации таких преимуществ, принято использовать специальный индекс выявленных сравнительных преимуществ (англ. – Revealed Comparative Advantage Index – RCA), рассчитываемый следующим образом (таблица):

$$RCA_{ij} = \frac{x_{ij}/X_{it}}{x_{wj}/X_{wt}},$$

где x_{ij} и x_{wj} – значения экспорта продукта j из страны i и мирового экспорта продукта j ;

X_{ij} и X_{wj} – общий экспорт страны и общий мировой экспорт.

Проведенные расчеты показали, что Россия обладает выраженным сравнительным преимуществом в экспорте пшеницы, подсолнечного масла, ячменя, свинины, а также рыбы и морепродуктов. Индекс RCA значительно превышает 1 у двух товаров (22,1 и 8,5), что свидетельствует о существенной конкурентоспособности на мировом рынке подсолнечного масла и ячменя соответственно. Пшеница, свинина и рыбная про-

дукция также показывают положительный RCA (5,8; 1,1; 3,2), указывающий на наличие экспортного потенциала. При этом другие рассмотренные товары, такие как кукуруза, говядина, молочная продукция, имеют RCA менее 1, что говорит о сравнительной слабости российских позиций в этих направлениях на мировом рынке

Расчет RCA по некоторым позициям продукции АПК*

Товар	Экспорт России (x_{ij}) млн долл.	Мировой экспорт (x_{wj}), млн долл.	Общий экспорт России (X_{ij}), млн долл.	Мировой общий экспорт (X_{wj}), млн долл.	RCA
Пшеница	4 900	47 900	433 900	24 400 000	5,8
Подсолнечное масло	5 000	12 700	433 900	24 400 000	22,1
Ячмень	1 500	9 980	433 900	24 400 000	8,5
Кукуруза	532	45 500	433 900	24 400 000	0,7
Свинина	610	30 000	433 900	24 400 000	1,1
Говядина	230	70 100	433 900	24 400 000	0,2
Рыба и морепродукты	4 900	86 000	433 900	24 400 000	3,2
Молочная продукция	438	33 300	433 900	24 400 000	0,7

* Составлено по: Смирнов Е. Н. Международная торговля : учебник. – М. : КноРус, 2023; URL: <https://trendeconomy.ru/trade> (дата обращения: 17.02.2026); URL: <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/95> (дата обращения: 18.03.2026).

Примечание: значение меньше единицы означает, что страна имеет выявленный сравнительный недостаток в продукте, если же индекс превышает единицу, то страна имеет выявленное сравнительное преимущество в продукте.

Таким образом, российский агропродовольственный экспорт сосредоточен в первую очередь на зерновой и масложировой продукции, в производстве которой страна демонстрирует явное сравнительное преимущество.

Теоретические подходы к повышению конкурентоспособности российской агропродовольственной продукции на международных рынках можно рассматривать через концептуальные взгляды П. Кругмана, исходя из его теории международной торговли. Согласно этой концепции, компании заинтересованы во внедрении современных технологий и оптимизации производственных процессов, для того чтобы достичь эффекта масштаба, снизить издержки и увеличить экспорт на зарубежные рынки [11]. Таким образом, международная торговля стимулирует страны повышать конкурентоспособность своей продукции через рост производительности при ограниченных ресурсах.

П. Кругман подчеркивает и второй аспект, заключающийся в значении институциональной поддержки, которая выражается в разработке и реализации государственной политики, ориентированной на стимулирование внешней торговли, и позволяющей укреплять позиции отечественных производителей. Государственные меры могут включать предо-

ставление субсидий, льготное кредитование, развитие инфраструктуры, поддержку научных исследований и создание нормативной базы для защиты интересов экспортеров. Кроме того, участие в международных торговых соглашениях облегчает доступ на внешние рынки. Важным условием, помимо описанных, является обеспечение таких объемов производства, которые позволяют достигнуть экономии масштаба на уровне мировых стандартов. В этом случае особенно подчеркивается важность использования передовых технологий в производственном процессе.

П. Кругман, в отличие от классических экономических теорий, считал, что современная торговля в значительной мере формируется за счет обмена схожими товарами внутри одной отрасли. В контексте рассматриваемой проблематики повышения конкурентоспособности российской агропродовольственной продукции, как обосновывалось выше, это требует создания продуктов с уникальными характеристиками или качественными отличиями, которые способны привлечь иностранных покупателей не только с помощью ценовых факторов, но и за счет расширения экспорта органической продукции.

Актуальные условия функционирования агропромышленного комплекса Российской Федерации

За последние годы, несмотря на ожидание замедления роста сельскохозяйственного производства в России из-за препятствий во взаимодействии с западными партнерами, сложностей с логистикой и санкционных ограничений, экспорт агропродовольственной продукции продолжал уверенно расти [2]. В 2024 г. поставки продукции АПК за рубеж увеличились, но в физическом эквиваленте лишь на 5%, в стоимостном же выражении объем фактически остался прежним в связи с низким уровнем мировых цен [7]. В 2025 г. его стоимость достигла около 41,6 млрд долларов [10], что составило примерно 10% от всех экспортных доходов страны. При этом доля ЕС в российском агроэкспорте сокращается, и сейчас европейские страны принимают около 6% продукции из России, что в общем составляет лишь 2% от импорта ЕС в этой категории [1]. Одновременно резко возросла доля стран Африки и Азии, и в 2024 г. на них пришлось около 90% всего российского агроэкспорта (преимущественно – в дружественные страны).

Следует отметить, что в рамках решений «Группы семи» сельскохозяйственная продукция и минеральные удобрения были исключены из санкций против России с целью поддержания глобальной продовольственной безопасности¹. Эта мера стала особенно важной на фоне резкого роста мировых цен на продукцию АПК с конца 2021 г. и в начале 2022 г.,

¹ URL: <https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20230117> (дата обращения: 20.03.2026).

что усугубило продовольственные трудности в странах Глобального Юга. Тем не менее, несмотря на официальное снятие санкций с агросектора, отказ западных компаний от сотрудничества с Россией в таких сферах, как логистика, страхование и торговля, оказал косвенное негативное влияние на глобальные рынки продукции АПК.

Санкции, введенные в отношении России рядом западных стран, значительно изменили экспорт продукции АПК. Экономические санкции коснулись многих сфер внешнеэкономической деятельности, но для последней они в большей степени негативно отразились на трансграничных платежах и росте транспортных издержек, обуславливающих рост затрат на организацию торговли в целом, что в свою очередь привело к снижению спроса на импорт в некоторых странах. Дополнительно санкции затруднили импорт некоторых ключевых технологий и технологического оборудования, являющихся критически значимыми для производства ряда видов агропродовольственной продукции. Так, например, отсутствие прогресса в модернизации сельскохозяйственных машин наглядно демонстрирует технологический разрыв в отрасли по сравнению с развитыми странами. Вместе с тем, несмотря на вышеперечисленные экономические ограничения, нашей стране удалось продолжить работу по диверсификации экспорта агропродовольственной продукции, наращивая ее поставки в развивающиеся страны почти во всех регионах, особенно тех, где возобновился спрос на соответствующие товары. Кроме того, стимулирование экспорта на государственном уровне частично нивелировало негативные эффекты от санкций, поэтому они в целом привели к трансформации стратегии внешнеэкономических связей российского АПК в сторону усиления его гибкости и адаптивности к экзогенным шокам.

Развитие производства и экспорта агропродовольственной продукции России

Растущие доходы от экспорта – важная часть государственного бюджета Российской Федерации. Российский АПК демонстрирует устойчивый рост на протяжении более десяти лет. Особенно это заметно в зерновом секторе, что способствует увеличению объемов как производства, так и экспорта. В 2024 г. урожай зерновых в России составил 125,9 млн т (в том числе 82,6 млн т пшеницы), что на 10% меньше показателей предыдущего года. Ключевая роль России на мировом агропродовольственном рынке связана с экспортом пшеницы (примерно 57,5 млн т, около четверти мировой торговли) и подсолнечного масла (примерно 5,7 млн т, около 30% мировой торговли), при этом доля страны в глобальной торговле агропродукцией в целом невелика (около 2%). Зерновые и масличные культуры в совокупности дают свыше половины стоимости российского агроэкспорта.

Несмотря на проводимую с 2014 г. политику импортозамещения, нацеленную на достижение продовольственной независимости [14], Россия продолжает оставаться значимым импортером агропродовольственных товаров. Хотя закупка готовых продуктов сокращается, страна по-прежнему зависит от импорта сельхозтехники, вакцин, витаминов, кормов и других сырьевых материалов, важных для поддержания отечественного производства, особенно для товаров, требующих высоких технологий. В условиях экспортной политики наблюдается тенденция так называемого френдшоринга – преимущественно ориентации на поставки в дружественные страны, не участвующие в западных санкциях, доля которых в российской внешней торговле продукцией АПК возросла до 90% (с явным доминированием Египта, Китая и Турции, а также Казахстана, Беларуси, Индии, ОАЭ, Саудовской Аравии, Кении и Нигерии). Среди ключевых покупателей зерновых выделяются Турция, Египет, Иран, Саудовская Аравия и Бангладеш.

Таким образом, география российского агроэкспорта смещается в сторону стран Азии и Африки, тогда как роль ЕС постепенно уменьшается. Китай – один из главных глобальных покупателей зерна, хотя и активно увеличивает торговлю с Россией с 2022 г., вводит ограничения на импорт пшеницы из России в целях обеспечения собственной продовольственной безопасности. Правительство России концентрируется на расширении внутреннего производства, которое в значительной мере покрывает внутренний спрос на продовольствие.

Анализ конкурентоспособности российской агропродовольственной продукции

Общеизвестно, что конкурентоспособность определяется способностью продукта удовлетворять спрос потребителей, превосходя при этом аналогичные продукты других производителей по различным классическим показателям, среди которых цена, качество, а также характерная для современной продукции инновационность.

Конкурентоспособность формируется под воздействием рыночных структур, факторов производства, инноваций и государственной политики. В АПК она традиционно зависит качества сырья, технологического уровня производства, экологичности и сертификации. При работе на зарубежных рынках необходимо дополнительно учитывать уровень взаимоотношений между странами, а также тарифные и нетарифные барьеры. Стоимость экспортных поставок выросла в последние годы из-за изменений в логистических маршрутах и трудностей с проведением международных финансовых операций [3]. Поэтому значимое внимание отводится логистике как ключевому фактору успеха компаний, экспортирующих продукцию. Оптимизация транспортировки, возможности со-

крашения сроков доставки, использование современных складских технологий, выбор правильных дистрибьюторов и торговых партнеров позволяют снизить издержки и повысить доступность продукции, что напрямую положительно скажется на конкурентоспособности продукции российского АПК.

С учетом современной ситуации в российском АПК, можно выделить как положительные, так и негативные факторы, влияющие на конкурентоспособность экспортной продукции. Выявим преимущества, способные увеличить экспортный потенциал. В первую очередь следует отметить рост производства, который наблюдается как в растениеводстве, так и в животноводстве (первое растет более интенсивно). Существующие запасы и национальное производство позволяют удовлетворить не только внутренний спрос, но и экспортировать излишки за рубеж. Государство также продолжает поддерживать сельскохозяйственную отрасль. Так, объем государственной поддержки в 2025 г. составил около 500 млрд рублей, которые были направлены на стимулирование производственной деятельности и снижение роста цен на продовольствие. Вместе с тем имеют место и факторы, способные снизить экспортный потенциал агропродовольствия России. В первую очередь природно-климатические условия нашей страны представляют собой традиционный барьер для развития интенсивного сельского хозяйства и экспорта его продукции. Во-вторых, рентабельность производства в отрасли испытывает растущее давление со стороны нестабильных цен на импорт сырья, что делает крайне неопределенным ценообразование на продукцию АПК. В-третьих, в последние годы мировые цены на агропродовольственную продукцию находились в зоне чрезмерной волатильности, усложняя планирование экспортной выручки для производителей. Наконец, агропродовольственные предприятия все еще недостаточно нацелены на внедрение продуктовых инноваций из-за невозможности международного трансфера технологий, что отражается на внешнеэкономической конкурентоспособности продукции АПК.

Даже с учетом указанных негативных маркеров у России сложились определенные конкурентные преимущества на внешних рынках, что подтверждается ускоренной положительной динамикой экспорта и расширением его географии как по сырью (масличные культуры, зерно), так и по готовой продукции пищевой промышленности.

Чтобы выявить адекватную траекторию повышения конкурентоспособности отечественной продукции АПК на внешних рынках, необходимо сформулировать основополагающие тренды развития глобальных агропродовольственных систем в средне- и долгосрочной перспективе. Во-первых, следует отметить, что передовые агропродовольственные системы стали весьма технологичными, активно внедряющими техноло-

гии цифровизации, т. е. речь идет об изменении системы факторов производства, влияющих на конкурентоспособность. В этой связи следует отметить, что агропродовольственные системы развитых стран идут преимущественно по пути преодоления зависимости, например, от сложных климатических условий. Во-вторых, изменения в глобальных цепочках создания стоимости, когда разработка межотраслевых решений ведет к формированию новых растущих рынков и способствует сокращению разрыва между взаимодействием различных субъектов агропродовольственных систем. Эти взаимодействия упрощаются как за счет повышения роли фактора наукоемкости в АПК, так и вследствие цифровизации глобальных цепочек поставок агропродовольственной продукции. Таким образом, предприятия АПК получают все необходимые ресурсы для сокращения временного разрыва между стадиями производства и смогут их наладить в рамках единого комплекса. В-третьих, крупные предприятия агробизнеса играют все большую роль в агропродовольственных системах, поскольку широко внедряют новые технологии цифровизации, тем самым реализуя ключевые цели повышения конкурентоспособности. В рамках крупного агробизнеса важным представляется эффективное продвижение с помощью маркетинговой стратегии узнаваемого бренда российской агропродовольственной продукции, участие в международных выставках и мероприятиях, связанных с укреплением имиджа, а также расширение внешней сети сбыта. В-четвертых, важную роль в условиях реализации целей устойчивого развития играет обеспечение соответствия агропродовольственных систем требованиям сертификации и стандартизации, которые становятся все более значимыми для стран в регулировании внешней торговли агропродовольственной продукцией.

Так, многие страны стремятся не допустить импорт сельскохозяйственной продукции, не соответствующей критериям экологического вреда. В контексте обращения к фактору устойчивости необходимо указать также, что вследствие повышения технологичности агропродовольственных систем возникают определенные вопросы к занятости, поскольку снижается спрос на трудовые ресурсы низкой квалификации и растут потребности в новых компетенциях в АПК, связанных с цифровизацией. В свою очередь изменения на рынке труда обуславливают необходимость подготовки специалистов нового качества.

На современном этапе развития АПК России необходим переход на новый технологический уклад для повышения конкурентоспособности отечественной продукции на внешних рынках. По оценкам, уровень импортозависимости в разных секторах российского агропрома достигает 98% [6]. Этот факт отражает уязвимость конкурентных позиций: например, дефицит кормов, специальных препаратов в итоге затрудняет производство качественной продукции и ее вывод на внешний рынок. Кроме

того, для нашей страны по-прежнему характерен дефицит плодородных угодий в надежных климатических зонах. Данное обстоятельство еще больше актуализирует необходимость применения технологических методов производства, которые не зависят от природно-климатических условий. Интенсивное отставание от передовых стран в развитии АПК может стать аспектом для организации масштабного органического земледелия, спрос на которое постоянно растет. Данное направление можно оценить как высокомаржинальное, так как соответствующее мировое предложение ограничено. Несмотря на все преимущества, органическая продукция требует адаптации к обозначенным выше стандартам соответствия и сертификации, а также к климатическим условиям.

АПК в настоящее время является одним из наиболее динамично развивающихся секторов в России [5]. На это повлиял ряд факторов, среди которых ключевыми стали инвестиции в развитие сектора и периоды протекционистской государственной политики. Начиная с 2022 г. необходимость импортозамещения резко возросла, что положительно повлияло на запуск разработки новых отечественных решений в АПК. В ближайшей перспективе необходимость финансирования российского АПК станет приоритетным направлением. Речь идет об инвестировании в наукоемкие, инновационные разработки. Однако здесь отрасль сталкивается с рядом проблем, во-первых, длительность инвестиционных циклов подобных проектов непривлекательна для инвесторов, в особенности частного сектора, поэтому необходимы дополнительное стимулирование и поддержка инноваций в агробизнесе.

На практике в основном используется догоняющая модель инноваций, широко применяемая за рубежом. Однако в нашей стране следует постепенно отходить от данной модели и искать собственные решения. Также определенным барьером на пути инновационной трансформации АПК является недостаточный диалог между наукой, государством и агробизнесом по причине различий в их стратегических целях и отсутствия понимания истинных приоритетов. С целью уменьшения технологического разрыва следует применить комплексный подход в решении обозначенной проблемы. Речь идет о создании механизма, интегрирующего лидеров в области машиностроения, цифровых решений, аграрных экспертов, передовых отечественных ученых для объединения соответствующих компетенций с целью создания инновационных продуктов, способных повысить конкурентоспособность российского АПК.

Практические подходы, направленные на повышение конкурентоспособности отечественной продукции, должны включать увеличение инвестиций в разработку новых решений в АПК с применением мер стимулирования частного сектора; развитие фундаментальных исследований в области селекции, генетики, удобрений и т. д.; наращивание до-

ли в экспорте органической продукции, спрос на которую растет. Включение российской продукции в глобальные цепочки создания стоимости должно базироваться на соответствии международной сертификации для экспорта, подтверждающей безопасность и качество товара.

Применение комплексного подхода к решению проблемы конкурентоспособности российских агропродовольственных товаров

На основании проведенного анализа можно определить комплексный подход к повышению конкурентоспособности российской агропродовольственной продукции на зарубежных рынках, основанный на взаимодействии трех структур. Первым звеном является сфера научных исследований. Вузы, исследовательские сообщества, эксперты, ученые разрабатывают и внедряют инновационные технологии для улучшения качества продукции и анализируют мировые агропромышленные рынки, выявляя актуальные тенденции и запросы зарубежных потребителей. Реализация такого подхода, как представляется, способствует встраиванию отечественной продукции АПК в систему международных стандартов. Что касается государства, то оно может способствовать защите агропроизводителей, упрощению процедур организации экспорта, субсидированию критически значимых проектов производства, организации продвижения отечественной аграрной продукции на зарубежных рынках. В свою очередь предприятия агробизнеса должны нацеливаться на внедрение цифровых технологий и повышение качества продукции. Компании используют стратегию партнерства и кооперации для оптимизации производства и расширения доступа к зарубежным рынкам, учитывая особенности каждого региона.

К числу направлений, на которых должно быть акцентировано внимание, основанное на трех взаимосвязанных системах, следует отнести:

- *улучшение качества и безопасности продукции* посредством внедрения современных научно разработанных технологий в производство, направленных на повышение качества продукции, а также за счет соблюдения принятых международных стандартов качества и безопасности;
- *снижение затрат и повышение эффективности производства*. Внедрение ресурсосберегающих технологий, оптимизация логистики, развитие системы поддержки малых и средних предприятий в аграрном секторе могут существенно снизить издержки;
- *развитие инфраструктуры* – модернизация хранилищ, развитие транспортной инфраструктуры, обеспечение бесперебойного доступа к энергетическим ресурсам по приемлемым ценам;

- совершенствование системы господдержки экспорта, а также проведение маркетинговых исследований для выявления новых прибыльных рынков сбыта;
- развитие НИОКР в части разработки новых сортов сельскохозяйственных культур и пород животных, внедрение современных технологий переработки продукции;
- совершенствование нормативно-правового обеспечения развития аграрного сектора и защиты прав собственности и инвестиций в АПК.

Взаимодействие участников и их координация на специальных цифровых платформах в рамках экспортной стратегии обеспечат интегрированный подход на уровне государства. Реализация совместных усилий агробизнеса, органов государственной власти и научных учреждений будет в значительной степени способствовать укреплению конкурентоспособности продукции российского АПК за рубежом.

Заключение

Исследование показало, что несмотря на высокий экспортный потенциал российского АПК, его подотрасли все еще испытывают серьезные ограничения для эффективной работы на внешних рынках, включающие, в частности, и технологические ограничения. Без интегрированного подхода, предполагающего скоординированное взаимодействие всех участников (прямых и косвенных) агропродовольственных систем, невозможно получение новых конкурентных преимуществ в международной торговле агропродовольственной продукцией. Оценка сравнительных преимуществ в экспорте продукции АПК по отдельным товарам показала их серьезную дифференциацию, именно поэтому для подотраслей АПК важны собственные избирательные стратегии для осуществления инфраструктурных капиталовложений и внедрения технологических инноваций. Кроме того, перспективные исследования внешнеэкономической конкурентоспособности продукции АПК должны быть нацелены на анализ таможенных и логистических аспектов ее поставок на мировой рынок.

Список литературы

1. Власти стран ЕС требуют запретить импорт российского зерна // *Российская газета*. 21.03.2024. URL: <https://rg.ru/2024/03/21/vydavit-pastu.html> (дата обращения: 12.01.2026).
2. Глобальные вызовы развития внешней торговли Российской Федерации. – Новосибирск : СибАК, 2023.

3. Ивойлова И. В. Развитие российского агроэкспорта в условиях геополитической нестабильности // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – №. 11-1 (117). – С. 134-140.

4. Канунникова А. М., Шешин В. Д. Развитие экспортного потенциала агропромышленного комплекса Российской Федерации в условиях санкций // Национальный экономический форум имени Д. С. Львова – «Львовский форум» : материалы Национального экономического форума, Москва, 30 октября 2024 г. – М. : Государственный университет управления, 2025. – С. 315-318.

5. Колесник В. С., Харитонова Е. Ю., Захаренко С. Г. Состояние и тенденции развития аграрного сектора региональной экономики // Деловой вестник предпринимателя. – 2024. – №. 1 (15). – С. 13-16.

6. Лаврентьева А. А., Шальнева М. С. Современные проблемы и перспективы импортозамещения в России в условиях санкций // Хроноэкономика. – 2024. – №. 2 (44). – С. 48-53.

7. Минсельхоз ожидает роста экспорта продукции АПК в физическом выражении. – URL: https://www.alt.ru/external_news/113582/ (дата обращения: 19.01.2026).

8. Развитие внешнеэкономических связей агропромышленного комплекса Российской Федерации. – М. : Государственный университет управления, 2024.

9. Смирнов Е. Н., Карелина Е. А., Плетнев М. Г. Рынки продукции агропромышленного комплекса в условиях геоэкономической фрагментации международной торговли // Вестник университета. – 2024. – № 9. – С. 134-141.

10. Экспорт продукции АПК России составил \$41,6 млрд в 2025 году // Ведомости. 2026. 17.04.2026. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2026/04/17/1191122-eksport-produktsii-apk?ysclid=mpz6rvpuo5736327618>

11. Chandra R. Paul Krugman, New Trade Theory and New Economic Geography // Endogenous Growth in Historical Perspective, 2022. – November, 25. – P. 221-249.

12. Karelina E. A., Ivanova V. I., Smagulova S. M. Digital and Green Technologies in Agricultural Production on the Example of a Farming Enterprise // Agriculture and Food Security: Technology, Innovation, Markets, Human Resources : International Scientific and Practical Conference “A” (FIES 2024). – Kazan : EDP Sciences, 2025. – P. 00017.

13. Karelina E. A., Kanunnikova A. M., Baykov F. Yu. The Role of Digital Technologies in Transforming Global Agri-Food Systems : 2025 International Conference on Engineering Management of Communication and Technology. – Vienna, Austria, New York : Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), 2025. – P. 11220581.

14. Moga I. S., Bayjov F. Yu., Sidorenko V. S. Analysis of Factors Limiting the Import-Substituting Effect of Cluster Development in the Agro-Industrial Complex // Agriculture and Food Security: Technology, Innovation, Markets, Human Resources (FIES 2024) : International Scientific and Practical Conference. – Kazan : EDP Sciences, 2025. – P. 00003.

References

1. Vlasti stran ES trebuyut zapretit import rossiyskogo zerna [The Authorities of the EU Countries Demand to Ban the Import of Russian Grain]. Rossiyskaya gazeta, 2024, March 21. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2024/03/21/vydavit-pastu.html> (accessed 12.01.2026).

2. Globalnye vyzovy razvitiya vneshney trgovli Rossiyskoy Federatsii [Global Challenges of the Development of Foreign Trade in the Russian Federation]. Novosibirsk, SibAK, 2023. (In Russ.).

3. Ivoylova I. V. Razvitie rossiyskogo agroeksporta v usloviyakh geopoliticheskoy nestabilnosti [Development of Russian Agricultural Exports in the Context of Geopolitical Instability]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika* [Economics and Business: Theory and Practice], 2024, No. 11-1 (117), pp. 134–140. (In Russ.).

4. Kanunnikova A. M., Sheshin V. D. Razvitie eksportnogo potentsiala agropromyshlennogo kompleksa Rossiyskoy Federatsii v usloviyakh sanktsiy [Development of the Export Potential of the Agro-Industrial Complex of the Russian Federation in the Context of Sanctions]. *Natsionalnyy ekonomicheskiy forum imeni D. S. Lvova – «Lvovskiy forum»: materialy Natsionalnogo ekonomicheskogo foruma, Moskva, 30 oktyabrya 2024 g.* [D. S. Lviv National Economic Forum – "Lviv Forum": Proceedings of the National Economic Forum, Moscow, October 30, 2024]. Moscow, State University of Management, 2025, pp. 315–318. (In Russ.).

5. Kolesnik V. S., Kharitonova E. Yu., Zakharenko S. G. Sostoyanie i tendentsii razvitiya agrarnogo sektora regionalnoy ekonomiki [The State and Development Trends of the Agricultural Sector of the Regional Economy].

Delovoy vestnik predprinimatel'ya [Business Bulletin of the Entrepreneur], 2024, No. 1 (15), pp. 13–16. (In Russ.).

6. Lavrenteva A. A., Shalneva M. S. Sovremennye problemy i perspektivy importozameshcheniya v Rossii v usloviyakh sanktsiy [Modern Problems and Prospects of Import Substitution in Russia under the Conditions of Sanctions]. *Khrono-ekonomika*, 2024, No. 2 (44), pp. 48–53. (In Russ.).

7. Minselkhoz ozhidaet rosta eksporta produktsii APK v fizicheskom vyrazhenii [The Ministry of Agriculture Expects an Increase in Exports of Agricultural Products in Physical Terms]. (In Russ.). Available at: https://www.alta.ru/external_news/113582/ (accessed 19.01.2026).

8. Razvitie vneshneekonomicheskikh svyazey agropromyshlennogo kompleksa Rossiyskoy Federatsii [Development of Foreign Economic Relations of the Agro-Industrial Complex of the Russian Federation]. Moscow, State University of Management, 2024. (In Russ.).

9. Smirnov E. N., Karelina E. A., Pletnev M. G. Rynki produktsii agropromyshlennogo kompleksa v usloviyakh geoekonomicheskoy fragmentatsii mezhdunarodnoy trgovli [Markets of Agricultural Products in the Context of Geo-Economic Fragmentation of International Trade] *Vestnik universiteta* [Bulletin of the University], 2024, No. 9, pp. 134–141. (In Russ.).

10. Eksport produktsii APK Rossii sostavil \$41,6 mlrd v 2025 godu [Exports of Russian Agricultural Products Amounted to \$41.6 Billion in 2025]. *Vedomosti*. (In Russ.). Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2026/04/17/1191122-eksport-produktsii-apk?ysclid=mpz6rvpuo5736327618>

11. Chandra R. Paul Krugman, New Trade Theory and New Economic Geography. Endogenous Growth in Historical Perspective, 2022, November, 25, pp. 221–249. (In Russ.).

12. Karelina E. A., Ivanova V. I., Smagulova S. M. Digital and Green Technologies in Agricultural Production on the Example of a Farming Enterprise. Agriculture and Food Security: Technology, Innovation, Markets, Human Resources : International Scientific and Practical Conference “A” (FIES 2024). Kazan, EDP Sciences, 2025, p. 00017. (In Russ.).

13. Karelina E. A., Kanunnikova A. M., Baykov F. Yu. The Role of Digital Technologies in Transforming Global Agri-Food Systems: 2025 International Conference on Engineering Management of Communication and Technology. – Vienna, Austria, New York, Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), 2025, p. 11220581. (In Russ.).

14. Moga I. S., Bayjov F. Yu., Sidorenko V. S. Analysis of Factors Limiting the Import-Substituting Effect of Cluster Development in the Agro-Industrial Complex. Agriculture and Food Security: Technology, Innovation, Markets, Human Resources (FIES 2024): International Scientific and Practical Conference. Kazan, EDP Sciences, 2025, p. 00003. (In Russ.).

Поступила: 25.04.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Ирина Сергеевна Мога

кандидат экономических наук,
доцент, доцент кафедры мировой
экономики и международных
экономических отношений, старший
научный сотрудник управления
координации научных исследований
(УКНИ) ГУУ.

Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», 109542,
Москва, Рязанский проспект, д. 99.

E-mail: alonemoga@gmail.com

Ирина Сергеевна Преснова

техник УКНИ ГУУ.

Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления»,
109542, Москва, Рязанский проспект,
д. 99.

E-mail: i.presnova29@yandex.ru

Федор Юрьевич Байков

младший научный сотрудник
УКНИ ГУУ.

Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», 109542,
Москва, Рязанский проспект, д. 99.

E-mail: v999em@list.ru

Information about the authors

Irina S. Moga

PhD, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of World Economy and International
Economic Relations,
Senior Researcher at the Research
Coordination Department (RCD)
of SUM.

Address: State University
of Management, 99 Ryazan Avenue,
Moscow, 109542, Russian Federation.

E-mail: alonemoga@gmail.com

Irina S. Presnova

Research technician at the RCD
of SUM.

Address: State University of Management,
99 Ryazan Avenue, Moscow,
109542, Russian Federation.

E-mail: i.presnova29@yandex.ru

Fedor Yu. Baikov

Junior Researcher at the RCD
of SUM.

Address: State University of Management,
99 Ryazan Avenue, Moscow, 109542,
Russian Federation.

E-mail: v999em@list.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-94-110>

УРУГВАЙ КАК ТОРГОВЫЙ ПАРТНЕР РОССИИ В СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

А. Г. Коваль, Г. И. Яглямунова

Санкт-Петербургский государственный университет,
Санкт-Петербург, Россия

В современных геополитических условиях Российская Федерация сталкивается с необходимостью поиска новых возможностей для развития экспорта в различных регионах мира. В данном контексте страны Латинской Америки представляют особый интерес. В статье выявляются проблемы и перспективы развития торгово-экономических отношений между Россией и Уругваем. На основе статистических данных международных организаций, а также экспертных интервью авторами выделяются определенные этапы развития торгового сотрудничества и систематизируются ключевые барьеры в его развитии. Российско-уругвайская торговля характеризуется высокой волатильностью и узкой экспортной специализацией, однако существует определенный потенциал для ее наращивания как в традиционных отраслях, так и в возможных новых сферах сотрудничества. Финансовые и логистические барьеры оказывают значительное влияние на торговые отношения между Россией и Уругваем наряду с рядом институциональных вызовов. По итогам проведенного авторами SWOT-анализа разработан комплекс практических рекомендаций для государственных органов и представителей бизнес-структур, направленный на снижение транзакционных издержек и диверсификацию экспорта. Роль государственной поддержки экспорта на данном этапе развития российско-уругвайских отношений представляется существенной для выполнения стратегической задачи диверсификации экспорта и укрепления сотрудничества.

Ключевые слова: внешняя торговля, торговые барьеры, диверсификация экспорта, внешне-торговая политика.

URUGUAY AS A TRADE PARTNER FOR RUSSIA UNDER MODERN GEOPOLITICAL TERMS

Alexandra G. Koval, Gulnaz I. Iagliamunova

Saint Petersburg State University,
Saint Petersburg, Russia

In modern geopolitical conditions, the Russian Federation needs to find new export opportunities in various regions of the world. Latin America could be of a certain interest in this context. The paper identifies challenges and prospects for trade relations between Russia and Uruguay. Based on statistical data from international organizations and expert interviews, it reveals stages in trade cooperation and systematizes key barriers to its development. The Russian-Uruguayan trade today is characterized by high volatility and a narrow export specialization. However, there is a potential for expansion in both traditional industries and new

areas of cooperation. Financial and logistics barriers have a significant impact on relations between these countries, as do institutional challenges. Based on the results of the SWOT analysis conducted by the authors, a set of practical recommendations have been developed for government agencies and business representatives aimed at reducing transaction costs and diversifying exports. The role of state support at this stage of Russian-Uruguayan relations seems very important for fulfilling the strategic tasks of diversifying exports and strengthening cooperation.

Keywords: foreign trade, trade barriers, export diversification, foreign trade policy

Введение

Современное развитие международной торговой системы характеризуется изменениями глобальных цепочек поставок, что обусловлено геополитической напряженностью и санкционным давлением. В этих условиях перед Российской Федерацией стоит задача поиска альтернативных торговых партнеров и переориентации экспорта на новые рынки. Латинская Америка, несмотря на определенную удаленность, приобретает все больший интерес среди российских компаний, однако недостаточная ее изученность не позволяет наращивать экспортные поставки из России в данный регион.

Одно из заблуждений – рассмотрение Латинской Америки как единого региона для экспорта, поскольку он состоит из разнородных стран с отличающейся внешнеторговой политикой и условиями ведения бизнеса. В связи с этим необходимо изучение отдельно каждого государства в данном регионе для выявления потенциальных возможностей для расширения торгового сотрудничества с Российской Федерацией.

Среди стран Латинской Америки Уругвай выделяется экономической и политической стабильностью. Согласно классификации Всемирного банка, с 2012 г. Уругвай относится к группе стран с высоким уровнем дохода¹. Уругвай – одна из немногих стран региона, которые демонстрируют рост индекса экономической свободы и индекса демократии за последние 20 лет². Стабильная политическая система, предсказуемая институциональная среда и выгодное географическое положение как логистического хаба Южного конуса делают его привлекательным партнером.

В научных работах, посвященных вопросам сотрудничества Российской Федерации с Уругваем, в большей степени либо выделяется политический контекст [1; 5], либо Уругвай рассматривается как часть Таможенного союза стран, входящих в МЕРКОСУР [6], или латиноамериканского региона в целом [8; 9].

¹ URL: <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>

² Рассчитано по данным: URL: <https://www.eiu.com/n/campaigns/democracy-index-2024/>;
URL: <https://economicfreedom.heritage.org/pages/all-country-scores>

Данное исследование направлено на детальный анализ развития торгового сотрудничества России с Уругваем под влиянием современных геополитических реалий и выявление существующих торговых барьеров с целью выработки практических рекомендаций. Методологической основой является статистический и фактологический анализ, подкрепленный экспертными интервью и SWOT-анализом.

Динамика и структура развития торговли между Россией и Уругваем

Современный этап торгово-экономических отношений между Российской Федерацией и Уругваем был заложен в 1997 г. подписанием Договора о дружбе и сотрудничестве, однако интенсификация экономического взаимодействия между странами стала наблюдаться только в начале XXI в. После визита президента Российской Федерации В. В. Путина в Латинскую Америку во время саммита АТЭС в Чили в 2004 г. интерес к региону стал нарастать.

Доля Уругвая в российской торговле очень невелика, как и доля России в уругвайской торговле (менее 1%). Несмотря на влияние США в Уругвае, Китай за последние годы стал весомым торговым партнером Уругвая и обошел США по объему товарооборота. Президент Уругвая Яманду Орси, вступивший в должность 1 марта 2025 г., стремится к прагматическому подходу во внешнеэкономической политике, усилению региональных процессов в рамках МЕРКОСУР и диверсификации торговых партнеров, что создает определенные возможности для Российской Федерации, хотя и в условиях жесткой конкуренции.

Период 2005–2012 гг. российско-уругвайских торговых отношений характеризуется активным ростом объемов торговли. Тем не менее мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. повлиял на кратковременный спад товарооборота между странами и к 2012 г. достиг своего пика – 623,7 млн долларов (рис. 1).

В 2012 г. наблюдались самые высокие показатели экспорта Российской Федерации в Уругвай – 432 млн долларов и российского импорта из Уругвая – 200,7 млн долларов. Уже в 2012–2022 гг. наступил спад в развитии российско-уругвайского торгового сотрудничества, вызванный девальвацией рубля и снижением покупательной способности на уругвайском рынке. Определенное оживление торговых отношений наблюдалось в 2018–2019 гг. по результатам первого визита уругвайского Президента Табаре Васкеса в Россию, однако пандемия COVID-19 повлияла на возврат в 2021 г. к показателям 2016 г.

В 2022 г. начался новый этап развития взаимоотношений между Россией и Уругваем. С этого года Россия перестала входить в двадцатку

ведущих экспортеров в Уругвай, и торговый баланс впервые стал отрицательным.

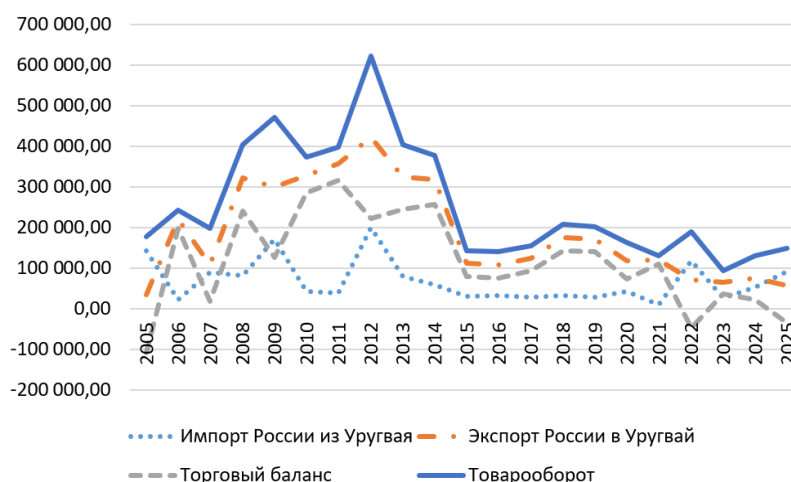


Рис. 1. Динамика внешней торговли Российской Федерации с Уругваем в 2005–2025 гг.* (за 2025 г. данные представлены за первое полугодие) (в тыс. долл.)¹

Тем не менее в 2025 г. зафиксирован рост товарооборота, что может свидетельствовать об адаптации к геополитическим условиям и, возможно, новом этапе в развитии российско-уругвайского экономического сотрудничества. В сентябре 2025 г. на третьем заседании Российско-Уругвайской смешанной комиссии содействия развитию торгово-экономических связей было отмечено, что товарооборот между Россией и Уругваем вырос в 1,7 раз по итогам первого полугодия: российский экспорт в Уругвай составил 58,3 млн долларов, а импорт – 91,9 млн долларов.

По словам директора департамента развития двустороннего сотрудничества Минэкономразвития России П. Калмычека, страны планируют обмениваться списками взаимного экспортно-импортного интереса в целях расширения и диверсификации товарооборота².

¹ Рис. 1; табл. 1 составлены по данным: URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx>; Агентство по продвижению экспорта, инвестиций и национального бренда Уругвая «Uruguay XXI». – URL: <https://www.uruguayxxi.gub.uy/en/>

² См.: Россия и Уругвай будут расширять номенклатуру товарооборота. – URL: <https://agroexpert.press/eksport-import/rossiya-i-urugvaj-budut-rasshiryat-nomenklaturu-tovarooborota/>

Торговля между Россией и Уругваем характеризуется узкой специализацией. Минеральные удобрения в 2005–2025 гг. составляли от 75% до 90% российского экспорта в Уругвай (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Структура российского экспорта в Уругвай в 2005–2025 гг. (в тыс. долл.)

Товары	2005	2008	2012	2015	2018	2021	2022	2023	2024	2025
Удобрения	20 151	39 423	53 758	19 347	22 987	36 164	59 345	23 039	44 841	38 312
Неорганическая химия	10 547	24 699	5 611	3 258	3 551	1 367	7 109	449	315	132
Древесина	–	–	–	–	48	848	237	77	59	132
Бумага	–	1 181	2 013	647	130	572	270	–	35	–
Механическое оборудование	1 592	845	227	138	738	309	177	267	2	–
Химические продукты	–	–	–	77	33	157	86	20	67	–
Электрическое оборудование	119	230	18	139	392	18	673	29	14	24

В последние годы наблюдается рост поставок из Российской Федерации минеральных продуктов (серы, цемента) и химической продукции. Электрическое оборудование в российском экспорте в Уругвай занимает небольшую долю, в то время как поставки механического оборудования практически свелись к нулю. Среди перспективных направлений российского экспорта, согласно данным Карты экспортного потенциала Международного торгового центра¹, нереализованный потенциал наблюдается по трем позициям удобрений (хлористый калий, карбамид, моноаммонийфосфат), который составляет около 12 млн долларов. Кроме этого, в ряде исследований выделяют потенциал экспортной дифференциации в таких отраслях, как фармацевтика, ИТ-сфера, возобновляемая энергетика [3]. В интервью советник Посольства Российской Федерации в Восточной Республике Уругвай Р. В. Бахтин выделил возможности развития сотрудничества в сфере энергоносителей, оборудования и химической продукции.

Уругвайский экспорт в Российской Федерации состоит преимущественно из сельскохозяйственной продукции. Так, в 2025 г. мясо и молочные продукты насчитывали 67% от экспорта Уругвая в Россию. Для Уругвая возможно увеличение и экспорта мяса, и растительной продукции, а

¹ URL: <https://exportpotential.intracen.org/>

также потенциал имеют поставки медикаментов, пищевых добавок и химической продукции.

Барьеры в развитии российско-уругвайской торговли

Барьеры в торговле между странами можно подразделить на три группы: возникающие до пересечения границы, при пересечении границы и после пересечения границы [10]. Эти барьеры приводят к увеличению издержек, так называемых торговых издержек. Издержки, возникающие до пересечения границы, связаны с торговым финансированием, логистикой и инфраструктурой. Издержки при пересечении границы подразделяются на прямые издержки (тарифы, экспортные ограничения, документация), косвенные (хранение, процедурные задержки) и скрытые (коррупция, информационная асимметрия). Наконец, издержки после пересечения границы связаны с особенностями регулирования (например, стандарты качества и технические барьеры), деловым климатом и т. д.

На сегодняшний день к основным барьерам на пути российского экспорта относят финансовые, логистические и институциональные [8]. В первую очередь речь идет об издержках до пересечения границы. В связи с отключением от SWIFT российские компании вынуждены использовать альтернативные платежные механизмы (СПФС, расчеты через третьи страны, бартер), которые значительно усложнили российские поставки в Латинскую Америку. Кроме того, в Уругвае банки ужесточили комплаенс-контроль, а также стали предъявлять повышенные требования к проверке клиентов. При этом как в Уругвае, так и в России сохраняется макроэкономическая волатильность: курсы рубля и уругвайского песо подвержены заметным колебаниям на фоне инфляционных рисков и санкционных ограничений. Это создает дополнительные финансовые издержки при планировании и исполнении двусторонних контрактов.

Сравнительный анализ логистической инфраструктуры по Индексу эффективности логистики (Logistic Performance Index) Всемирного банка, представленный на рис. 2, выявил, что логистическая система Уругвая по ряду показателей превосходит российскую, причем наибольший разрыв наблюдается в отношении таможенных процедур и компетенций логистических операторов, тогда как качество торговой и транспортной инфраструктуры в обеих странах одинаковое. Отдельно следует отметить конкурентное преимущество Уругвая в логистике за счет развитых портов (Монтевидео, Нуэва-Пальмира), сети автодорог, водных путей и статуса регионального хаба. По данным компании «Вос-

ход» на февраль 2026 г.¹, ставки фрахта за последние два года в среднем были стабильными и оставались на уровне 4 650 долларов за 20HQ контейнер и 6 500 долларов за 40HQ контейнер. В 2024 г. российская компания MAREX запустила регулярные морские перевозки между Санкт-Петербургом и портами Уругвая и Аргентины, сократив транзитное время до 20–25 дней².

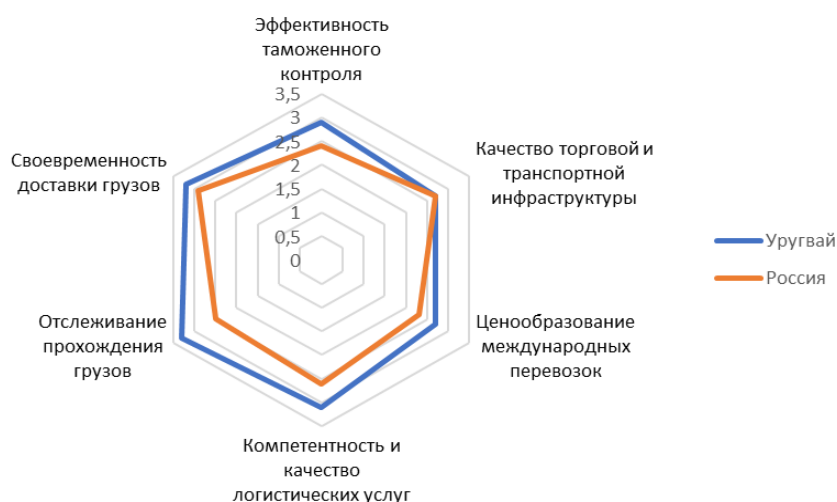


Рис. 2. Индекс эффективности логистики России и Уругвая в 2023 г.³

Вместе с тем между Россией и Уругваем наблюдаются определенные институциональные различия. Согласно Индексу государственного управления (World Governance Indicator) Всемирного банка, у Уругвая достаточно высокий уровень защиты прав собственности, контроля коррупции и эффективности судебной системы, в то время как в России данные показатели достигают меньших значений⁴, что может создавать транзакционные издержки для партнеров из Уругвая. В целом во многих исследованиях отмечается недостаток информации о рынках друг друга как значимый барьер для развития экономических связей [7].

¹ См.: Российская транспортно-логистическая компания специализируется на организации международных и внутренних перевозок грузов всеми видами транспорта, включая морские, железнодорожные и автомобильные перевозки. – URL: <https://tt-voskhod.ru/>

² См.: Компания «Модуль» запустит регулярные морские перевозки в Аргентину и Уругвай. –URL: <https://trans.ru/news/kompaniya-modul-zapustit-regulyarnie-morskie-perevozki-v-argentinu-i-urugvai>

³ Источник рис. 3: Logistic Performance Index for Russia and Uruguay at 2023. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/C/RUS/2023/C+URY+2023>

⁴ URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/worldwide-governance-indicators>

Издержки при пересечении границы демонстрируют определенную асимметрию. Уругвай, будучи членом МЕРКОСУР, применяет Единый внешний тариф (СЕТ) со ставками от 0 до 18%¹. Ключевые для российского экспорта сырьевые товары (сера, фосфаты, калийные удобрения) ввозятся по нулевым или минимальным ставкам². Тем не менее если рассматривать возможности диверсификации российского экспорта промышленных товаров, то стоит отметить, что во многих случаях применяется самая высокая ставка Единого внешнего тарифа в Уругвае. В то же время российский рынок в рамках ЕАЭС защищает собственных производителей сельскохозяйственной продукции: пошлины на мясо достигают 80%, на молочную продукцию – 25–80%³.

Анализ нетарифных мер, представляющих издержки для компаний после пересечения границы, выявил сложную систему разрешительных требований как в Уругвае, так и в России. В табл. 2 основные требования были структурированы по степени сложности получения разрешительных документов.

К первой группе с низким уровнем сложности относятся те товарные группы, которым требуется стандартный пакет документов для таможенной очистки, к средней – отнесены товарные группы, для которых требуется получение фитосанитарного сертификата, специальной регистрации или лицензии, наконец, к последней – относят товары, для оформления которых требуется одновременно согласование с тремя и более контролирующими органами. Такие товары проходят многоступенчатую процедуру, включающую фитосанитарный, промышленный, санитарно-эпидемиологический, экологический и технический контроль. Сравнительный анализ нетарифных мер выявляет сложность систем сертификации в обеих странах, что является существенным препятствием для развития двусторонней торговли России не только с Уругваем, но и с другими странами Латинской Америки [12].

¹ URL: <https://ttd.wto.org/en/profiles/uruguay>

² URL: <https://www.mercosur.int/politica-comercial/nomenclatura-comun-ncm-y-arancel-externo-comun-aec>

³ См.: Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 г. № 80 (ред. от 24 февраля 2026 г.) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_397176/ (дата обращения: 23.04.2026).

Т а б л и ц а 2

Нетарифные меры в Уругвае и России в 2026 г.*

Степень сложности	Уругвай		Россия	
	Товар (примеры)	Контролирующий орган	Товар (примеры)	Контролирующий орган
Низкая	Алюминий, этиленовые полимеры, каучук	Национальное таможенное управление (DNA)	Поверхностно-активные вещества	Федеральная служба по аккредитации (ФСА), Федеральная таможенная служба (ФТС)
Средняя	Зерновые, кофе, чай	Министерство животноводства, сельского хозяйства и рыболовства (MGAP, фитосанитарный контроль)	Фрукты и орехи	Россельхознадзор, ФСА, ФТС (фитосанитарный или ветеринарный контроль, Технические регламенты Таможенного союза)
	Удобрения	MGAP (регистрация)	Какао-порошок	
	Сера, фосфаты	Министерство промышленности, энергетики и горнодобычи (MIEM)	Пищевые препараты	
Высокая	Древесина	MGAP, Национальное управление окружающей среды, Технологическая лаборатория (LATU)	Продукты животного происхождения Фармацевтическая продукция	Россельхознадзор, ФСА, ФТС и обязательное включение экспортера в реестр организаций Росздравнадзор и регистрация в Государственном реестре лекарственных средств ЕАЭС
	Химикаты неорганические	MIEM, Министерство здравоохранения (MSP), Министерство окружающей среды (MA)		
	Химикаты органические	MIEM, MSP, MA		
	Химические продукты	MIEM, MGAP/MSP, MA, LATU		
	Медицинские изделия, оптика	Регулирующее подразделение энергетических и водных услуг, MSP, LATU, MIEM		

* Составлено по данным МЕРКОСУР, Правительства Уругвая, ИМРО, ЕАЭС и Правительства Российской Федерации.

Анализ договорно-правовой базы между Россией и Уругваем указывает на необходимость дальнейшей проработки институциональной среды для развития экономического сотрудничества. Соглашения о сотрудничестве в таможенных делах¹, о безвизовых поездках² и др. являются

¹ См.: Соглашение между Российской Федерацией и Восточной Республикой Уругвай о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах. – URL: [https:// www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/44292/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/44292/)

² См.: Соглашение об условиях отказа от визовых формальностей при взаимных поездках граждан России и граждан Восточной Республики Уругвай. – URL: [https:// www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/44804/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/44804/)

важной основой для развития двусторонних отношений. Однако отсутствие соглашений о поощрении и взаимной защите капиталовложений, об избежании двойного налогообложения не дает необходимой основы для обеспечения устойчивого роста товарооборота между странами [1].

В 2018 г. был подписан Меморандум о сотрудничестве между ЕЭК и МЕРКОСУР, создавший рамочную основу для укрепления сотрудничества и широкого диалога в таких сферах, как торговля, таможенное администрирование, техническое регулирование, стандартизация и цифровизация экономики. Сотрудничество в рамках ЕАЭС – МЕРКОСУР может способствовать развитию российско-уругвайских экономических отношений. Пока перспективы дальнейшего развития взаимодействия между региональными блоками достаточно туманны, и говорить о возможности создания зоны свободной торговли между данными интеграционными группировками рано.

В 2021 г. Уругвай был принят в Новый банк развития БРИКС (НБР), однако до сегодняшнего дня соглашение о присоединении находится на рассмотрении национального парламента, поэтому страна так и не стала полноценным членом НБР¹. Институциональное сближение через механизмы БРИКС может открыть новые возможности для диверсификации внешнеэкономических связей стран-участниц [2]. Уругвай только присматривается к формату БРИКС. В сентябре 2025 г. было объявлено о создании Делового совета между Россией и Уругваем². Таким образом, определенные шаги по сближению государств происходят, но их недостаточно для интенсификации торговых отношений.

Согласно институциональной теории, экономическое поведение регулируется не только формальными правилами, но и неформальными институтами, которые основаны на культурных нормах, традициях и моделях коммуникации [11]. Эти неформальные институты часто определяют эффективность формальных правил и уровень транзакционных издержек при междоународных взаимодействиях. Для количественной оценки этого показателя в международном бизнесе наиболее распространенным инструментом является модель культурных измерений Г. Хофстеде.

В деловых культурах России и Уругвая наблюдаются как определенное сходство, так и существенные отличия (рис. 3).

Ключевые культурные различия между странами относятся к таким измерениям Г. Хофстеде, как дистанция власти, долгосрочная ориентация и допустимость удовлетворения желаний. Уругвайцы склонны к краткосрочному планированию и намного снисходительнее, что наряду

¹ URL: <https://www.ndb.int/about-ndb/members/>

² По данным Посольства России в Уругвае.

с их мягким стилем коммуникации требует от российской стороны гибкости в сроках и формах подачи критики. Игнорирование этих различий увеличивает издержки согласования и контроля исполнения контрактов. Выявленная ранее институциональная асимметрия между странами вынуждает российский бизнес опираться на личные связи, неформальное общение и репутационные механизмы, которые частично компенсируют слабость формальных правил и высокие транзакционные издержки в торговле с Уругваем.

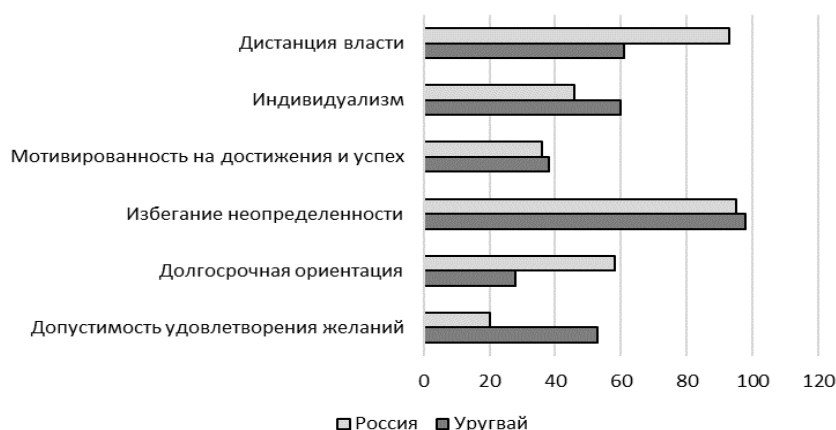


Рис. 3. Профиль культурных измерений России и Уругвая по модели Г. Хофстеде¹

Стоит дополнить, что многие представители российского бизнеса, которые работают с партнерами из Латинской Америки, обращают внимание не только на роль личных контактов, но и на значимость владения испанским языком в деловых переговорах². Уровень владения английским языком в странах Латинской Америки достаточно невысок. Так, по индексу владения английским языком (EF English Proficiency Index), Уругвай занимает третье место среди латиноамериканских государств после Аргентины и Гондураса, но значительно от них отстает, поскольку

¹ Составлено автором на основе данных из Country comparison tool. URL: <https://www.the-culturefactor.com/country-comparison-tool?countries=russia%2Curuguay>

² Знание испанского языка при проведении переговоров с представителями Латинской Америки (или португальского для установления контактов с бразильскими партнерами) является существенным фактором успеха, по мнению российских предпринимателей, которые принимали участие в Международном форуме «Российский промышленник», 29–31 октября 2025 г., Первом Петербургском экспортном форуме «Сделано в России», 30 марта 2026 г.

открывает группу стран региона с умеренным уровнем владения английским языком¹.

Перспективы развития торгового сотрудничества Российской Федерации с Уругваем

Для систематизации выявленных барьеров и оценки потенциала торговли между Россией и Уругваем был проведен SWOT-анализ (рис. 4).

Сильные стороны	Слабые стороны
Умеренная тарифная защита	Узкая экспортная специализация
Развитая портовая инфраструктура Уругвая	Высокие институциональные издержки
Культурное сходство	Сложные системы нетарифного регулирования
Действующие соглашения о таможенном сотрудничестве, безвизовом режиме	Отсутствие соглашений об инвестициях, о двойном налогообложении
Интенсификация сотрудничества на межгосударственном уровне	Недостаток информации
Развитие альтернативных платежных механизмов	Геополитическая нестабильность и санкции
	Языковой барьер
Возможности	Угрозы
Расширение сотрудничества через площадку МЕРКОСУР – ЕАЭС, БРИКС	Макроэкономическая волатильность
Нереализованный экспортный потенциал	Высокие пошлины на отдельные товары
Прямое морское сообщение	Жесткая конкуренция
Технологическое сотрудничество	Культурное различие
Использование свободных экономических зон Уругвая	Геополитические риски

Рис. 4. SWOT-анализ торгового сотрудничества между Россией и Уругваем

Методология SWOT позволила структурировать факторы внутренней и внешней среды, влияющие на развитие российско-уругвайского торгового сотрудничества в современных геополитических условиях. Для проведения данного анализа были организованы экспертные интервью с представителями посольства России в Уругвае, Агентства по продвижению экспорта, инвестиций и национального бренда Уругвая Uruguay XXI и российских компаний, работающих в Латинской Америке.

На основе SWOT-анализа разработан комплекс рекомендаций. Для российского правительства приоритетными направлениями являют-

¹ URL: <https://www.ef.nl/epi/>

ся диверсификация экспортной базы за счет поддержки несырьевых производителей, а также развитие онлайн-платформ и специализированных мероприятий, особенно в научно-технической сфере. На институциональном уровне следует использовать переговорные площадки МЕРКОСУР – ЕАЭС для интенсификации экономического сотрудничества. Кроме того, как отметили представители Агентства Uruguay XXI в ходе интервью, необходимо оценить возможность гармонизации технических регламентов ЕАЭС со стандартами МЕРКОСУР или разработать дорожные карты для основных категорий экспортируемой продукции, а также информировать уругвайских экспортеров о региональных и культурных особенностях российского рынка. В области таможенного администрирования и логистики необходимо повышать эффективность таможенных процедур, инвестировать в цифровизацию логистических процессов и развивать портовую инфраструктуру.

Для преодоления финансовых барьеров необходимо изучить возможности использования альтернативных платежных механизмов. В правовой сфере ключевыми задачами являются заключение инвестиционного соглашения и соглашения об избежании двойного налогообложения. Наконец, для успешного сотрудничества необходимо учитывать культурную дистанцию, развивать институт торговых представителей, знающих местную культуру, и поддерживать деятельность Делового совета, созданного в 2025 г.

Для российского бизнеса ключевым направлением является расширение экспортного ассортимента. По результатам интервью с профессором Университета Монтевидео и бизнес-консультантом Ф. Иругели, российским экспортерам может быть полезно изучить возможности особых экономических зон, свободных портов и аэропортов для беспошлинной торговли и временного ввоза в Уругвае. Режим временного ввоза позволяет ввозить сырье и компоненты без уплаты импортных пошлин в случае их переработки и последующего реэкспорта готовой продукции в течение 18 месяцев, например, в страны МЕРКОСУР¹. Законодательство Уругвая о свободных экономических зонах (СЭЗ) предусматривает набор мер, которые могут быть интересны российскому бизнесу. Компании, работающие в СЭЗ, освобождаются от уплаты налога на прибыль, НДС и таможенных пошлин, а также имеют право на свободное движение капитала. При этом компании обязаны направлять на экспорт не менее 75% своей продукции и нанимать не менее 75% местного персонала².

¹ См.: Указ № 505/009 «Об импорте при временном ввозе, изъятии запасов и возвратном режиме». – URL: <https://www.impocom.uy/bases/decretos/505-2009/4>

² См.: Закон № 15921 «О свободных экономических зонах». – URL: <https://www.impocom.uy/bases/leyes/15921-1987/17>

С точки зрения сырьевой стратегии, необходимо сосредоточиться на экспорте сырья по минимальным таможенным тарифам, а для готовой продукции следует рассмотреть возможность локализации производства в Уругвае. При этом, как отметил советник Посольства Российской Федерации в Уругвае Р. В. Бахтин, перспективными направлениями являются цифровая экономика и ИТ (включая сотрудничество по линии Палаты цифровой экономики Уругвая), фармацевтика и совместные исследовательские проекты, в частности, в области поставок высокотехнологичного оборудования для сектора возобновляемой энергии. В то же время представители Департамента конкурентной аналитики Агентства Uruguay XXI Г. Понс и Х. П. Бардецио добавили, что потенциал представляют поставки товаров для агропромышленного комплекса (удобрений, техники), промышленного оборудования и товаров народного потребления при условии их адаптации к местному рынку.

В области логистики целесообразно использовать порт Монтевидео для отгрузки контейнеров вместимостью 20 м³. В переговорном процессе важно ориентироваться на быстрые результаты, использовать неформальное общение, отдавать приоритет личным контактам, проявлять гибкость и избегать жесткости.

Наконец, перспективы отношений на ближайшие годы будут зависеть от практической эффективности новых институтов, в первую очередь Делового совета при Межправительственной комиссии, от способности сторон реализовывать проекты в приоритетных научных, технических и инновационных областях, а также от внешней среды и политической воли к сотрудничеству.

Заключение

Проведенное исследование подтверждает, что Уругвай – перспективный торговый партнер для России в условиях геополитической турбулентности, однако двусторонняя торговля отличается высокой волатильностью и концентрацией российского экспорта на сырьевых товарах. Несмотря на недавнюю положительную динамику и процессы диверсификации, ключевые барьеры лежат не в тарифной, а в финансово-логистической и институционально-регуляторной сферах. Среди них – усложнение платежей и комплаенс-контроль, различия в системах нетарифного регулирования, а также институциональная асимметрия между странами. Дополнительные риски создают культурные различия, влияющие на переговорный процесс.

Тем не менее ключевыми возможностями развития двусторонней торговли являются расширение экономического сотрудничества через диалог МЕРКОСУР – ЕАЭС (и в будущем, возможно, БРИКС), реализация экспортного потенциала и развитие технологического сотрудничества.

Дальнейшее развитие торговли России с Уругваем будет зависеть от способности правительств двух стран снизить регуляторные барьеры и создать работающие механизмы финансового, логистического и институционального сопровождения торговых потоков. В России необходима подготовка соответствующих кадров со знанием специфики уругвайского рынка и испанского языка, а также информационная поддержка российских компаний.

Список литературы

1. Андреев А. С. Отношения России и Уругвая в XXI веке: пределы и возможности развития // Латинская Америка. – 2019. – № 4. – С. 20–32.
2. Воронникова Т. А. Что ищет он в стране далекой? Факторы заинтересованности государств Латинской Америки в БРИКС // Мировая экономика и международные отношения. – 2025. – Т. 69. – № 4. – С. 83–96.
3. Зуев В. Н., Островская Е. Я., Левина В. А. Потенциал сотрудничества между Россией и МЕРКОСУР в условиях санкций // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2024. – Т. 17. – № 2. – С. 168–188.
4. Кузнецова Г. В. Российский экспорт в контексте мировых трендов: текущее состояние и перспективы // Международная торговля и торговая политика. – 2026. – Т. 12. – № 1 (45). – С. 49–66.
5. Сизоненко А. И. Россия - Уругвай: 150 лет // Латинская Америка. – 2007. – № 12. – С. 87–91.
6. Чиркин С. А. Россия и МЕРКОСУР – естественные торгово-экономические партнеры в условиях нового мирохозяйственного порядка // Инновации и Инвестиции. – 2022. – № 5. – С. 30–35.
7. Яковлев П. П. Взаимодействие России с Латиноамериканскими странами в условиях геополитического перелома // Актуальные проблемы Европы. – 2022. – № 3 (115). – С. 227–253.
8. Haluani M. Rusia en América Latina: variables, implicaciones y perspectivas de su presencia en el hemisferio occidental // Revista Politeia. – 2013. – N 51 (36). – С. 83–124.
9. Koval A. G., Rouvinski V. Russia in Latin America: Beyond Economic Opportunities, edited by A. Ferrari, E. Tafuro Ambrosetti. Forward to the Past? New/Old Theatres of Russia's International Projection. – Milan : Ledizioni, 2020. – С. 108–129.
10. Moisé E., Le Bris F. Trade Costs – What Have We Learned? : a Synthesis Report. – Paris: OECD Publishing, 2013. – URL: doi.org/10.1787/5k47x2hjfn48-en
11. North D. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. – Cambridge : Cambridge University Press, 1990.

12. Ryzhkova V. S., Koval A. G. The Role of Trade Costs in the Russian – Paraguayan Trade Relations // Latin American Journal of Trade Policy. – 2018. – N 2. – С. 5–29.

References

1. Andreev A. S. Otnosheniya Rossii i Urugvaya v XXI veke: predely i vozmozhnosti razvitiya [Relations of Russia and Uruguay in the 21st century: limits and possibilities of development]. *Latinskaya Amerika* [Latin America], 2019, No. 4, pp. 20–32. (In Russ.).
2. Vorotnikova T. A. Chto ishchet on v strane dalekoy? Faktory zainteressovannosti gosudarstv Latinskoy Ameriki v BRIKS [What Does It Seek in a Far Country? Factors of Latin American Countries' Interest in BRICS]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2025, Vol. 69, No. 4, pp. 83–96. (In Russ.).
3. Zuev V. N., Ostrovskaya E. Ya., Levina V. A. Potentsial sotrudnichestva mezhdu Rossiei i MERKOSUR v usloviyakh sanktsiy [The Potential for Cooperation between Russia and MERCOSUR in the Context of Sanctions]. *Kontury globalnykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law], 2024, Vol.17, No. 2, pp.168–188. (In Russ.).
4. Kuznetsova G. V. Rossiyskiy eksport v kontekste mirovykh trendov: tekushchee sostoyanie i perspektivy [Russian Export in the Context of Global Trends: Current Status and Prospects]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2026, Vol. 12, No. 1 (45), pp. 49–66. (In Russ.).
5. Sizonenko A. I. Rossiya – Urugvay: 150 let [Russia – Uruguay: 150 years]. *Latinskaya Amerika* [Latin America], 2007, No. 12., pp. 87–91. (In Russ.).
6. Chirkin S. A. Rossiya i MERKOSUR – estestvennye trgovno-ekonomicheskie partnery v usloviyakh novogo mirokhozaystvennogo poryadka [Russia and MERCOSUR are Natural Trade and Economic Partners in the New World Economic Order]. *Innovatsii i Investitsii* [Innovations and Investments], 2022, No. 5, pp. 30–35. (In Russ.).
7. Yakovlev P. P. Vzaimodeystvie Rossii s Latinoamerikanskimi stranami v usloviyakh geopoliticheskogo pereloma [Russia's Interaction with Latin American Countries in the Context of a Geopolitical Fracture]. *Aktualnye problemy Evropy* [Current European Issues], 2022, No. 3 (115), pp. 227–253. (In Russ.).
8. Haluani M. Rusia en América Latina: variables, implicaciones y perspectivas de su presencia en el hemisferio occidental. *Revista Politeia*, 2013, No. 51 (36), pp. 83–124.

9. Koval A. G., Rouvinski V. Russia in Latin America: Beyond Economic Opportunities, edited by A. Ferrari, E. Tafuro Ambrosetti. Forward to the Past? New/Old Theatres of Russia's International Projection. Milan, Ledizioni, 2020, pp. 108–129.

10. Moïsé E., Le Bris F. Trade Costs – What Have We Learned? A Synthesis Report. Paris, OECD Publishing, 2013. Available at: doi.org/10.1787/5k47x2hjfn48-en

11. North D. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

12. Ryzhkova V. S., Koval A. G. The Role of Trade Costs in the Russian – Paraguayan Trade Relations. *Latin American Journal of Trade Policy*, 2018, No. 2, pp. 5–29.

Поступила: 14.05.2026

Принята к печати: 14.05.2026

Сведения об авторах

Александра Геннадьевна Коваль
кандидат экономических наук, доцент
кафедры мировой экономики СПбГУ.
Адрес: Санкт-Петербургский
государственный университет,
199034, Санкт-Петербург,
Университетская набережная, д. 7–9.
E-mail: a.koval@spbu.ru
ORCID 0000-0001-8648-0911

Гульназ Ильфатовна Ягьямунова
менеджер по логистике ВЭД,
ООО «В-Импорт».
Адрес: ООО «В-Импорт», 199178, Санкт-
Петербург, 5-я линия В.О., д. 70, лит А,
помещ. 28а/40н.
Email: yaglamunovagulnaz@gmail.com
ORCID 0009-0008-9126-6280

Information about the authors

Alexandra G. Koval
PhD, Associate Professor of the Department
of the World Economy of St. Petersburg
State University.
Address: Saint Petersburg State University,
7-9 Universitetskaya emb., Saint Petersburg,
199034, Russian Federation.
E-mail: a.koval@spbu.ru
ORCID 0000-0001-8648-0911

Gulnaz I. Iaglamunova
International Logistics Manager,
V-Import LLC.
Address: V-Import LLC, office 28a/40n,
70A 5th linia V.O., Saint Petersburg, 199178,
Russian Federation.
Email: yaglamunovagulnaz@gmail.com
ORCID 0009-0008-9126-6280

DOI: <http://x.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-111-124>

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ ГАНА ДЛЯ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ АСПЕКТЫ

Е. Е. Дуркина

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

В статье дан анализ инвестиционной привлекательности Республики Гана для российских компаний в контексте диверсификации внешнеэкономических связей Российской Федерации и расширения сотрудничества со странами Африки. Цель исследования – комплексная оценка экономических, политических и инфраструктурных факторов, формирующих условия для реализации инвестиционных проектов и развития долгосрочного торгово-экономического взаимодействия. Рассмотрены ключевые макроэкономические параметры экономики Ганы, включая динамику валового внутреннего продукта, отраслевую структуру, инфляционные процессы и особенности валютной нестабильности. Проанализирована внешняя торговля и структура товарооборота между Россией и Ганой как экономическая основа для расширения инвестиционного присутствия. Особое внимание уделено оценке политической стабильности, а также состоянию транспортно-логистической инфраструктуры, включая портовые мощности и их значение для обеспечения внешнеэкономической деятельности. Исследованы позиции страны в международном индексе конкурентоспособности, отражающем уровень деловой среды и институционального развития. Определены отрасли, обладающие наибольшим потенциалом для российского бизнеса, включая агропромышленный комплекс, переработку сырья, энергетику, инфраструктурные и логистические проекты. Полученные результаты могут быть использованы российскими компаниями и государственными структурами при формировании стратегий выхода на рынок Ганы и для развития экономического сотрудничества со странами Западной Африки.

Ключевые слова: международные отношения, торгово-экономическое сотрудничество, внешняя торговля, международная конкурентоспособность, внешнеэкономическая деятельность, Россия, Африка.

INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE REPUBLIC OF GHANA FOR RUSSIAN COMPANIES: ECONOMIC, POLITICAL AND INFRASTRUCTURAL ASPECTS

Ekaterina E. Durkina

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

The article provides an analysis of investment attractiveness of the Republic of Ghana for Russian companies in the context of the diversification of foreign economic relations of the

Russian Federation and the expansion of cooperation with African countries. The purpose of the study is to comprehensively assess the economic, political and infrastructural factors that form the conditions for the implementation of investment projects and the development of long-term trade and economic cooperation. The paper examines the key macroeconomic parameters of the Ghanaian economy, including the dynamics of gross domestic product, industry structure, inflationary processes and features of currency instability. The article analyzes foreign trade and the structure of trade turnover between Russia and Ghana as an economic basis for expanding the investment presence. Special attention is paid to the assessment of political stability, as well as the state of the transport and logistics infrastructure, including port facilities and their importance for ensuring foreign economic activity. Additionally, the country's position in the international competitiveness index, reflecting the level of the business environment and institutional development, is investigated. Based on the analysis, the industries with the greatest potential for Russian business have been identified, including the agro-industrial complex, raw material processing, energy, infrastructure and logistics projects. The results obtained can be used by Russian companies and government agencies in shaping strategies for entering the Ghanaian market and developing economic cooperation with West African countries.

Keywords: international relations, trade and economic cooperation, foreign trade, international competitiveness, foreign economic activity, Russia, Africa.

Введение

Торгово-экономическое сотрудничество между Российской Федерацией и Республикой Гана в последние годы развивается в условиях трансформации глобальных экономических связей и диверсификации внешнеэкономических приоритетов России. Гана рассматривается как один из ключевых партнеров России в Западной Африке благодаря своей политической стабильности, ресурсной базе и стратегическому географическому положению.

Инвестиции выступают ключевым инструментом углубления экономических связей, поскольку обеспечивают долгосрочное присутствие компаний на рынке, формируют производственные и логистические цепочки, способствуют трансферу технологий и развитию совместных проектов. В отличие от разовых экспортных операций, прямые инвестиции создают устойчивую институциональную основу двустороннего сотрудничества и повышают уровень взаимной экономической зависимости.

Инвестиционная привлекательность страны в современных исследованиях рассматривается как совокупность экономических, институциональных и структурных характеристик, определяющих способность государства привлекать и удерживать прямые иностранные инвестиции (ПИИ). Несмотря на наличие дискуссии о неоднозначности влияния ПИИ на экономический рост [10], большинство эмпирических исследований подтверждают их положительное воздействие на макроэкономическую динамику и структурную трансформацию экономики.

В научной литературе отмечается, что приток ПИИ способствует росту ВВП, повышению производительности труда, развитию экспортно-

го потенциала, снижению уровня безработицы, увеличению налоговых поступлений, а также стимулирует инновационное развитие и технологическую модернизацию¹, в том числе в Африке [1]. Кроме того, инвестиции обеспечивают трансфер знаний, внедрение современных управленческих и производственных практик, формирование инфраструктурной базы [10].

С точки зрения институционального подхода, инвестиционная привлекательность представляет собой:

- совокупность факторов (экономических, правовых, политических, инфраструктурных и технологических), формирующих конкурентные преимущества страны;
- способность государства обеспечивать устойчивое воспроизводство инвестиционного потока, включая привлечение новых и удержание существующих инвесторов.

Таким образом, инвестиционная привлекательность носит динамический характер и отражает не только текущие условия ведения бизнеса, но и качество стратегического управления развитием экономики.

Современные исследования подчеркивают возрастающее значение так называемых мягких факторов – качества управления, предпринимательской культуры, способности к обучению и инновационной активности [10]. Концепция динамических способностей, предложенная Д. Тисом и соавторами, предполагает необходимость адаптивности экономических систем к быстро меняющимся внешним условиям. В этом контексте инвестиционная привлекательность все чаще рассматривается через призму цифровизации, институциональной гибкости и инновационной ориентации [10].

Следовательно, формирование устойчивой инвестиционной привлекательности требует не только благоприятных макроэкономических показателей, но и развития инфраструктуры, прозрачности регулирования, эффективного государственного управления и способности к долгосрочному стратегическому планированию [9].

Инвестиционное присутствие в Гане позволяет Российской Федерации расширить доступ к рынкам Западной Африки, укрепить позиции в стратегически значимых секторах (энергетике, переработке сырья, агропромышленном комплексе), а также диверсифицировать направления внешнеэкономической активности. Приток российского капитала в Гану способствует развитию инфраструктуры, модернизации производственной базы и созданию рабочих мест в стране.

¹ См.: Кузнецова Г. В., Подбиралина Г. В. Международная торговля товарами и услугами : учебник. – 3-е изд., перераб. и доп.). – М. : Юрайт, 2021.

Научная новизна данной работы заключается в интерпретации прикладной оценки инвестиционной привлекательности Республики Гана в отношении стратегии Российской Федерации, так как инвестиционное взаимодействие представляет собой системообразующий элемент торгово-экономического сотрудничества двух стран, формирующего предпосылки для перехода к более устойчивой и взаимовыгодной модели партнерства.

Цель исследования – выявление ключевых факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность Ганы для российских компаний.

Методологическую основу исследования составляет комплексный подход к оценке инвестиционной привлекательности страны. В работе использованы методы сравнительного и структурно-динамического анализа, позволяющие выявить тенденции развития экономики Республики Гана. Информационная база исследования построена на данных международных организаций и статистических отчетах государственных органов Ганы.

Современное состояние экономики Ганы как фактор инвестиционной привлекательности

Экономическая привлекательность Республики Гана для иностранных инвесторов определяется сочетанием ресурсного потенциала, демографических факторов и растущего внутреннего рынка. Страна располагает значительными запасами природных ресурсов, а также выступает одним из крупнейших мировых производителей какао и золота, что формирует возможности для развития перерабатывающих производств. Дополнительный фактор инвестиционного интереса – рост численности населения (в 2024 г. – более 34 млн человек) и расширение потребительского спроса, способствующие формированию перспективного внутреннего рынка.

Благодаря демократической политической системе и растущему экономическому процветанию Гана стала наиболее развитой страной в Западной Африке. Три последних десятилетия экономика Ганы развивалась по восходящей траектории, а за последние десять лет показала значительный рост. Так, с 2015 г. объем ВВП страны достиг 76,8 млрд долларов, увеличившись на 55%¹.

Темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП), достигавшие 5,1% в 2021 г., в 2024 г. составили 5,7%, что свидетельствует об усилении экономической активности (рис. 1). В 2024 г. примерно 47% ВВП Ганы приходилось на сектор услуг, 30,8% – на промышленность и 22,2% – сельское хозяйство. Сельское хозяйство традиционно остается важным сег-

¹ URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>

ментом с точки зрения экспорта для африканских стран [6]. Объем производства в секторе услуг вырос на 5,8%, в то время как в обрабатывающей и горнодобывающей промышленности рост составил 9,3%. В сфере услуг и сельском хозяйстве заняты 41% и 39% жителей Ганы соответственно¹.

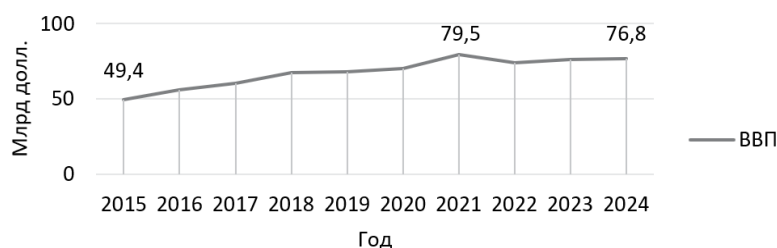


Рис. 1. Объем ВВП Ганы, 2015–2024 гг.² (в млн чел.)

Поскольку экономика страны сохраняет сырьевую направленность, ключевую роль в формировании экспортных доходов играют золото, нефть и какао. Кроме преимуществ, это создает и ограничения для социально-экономического развития страны [5]. Анализ внешнеторговых отношений между Российской Федерацией и Республикой Гана позволяет оценить степень экономической взаимосвязанности стран и выявить направления, обладающие наибольшим потенциалом для инвестиционного сотрудничества. Исследователи небезосновательно полагают, что потенциал сотрудничества между Российской Федерацией и странами Африки намного выше реализуемых возможностей [7].

В структуре двусторонних экономических отношений России и Ганы преобладают поставки сырьевых и промышленных товаров, а также взаимодействие в сфере энергетики, добычи полезных ископаемых и сельского хозяйства. Объем экспорта Ганы в Россию в 2024 г. составил 22,3 млн долларов. Значительная часть этой торговли приходилась на экспорт масличных культур (и прочее растительное сырье сельскохозяйственного и промышленного назначения) – 17 млн долларов, какао и продукты какао – 5,5 млн долларов. Российская Федерация экспортировала в Гану товаров на сумму 437 млн долларов (2,5% географической структуры товарного импорта Ганы). Основными статьями российского экспорта были минеральные продукты (304 млн долларов), удобрения

¹ URL: <https://www.statsghana.gov.gh/>

² Рис. 1 составлен по: URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>

(83 млн долларов), продукты мукомольной промышленности (33 млн долларов) и бумажно-картонные изделия (12 млн долларов)¹.

Помимо традиционных отраслей (сельского хозяйства, горнодобывающей промышленности, добычи нефти и газа), в Гане быстрыми темпами развиваются цифровые технологии, финансовые услуги, строительство, образование и франчайзинг. Эти тенденции сегодня характерны и для других стран Субсахарской Африки [3]. Кроме того, развивающаяся система здравоохранения, туристский сектор, автомобильные и железнодорожные дороги, судоходство и портовая инфраструктура Ганы открывают новые возможности для российских компаний [8].

Вместе с тем экономическая среда характеризуется рядом ограничений. Национальная валюта (седи) обесценилась более чем на 120% по отношению к доллару в начале 2022 г., но восстановилась, достигнув 10 седи за доллар в июне 2025 г. Процентные ставки в Гане по-прежнему остаются высокими (25% и выше), главным образом из-за денежно-кредитной политики Центрального банка и усилий по сдерживанию инфляции, а также высокого уровня неплатежей заемщиков.

В 2024 г. экономика Республики Гана испытывала последствия глобальной макроэкономической нестабильности, сформировавшейся в 2022 г. Существенным дестабилизирующим фактором стала инфляция, уровень которой в начале 2023 г. достигал 53,8% (рис. 2). Ускорение инфляционных процессов было обусловлено девальвацией национальной валюты – седи, глобальными сбоями в цепочках поставок, что спровоцировало рост мировых цен на продовольствие и энергоресурсы.

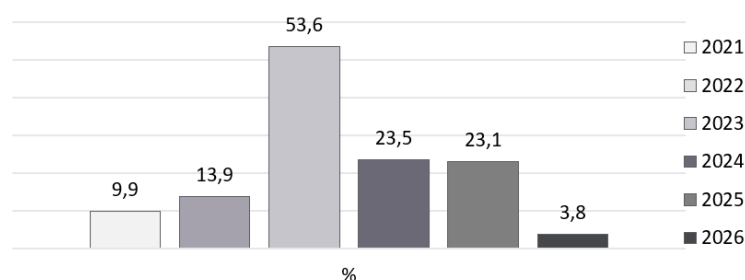


Рис. 2. Уровень инфляции в Гане, 2021–2026 гг.² (в %)

При этом годовой уровень инфляции в Гане снизился до 3,8% в январе 2026 г.; в декабре 2025 г. – 5,4% (практически 13-й месяц подряд – замедление инфляции и самый низкий уровень с 2021 г., что подтверждает признаки улучшения ценовой стабильности). В настоящее время инфля-

¹ URL: <https://www.statsghana.gov.gh/>

² Рис. 2 составлен по: URL: <https://www.statsghana.gov.gh/>

ция находится значительно ниже целевого уровня Банка Ганы (8%), что оставляет возможности для дальнейшего ослабления после совокупного снижения ставок на 12,5 процентных пунктов с июля 2025 г. Соответственно, устойчивая инфляция свидетельствует о восстановлении экономики Ганы.

Современное состояние экономики Республики Гана характеризуется постепенным усилением макроэкономической устойчивости после периода финансовой и валютной нестабильности. Таким образом, экономические условия Ганы создают возможности для инвестиций, однако требуют учета макрофинансовых рисков и долгосрочного планирования.

Текущее экономическое состояние Республики Гана можно охарактеризовать как сочетание факторов роста и макроэкономических ограничений. С одной стороны, положительная динамика ВВП, ресурсная обеспеченность и развитие внешнеэкономических связей формируют потенциал для расширения инвестиционного присутствия иностранных компаний, включая российские. С другой стороны, зависимость экономики от сырьевого экспорта повышает уровень инвестиционных рисков. В совокупности это определяет необходимость селективного подхода к выбору отраслей и форм участия российских компаний на рынке Ганы, ориентированного на проекты с экспортным потенциалом, локальной переработкой сырья и инфраструктурным развитием.

Политические и инфраструктурные условия инвестиционной привлекательности Ганы

Политическая стабильность и предсказуемость государственной политики являются ключевыми факторами снижения инвестиционных рисков. Политическая среда Республики Гана традиционно рассматривается как одна из наиболее стабильных в странах Западной Африки [4], что является важным фактором для российских инвесторов.

Президентские и парламентские выборы в Гане в 2024 г. прошли мирно, включая передачу власти от действующей Новой патриотической партии, находившейся у власти с 2016 г., Национальному демократическому конгрессу.

В стране действует нормативно-правовая база, регулирующая деятельность иностранных компаний и предусматривающая гарантии защиты инвестиций, включая участие в различных секторах экономики. Государственная политика направлена на привлечение ПИИ через налоговые стимулы и специальные режимы поддержки.

Политика Ганы в области иностранных инвестиций, регулируемая Законом о Центре содействия инвестициям Ганы (GIPC) 2013 г. (Ghana Investment Promotion Centre, Act 865), поощряет прямые иностранные ин-

вестиции, при этом в большинстве секторов допускается 100%-ная ответственность.

Тем не менее в целях улучшения делового климата правительство инициировало реформу нормативной базы, включая поправки к закону о GIPC, направленные на либерализацию условий участия иностранных инвесторов в ряде секторов экономики и снижение минимальных требований к размеру иностранного капитала (за исключением торговой деятельности, где сохраняется порог в 1 млн долларов). Инвесторы должны зарегистрироваться в Центре содействия инвестициям Ганы и соблюдать минимальные требования к капиталу (200 000 долларов – для совместных предприятий и 500 000 долларов – для предприятий, полностью принадлежащих иностранцам)¹.

Политика Ганы в области иностранных инвестиций для России направлена на укрепление экономических связей через Совместную постоянную комиссию по сотрудничеству между Ганой и Россией. Ключевыми областями сотрудничества являются энергетика (включая предложения по атомной энергии), сельское хозяйство, транспорт, логистика, горнодобывающая промышленность, в частности, импорт российских удобрений [11].

Основные преимущества политики Ганы в области иностранных инвестиций:

1. *Налоговые льготы.* Семь специальных экономических зон (СЭЗ) предоставляют особые преимущества и индивидуальные стимулы. Компании, находящиеся в определенных свободных зонах, пользуются 100%-ным освобождением от налога на прибыль на срок до 10 лет.

2. *Защита инвестиций.* Закон о GIPC обеспечивает правовую защиту от экспроприации и гарантирует перевод капитала, прибыли и дивидендов.

3. *Операционные преимущества.* Иностранные инвесторы могут автоматически получать квоты на иммиграцию, основанные на оплаченном капитале, в диапазоне от одной (при инвестициях в размере от 50 000 до 250 000 долларов) до четырех (при инвестициях свыше 700 000 долларов)².

4. *Отраслевые стимулы.* Существуют специальные стимулы для таких приоритетных областей, как агробизнес, информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), текстильная промышленность и обрабатывающая промышленность.

¹ Investment Climate Statement. – URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ghana-investment-climate-statement>

² Там же.

5. *Доступ к инфраструктуре.* Политика направлена на улучшение доступа к основным услугам, что упрощает ведение бизнеса.

Таким образом, политика, проводимая Центром содействия инвестициям Ганы, направлена на стимулирование как новых прямых иностранных инвестиций, так и расширение существующих инвестиций¹.

В то же время институциональная среда характеризуется определенными ограничениями, связанными с административными процедурами, недостаточной эффективностью правоприменения и сохраняющимися коррупционными рисками. Низкие показатели по блоку эффективности деловой среды в международных рейтингах свидетельствуют о наличии транзакционных издержек и институциональной неопределенности. В связи с этим российским компаниям необходимо детально проанализировать регуляторные условия взаимодействия с местными партнерами при реализации инвестиционных проектов.

Инфраструктурные факторы

Уровень инфраструктурного развития Республики Гана оказывает существенное влияние на условия ведения бизнеса и эффективность инвестиционной деятельности.

Страна располагает ключевыми морскими портами, обеспечивающими выход на региональные рынки Западной Африки, что повышает ее логистическую значимость. Порты Ганы в Атлантическом океане и ежедневные прямые рейсы в крупные города мира делают ее отличной платформой для ведения бизнеса в Африке. Как страна, где расположен новый Секретариат Африканской континентальной зоны свободной торговли, Гана находится в центре преобразующей регион интеграции Африки и может стать хорошим местом для реализации бизнес-стратегии на Африканском континенте.

При этом транспортная сеть внутри страны имеет недостаточную пропускную способность и нуждается в модернизации. Существенным ограничением для инвесторов остается нестабильность энергоснабжения и высокая стоимость электроэнергии, что увеличивает операционные издержки бизнеса. В то же время постепенно формируется цифровая инфраструктура и расширяется доступ к интернет-услугам, способствующие развитию сферы услуг и электронной коммерции [2]. В целом инфраструктурная среда Ганы имеет как логистические преимущества регионального уровня, так и внутренние ограничения, требующие дополнительных инвестиций и учета при реализации проектов.

¹ См.: UN Trade & Development. – URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/investment-laws/laws/196/ghana-investment-promotion-act>

Оценка конкурентоспособности

Интегральная оценка инвестиционной среды может быть получена на основе международных рейтингов конкурентоспособности, отражающих совокупное влияние экономических, институциональных и инфраструктурных факторов.

Позиционирование Республики Гана в рейтинге International Institute for Management Development (IMD) – World Competitiveness Center позволяет рассматривать инвестиционную привлекательность страны не только в макроэкономическом измерении, но и в прикладном аспекте, с точки зрения стратегических решений потенциальных инвесторов, включая российские компании. Рейтинг представляет собой комплексный инструмент оценки конкурентоспособности национальных экономик и отражает параметры экономической результативности, эффективности государственного управления, деловой среды и инфраструктуры в качестве релевантного индикатора инвестиционного климата¹.

В 2025 г. Гана заняла 61-е место из 69 исследованных экономик, улучшив свои позиции по сравнению с 65-м местом в 2024 г. Совокупный индекс конкурентоспособности составил около 44,2 балла против 39,25 годом ранее, что свидетельствует о положительной динамике и определенном эффекте реализуемых мер по макроэкономической стабилизации и институциональным реформам². В африканском контексте страна занимает третью позицию, уступая лишь Кении и Ботсване, и сохраняет лидерство в западноафриканском регионе.

На основе рассмотренных данных можно сделать вывод о том, что такая динамика имеет принципиальное значение в условиях структурной трансформации внешнеэкономических приоритетов Российской Федерации. В ситуации переориентации торгово-инвестиционных потоков на страны Глобального Юга даже умеренное улучшение позиций партнера в международных рейтингах становится фактором снижения странового риска и расширения пространства для инвестиционных решений.

Структурный анализ показателей IMD демонстрирует двойственную природу конкурентоспособности Ганы. К числу сильных сторон относятся достаточно устойчивые макроэкономические параметры, институциональные рамки регулирования бизнеса, наличие квалифицированной рабочей силы и благоприятные демографические характеристики. Более высокие показатели по блоку эффективности государственного управления и инфраструктуры по сравнению с общей позицией страны указывают на наличие базовых институциональных условий для реали-

¹ URL: https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/rankings/wcr-rankings/#_tab_List

² Там же.

зации капиталоемких проектов. Это формирует предпосылки для инвестиционного взаимодействия в энергетике, переработке минерального сырья, агропромышленном комплексе и транспортно-логистической сфере. В то же время низкие позиции по компоненту «эффективность деловой среды» отражают сохраняющиеся структурные ограничения: недостаточную диверсификацию промышленного сектора, ограниченный доступ к финансовым ресурсам, административные барьеры и слабую интеграцию в международные цепочки добавленной стоимости. В связи с этим российским инвесторам необходимо учитывать повышенные транзакционных издержки, риски правоприменительной практики и возможные задержки при реализации проектов.

Таким образом, инвестиционная привлекательность Ганы характеризуется сочетанием институциональных преимуществ и структурных ограничений. Это требует дифференцированного подхода к выбору отраслей и форм присутствия на рынке, включая использование механизмов партнерства с локальными структурами для минимизации регуляторных и операционных рисков. Рейтинг IMD в данном контексте выступает не только средством международного сопоставления, но и аналитической базой для выработки практико-ориентированных решений в сфере российско-ганского инвестиционного сотрудничества.

Позиционирование Ганы подтверждает наличие положительной динамики при сохранении структурных ограничений и свидетельствует о формировании развивающегося, но пока риск-чувствительного инвестиционного рынка.

Рост совокупного показателя конкурентоспособности отражает постепенное укрепление макроэкономической устойчивости и повышение эффективности государственного управления. В то же время сравнительно низкие позиции в глобальном рейтинге указывают на сохраняющиеся структурные ограничения, включая недостаточную диверсификацию экономики и зависимость от конъюнктуры сырьевых рынков. В совокупности данные факторы формируют умеренно благоприятную, но риск-чувствительную инвестиционную среду.

Заключение

Несмотря на перечисленные риски, Гана сохраняет ряд значимых конкурентных преимуществ в сравнении с другими странами Африканского региона: богатая сырьевая база (золото, какао, нефть); политическая стабильность; высокий уровень безопасности; законодательные гарантии защиты инвестиций от экспроприации и национализации; право свободного перевода прибыли за рубеж.

Анализ совокупности экономических, институциональных и инфраструктурных факторов позволяет сделать вывод о формировании в

Республике Гана инвестиционного климата умеренной привлекательности, сочетающего наличие рыночных возможностей с повышенными операционными рисками.

Наиболее перспективными направлениями для российских компаний могут стать проекты, связанные с переработкой сырья, агропромышленным комплексом, энергетикой, инфраструктурой, поставками промышленного оборудования, ИКТ, текстильной промышленностью, переработкой нефти, газа и минерального сырья, строительством, горнодобывающей отраслью, а также деловые услуги.

С учетом институциональных особенностей страны целесообразным представляется использование форм совместного предпринимательства с локальными партнерами, а также участие в проектах государственно-частного партнерства. Важное значение имеет поэтапная стратегия выхода на рынок, включающая предварительную оценку регуляторных рисков и адаптацию бизнес-модели к местным условиям.

Таким образом, инвестиционная активность российских компаний в Гане может рассматриваться не только как коммерческий инструмент, но и как фактор расширения торгово-экономического сотрудничества между странами.

Список литературы

1. Бяшарова А. Р., Ачалова Л. В. Уганда: социально-экономическое развитие, торговля, сотрудничество // Международная торговля и торговая политика. – 2021. – Т. 7. – № 3 (27). – С. 30–42.
2. Дуркина Е. Е., Подбиралина Г. В. Развитие рынка электронной коммерции в странах Западной Африки // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2022. – № 7. – С. 39–44.
3. Кузьмин Д. В. Цифровые трансформации в странах Субсахарской Африки // Экономика и предпринимательство. – 2020. – № 9 (122). – С. 277–280.
4. Павлов В. В., Сапунцов А. Л. Расширение участия стран Африки в международной промышленной кооперации // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – Т. 10. – № 12. – С. 3109–3120.
5. Русакович В. И. Ресурсное проклятие: вымысел или реалии XXI века (анализ научной литературы) // Россия и Азия. – 2018. – № 3 (4). – С. 73–78.
6. Сапунцов А. Л. Внешняя торговля Африки сельскохозяйственной продукцией: финансовый аспект // Аграрный научный журнал. – 2015. – № 12. – С. 90–96.

7. Секачева А. Б. Современное состояние и перспективы развития внешнеторговых связей России со странами Африки // Россия и Азия. – 2024. – № 1 (27). – С. 6–15.

8. Фитуни Л. Л. Российско-африканское сотрудничество в научно-технической сфере: стратегический и операционный подходы // Азия и Африка сегодня. – 2021. – № 5. – С. 33–43.

9. Шкваря Л. В. Финансовые потоки в странах Африки: источник для реализации инфраструктурных проектов // Африка в поисках источников мира и развития : ежегодник. – Серия: Африканские исследования. – М., 2013. – С. 206–215.

10. Bruneckiene J., Jucevicius R., Zykiene I., Rapsikevicius J., Lukauskas M. Assessment of Investment Attractiveness in European Countries by Artificial Neural Networks: What Competences are Needed to Make a Decision on Collective Well-Being? – URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/24/6892>

11. Klomegah K. K. Boosting Trade and Diplomacy: Russia-Ghana Relations Enter New Phase // Modern Diplomacy. July 27, 2025. – URL: <https://moderndiplomacy.eu/2025/07/27/boosting-trade-and-diplomacy-russia-ghana-relations-enter-new-phase/>

References

1. Byasharova A. R., Achalova L. V. Uganda: sotsialno-ekonomicheskoe razvitie, trgovlya, sotrudnichestvo [Uganda: Socio-Economic Development, Trade, Cooperatio]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2021, Vol. 7, No. 3 (27), pp. 30–42. (In Russ.).

2. Durkina E. E., Podbiralina G. V. Razvitie rynka elektronnoy kommersii v stranakh Zapadnoy Afriki [Development of the e-commerce market in West African countries]. *Konkurentosposobnost v globalnom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii* [Competitiveness in the Global World: Economics, Science, Technology], 2022, No. 7, pp. 39–44. (In Russ.).

3. Kuzmin D. V. Tsifrovye transformatsii v stranakh Subsaharskoy Afriki [Digital Transformations in Sub-Saharan Africa]. *Ekonomika i predprinimatelstvo* [Economics, Entrepreneurship], 2020, No. 9 (122), pp. 277–280. (In Russ.).

4. Pavlov V. V., Sapuntsov A. L. Rasshirenie uchastiya stran Afriki v mezhdunarodnoy promyshlennoy kooperatsii [Expanding the Participation of African Countries in International Industrial Cooperation]. *Ekonomika, predprinimatelstvo i pravo* [Economics, Entrepreneurship and Law], 2020, Vol. 10, No. 12, pp. 3109–3120. (In Russ.).

5. Rusakovich V. I. Resursnoe proklyatie: vymysel ili realii XXI veka (analiz nauchnoy literatury) [The Resource Curse: Fiction or Realities of the

XXI Century (Analysis of Scientific Literature)]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2018, No. 3 (4), pp. 73–78. (In Russ.).

6. Sapuntsov A. L. Vneshnyaya trgovlya Afriki selskokhozyaystvennoy produktsiy: finansovyy aspekt [Africa's Foreign Trade in Agricultural Products: a Financial Aspect]. *Agrarnyy nauchnyy zhurnal* [Agrarian Scientific Journal], 2015, No. 12, pp. 90–96. (In Russ.).

7. Sekacheva A. B. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya vneshnetorgovykh svyazey Rossii so stranami Afriki [The Current State and Prospects of Development of Russia's Foreign Trade Relations with African Countries]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 1 (27), pp. 6–15. (In Russ.).

8. Fituni L. L. Rossiysko-afrikanskoe sotrudnichestvo v nauchno-tehnicheskoy sfere: strategicheskoy i operatsionnyy podkhody [Russian-African Cooperation in the Scientific and Technical Sphere: Strategic and Operational Approaches]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa Today], 2021, No. 5, pp. 33–43. (In Russ.).

9. Shkvarya L. V. Finansovye potoki v stranakh Afriki: istochnik dlya realizatsii infrastrukturykh projektov [Financial Flows in African Countries: a Source for the Implementation of Infrastructure Projects]. *Afrika v poiskakh istochnikov mira i razvitiya, ezhegodnik. Seriya: Afrikanskie issledovaniya* [Africa in Search of Sources of Peace and Development, Yearbook. Ser. African Studies]. Moscow, 2013, pp. 206–215. (In Russ.).

10. Bruneckiene J., Jucevicius R., Zykiene I., Rapsikevicius J., Lukauskas M. Assessment of Investment Attractiveness in European Countries by Artificial Neural Networks: What Competences are Needed to Make a Decision on Collective Well-Being? Available at: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/24/6892>

11. Klomegah K. K. Boosting Trade and Diplomacy: Russia-Ghana Relations Enter New Phase. *Modern Diplomacy*. July 27, 2025. Available at: <https://moderndiplomacy.eu/2025/07/27/boosting-trade-and-diplomacy-russia-ghana-relations-enter-new-phase/>

Поступила: 23.04.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторе

Екатерина Евгеньевна Дуркина
аспирант кафедры мировой экономики,
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
Email: kate1999durkina@gmail.com

Information about the author

Ekaterina E. Durkina
Post-Graduate Student of the Department
of World Economy of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University
of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 109992,
Russian Federation.
Email: kate1999durkina@gmail.com

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-125-141>

БРИКС: ТЕКУЩИЙ ПРОГРЕСС ДЕДОЛЛАРИЗАЦИИ И РАСЧЕТОВ В НАЦИОНАЛЬНЫХ ВАЛЮТАХ

А. И. Охотский

Федеральная служба по финансовому мониторингу,
Москва, Россия

В статье исследуются процессы дедолларизации в мировой валютно-финансовой системе и роль стран БРИКС в этом процессе. Показано, что страны БРИКС последовательно продвигают дедолларизацию и расширяют практику расчетов в национальных валютах, реализуя комплекс мер, в том числе развитие альтернативных платежных систем и наращивание золотых резервов. Данные шаги позволяют снизить зависимость от доллара США, минимизировать риски западных санкций и повысить устойчивость к волатильности американской валюты. Новые члены БРИКС также вносят вклад в этот процесс. Параллельно развиваются проекты на базе цифровых валют центральных банков. Тем не менее доллар продолжает занимать доминирующую позицию в международной финансовой системе. Однако в последнее время наблюдаются явные признаки постепенной дедолларизации. Автор приходит к выводу о том, что, несмотря на существующие сложности, в рамках БРИКС просматривается значительный потенциал и перспективы дальнейшего сотрудничества в направлении дедолларизации; сегодня уже сформированы основы – объективные и субъективные предпосылки для все более активной дедолларизации, и процесс этот представляется необратимым. Обосновывается точка зрения о том, что сегодня в БРИКС целесообразно сместить акцент с идеи единой валюты, подобной евро, на более реалистичные альтернативы – расширение использования национальных валют во взаимной торговле, создание общей расчетной единицы для оценки товарных поставок и установления эталонных цен. Эти меры позволяют продвигаться в направлении дедолларизации без необходимости решать практически нерешаемые на текущем этапе задачи по унификации монетарных политик и созданию наднационального регулятора.

Ключевые слова: мировая валютно-финансовая система, валютно-финансовая архитектура, финансовые институты, Новый банк развития.

BRICS: CURRENT PROGRESS OF DE-DOLLARIZATION AND SETTLEMENTS IN NATIONAL CURRENCIES

Alexander I. Okhotskiy

Federal Financial Monitoring Service,
Moscow, Russia

The article examines the processes of de-dollarization in the global monetary and financial system and the role of the BRICS countries in this process. It is shown that the BRICS countries are consistently promoting de-dollarization and expanding the practice of settlements in

national currencies, implementing a range of measures, including the development of alternative payment systems and building up gold reserves. These steps make it possible to reduce dependence on the US dollar, minimize the risks of Western sanctions and increase resilience to the volatility of the US currency. The new BRICS members are also contributing to this process. In parallel, projects based on central banks' digital currencies are being developed. Nevertheless, the dollar continues to occupy a dominant position in the international financial system. However, there have been clear signs of gradual de-dollarization recently. The author concludes that, despite the existing difficulties, there is considerable potential and prospects for further cooperation in the field of de-dollarization within the framework of the BRICS; Today, the foundations have already been formed – objective and subjective prerequisites – for increasingly active de-dollarization, and this process seems irreversible. The author substantiates the point of view that today in BRICS it seems advisable to shift the emphasis from the idea of a single currency similar to the euro to more realistic alternatives – expanding the use of national currencies in mutual trade, creating a common unit of account for assessing commodity supplies and setting reference prices. These measures make it possible to move towards de-dollarization without having to solve the tasks of unifying monetary policies and creating a supranational regulator that are practically unsolvable at the current stage.

Keywords: global monetary and financial system, monetary and financial architecture, financial institutions, New Development Bank.

Введение

Современный этап развития глобальной экономики и различных форм международных экономических отношений, включая международную торговлю и мировую валютно-финансовую систему, переживает период глубокой системной трансформации [11]. Переустройство мировой валютно-финансовой системы затрагивает процессы дедолларизации [14], во многом связанные с коллективной деятельностью стран группы БРИКС и БРИКС+ [3]. Эксперты отмечают, что доллар США, как мировая резервная валюта, в последнюю четверть века превратился исключительно в инструмент санкционного давления на страны мира, аккумулируя геополитическую напряженность и дискриминацию [6]. Сложившаяся ситуация не соответствует интересам большинства государств, особенно с развивающимися рынками, в том числе Российской Федерации [10], так как сдерживает их социально-экономическое развитие, усиливает непредсказуемость и настоятельно требует новых валютно-финансовых решений. Особенно актуализируется эта задача для стран БРИКС, стремящихся усилить собственный суверенитет и сократить зависимость от западных решений [16], а также формировать собственные механизмы валютно-финансового сотрудничества [15]. Решение этой задачи важно, в частности, для расширения БРИКС и создания системы финансовых институтов объединения [13]. Вопросы, касающиеся дедолларизации в БРИКС, финансовой политики организации и другие, вызывают растущий научный интерес. В этом процессе, как отмечают исследователи, уже наметились определенные успехи, а также сохра-

няются и появляются новые вызовы [7]. Формирование БРИКС как нового мирового финансового центра необходимо для стран-участниц и объединения в целом, которое остается крупнейшим катализатором мирового социально-экономического и технического движения вперед. В статье показано, в чем заключается прогресс и каковы сохраняющиеся и возникающие ограничения.

Результаты исследования

Бреттон-Вудская валютно-финансовая система, созданная по результатам Второй мировой войны в 1944 г., определила доллар США как мировую резервную валюту¹. Доллар сохранил свой доминирующий статус и в рамках Ямайской валютно-финансовой системы (1971 г.), значительно укрепившись в 1974 г. в результате соглашения «нефть в обмен на доллары», подписанного между США и Саудовской Аравией².

Страны БРИКС последовательно продвигают дедолларизацию и расширяют практику расчетов в национальных валютах, реализуя комплекс мер, включая развитие альтернативных платежных систем и наращивание золотых резервов. Данные шаги позволяют снизить зависимость от доллара США, минимизировать риски западных санкций и повысить устойчивость к волатильности американской валюты [9]. Страны БРИКС реализуют собственные стратегии дедолларизации, при этом их подходы различаются – от активных действий до осторожной тактики.

Россия на фоне санкций расширяет платежи в рублях и валютах партнеров, сокращая долю доллара в резервах и увеличивая долю юаня и золота. По результатам 2024 г. российский рубль и валюты дружественных стран стали основными инструментами для расчетов в российском экспорте – 82,2%, что на 30,8% больше показателя за 2023 г. (табл. 1)

Особенно заметна диверсификация в сфере торговли энергоносителями. В 2025 г. более 90% платежей проводились в национальной и валютах дружественных стран (67% – в юанях, 24% – в рублях), тогда как доля доллара и евро упала с 85% в 2022 г. до 6% в 2025 г. Экспорт электроэнергии в рублях, традиционно осуществлявшийся в долларах, что свидетельствует об ослаблении американской валюты. В структуре платежей за импорт рубль также составил 40% всех валютных операций (на 13% больше показателя 2023 г.), доля валют дружественных стран – 35%, доллара и евро – 25%. Данные показатели свидетельствуют о реаль-

¹ Шкваря Л. В. Мировая экономика : курс лекций. – М., 2011.

² Мировая экономика и международные экономические отношения : учебник : в 2 ч. – Ч 2. – М., 2006.

ном переходе к использованию национальных валют, которые не подвержены манипуляциям со стороны иностранных государств.

Т а б л и ц а 1

**Структура валют при расчетах с Россией за экспорт и импорт
в 2023-2024 г.* (в %)**

	Год	Рубль	Валюты дружественных стран	Валюты недружественных стран
Экспорт	2023	34,6	16,8	48,6
	2024	44,7	37,5	17,8
Импорт	2023	28,9	21,2	49,9
	2024	39,6	35,1	25,3

* Составлено по: Доля рубля при расчетах с Европой за экспорт достигла рекорда. В каких валютах Россия сейчас торгует с миром? – URL: <https://www.rbc.ru/finances/17/05/2024/6645e2039a794785bf4cafb9>

Важная роль уделяется российско-китайским отношениям. После 2022 г. Россия и Китай активно перешли на расчеты в национальных валютах. При этом 90% двусторонних транзакций между странами проводится в рублях и юанях, а товарооборот достиг рекордных 202 млрд долларов. Обсуждаются инициативы по открытию Китаем внутреннего рынка облигаций для крупнейших российских компаний в формате корпоративных облигаций в юанях – панда-бондов, а также запущены первые российские облигации федерального займа, номинированные в юанях¹. Данные проекты не только расширяют возможности использования валют и создают конкуренцию доллару, но и позволяют диверсифицировать инструменты финансирования бизнеса и государства со снижением валютных рисков.

Китайский юань также приобретает все большее значение в мировой финансовой архитектуре. В 2016 г. он был включен в корзину резервных валют МВФ, что повысило его статус. В рамках инициативы «Один пояс, один путь» юань используется в различных проектах, что способствует его популяризации [12]. Процесс интернационализации юаня проводится также в рамках использования в торговле со странами Всестороннего регионального экономического партнерства (ВРЭП). В 2025 г. доля юаня во внешней торговле Китая увеличилась до 52%, а доля доллара упала до 43% (в сравнении – в 2010 г. показатели составляли 2% и 83%

¹ См.: За дешевым юанем: зачем российским компаниям размещать облигации в Китае. – URL: <https://www.forbes.ru/investicii/545589-za-desevym-uanemzacement-rossijskim-kompaniam-razmesat-obligacii-v-kitae>; Минфин впервые занял в юанях. – URL: <https://rg.ru/2025/12/03/bond-panda-bond.html?ysclid=mknx01sckv578725511>

соответственно)¹. Китай тестирует цифровой юань для трансграничных операций, а также повышает объем использования юаня другими странами путем заключения двусторонних соглашений о торговле в национальных валютах, в том числе с Бразилией, Австралией и Японией.

Индия в свою очередь занимает осторожную позицию. С одной стороны, страна заинтересована в интернационализации рупии в силу значительного роста потенциала национальной экономики и поддерживает идеи независимости от доллара, с другой – она не заинтересована в усилении роли Китая из-за особого статуса юаня по сравнению с другими валютами БРИКС, и заявляет, что дедолларизация не провозглашается в качестве официальной политики, сосредоточиваясь на финансовой диверсификации вместо прямого противостояния доллару. С 2020-х гг. Индия активно поддерживает расчеты в рупиях во внешнеэкономической деятельности, в том числе в торговле с Россией, Ираном, Малайзией, Бангладеш, Бутаном, Непалом, Шри-Ланкой и др., а также ведет переговоры с ОАЭ о применении рупии для торговли ненефтяными товарами.

Бразилия, наращивая торговые связи с Китаем, ищет осторожные пути снижения долларизации. Так, с 2023 г. Бразилия и Китай заключили соглашение об отказе от доллара в пользу национальных валют – юаня и реала. Страны смогли напрямую обменивать юани на реалы и обратно. В связи с этим было анонсировано создание совместной клиринговой палаты, которая должна обеспечить расчеты без использования доллара, а кредитование – в национальных валютах. Бразилия последовательно продвигает курс на снижение зависимости от доллара в региональных экономических отношениях, применяя бразильский реал в качестве альтернативного платежного средства при торговле со странами Латинской Америки. Особое внимание заслуживает обсуждение в 2023 г. Бразилией и Аргентиной инициативы по введению новой торговой валюты (сур), объединяющей песо и реал. Это предложение отражает желание государств сформировать региональную валютную систему, которая способна обеспечить стабильность и предсказуемость в торговых отношениях, а также укрепить экономическую независимость относительно глобальных финансовых рынков.

ЮАР скорее символически поддерживает инициативу дедолларизации: страна участвует в общих инициативах БРИКС по увеличению доли национальных валют в расчетах, но ее конкретные шаги менее заметны по сравнению с другими странами. ЮАР предпринимает усилия

¹ Выход из долларовой зоны: как рубль и юань меняют международные расчеты. – URL: https://www.vedomosti.ru/analytics/krupnyy_plan/articles/2025/12/08/1161245vihod-iz-dollarovoi-zonikak-rubl-i-yuan-menyayut-mezhdunarodnie-rascheti

по созданию альтернативных финансовых систем для снижения подверженности западным санкциям и финансовой нестабильности.

Новые члены БРИКС вносят заметный вклад в этот процесс. Иран, находясь под санкциями, активно ищет альтернативные пути для внешней торговли. Так, в 2022 г. Иран внес изменения в двустороннюю торговлю с Россией, чтобы уменьшить зависимость от доллара. Кроме того, Иран рассматривает возможности ведения внешнеэкономической деятельности с помощью технологий блокчейн, криптовалют, обеспеченных золотом, и цифровых валют, что позволит снизить влияние обусловленных политическими факторами санкций. ОАЭ положительно относятся к диверсификации валютной структуры внешних расчетов. В 2023 г. была заключена первая сделка по поставке сжиженного природного газа в юанях, а позже – сделка по поставкам нефти в Китай с расчетом в юанях¹. Страна присоединилась в Новому банку развития (НБР) и участвует в проектах по дедолларизации. Эфиопия и Египет скорее символически поддерживают инициативу. Для них приоритет – макроэкономическая стабилизация, поэтому они активизируют переговоры по заключению двусторонних валютных отношений, прежде всего с Китаем. Например, Египет и Китай обсуждали возможность эмиссии панда-бондов для привлечения капитала в качестве механизма диверсификации источников финансирования. Тем не менее стратегии по дедолларизации Египта и Эфиопии пока менее выражены, но они могут присоединиться к общим инициативам БРИКС в будущем.

Кроме того, страны БРИКС разрабатывают национальные платежные системы такие, как в UnionPay в Китае, RuPay в Индии, Elo в Бразилии, «Мир» – в России и пр. Обсуждается их интеграция в единую платформу BRICS Pay, представляющую собой децентрализованную площадку для обмена платежными данными и упрощающую расчеты в национальных валютах между странами-участницами, снизив зависимость от SWIFT и доминирования доллара [8]. BRICS Pay предполагает увязку банковских карт граждан стран БРИКС с онлайн-кошельками через мобильные приложения, однако сталкивается с техническими сложностями (несовместимость систем) и политическими барьерами.

Параллельно развиваются проекты на базе цифровых валют центральных банков. Так, в 2025 г. страны БРИКС активно тестировали цифровые аналоги рубля, юаня, рупии, реала и рэнда для трансграничных операций [18]. Обсуждаются и другие инициативы для повышения финансового суверенитета такие, как BRICS Bridge – платформа на базе тех-

¹ См.: Китай и Объединенные Арабские Эмираты провели первую сделку в юанях. – URL: <https://rg.ru/2023/05/18/kitaj-i-obedinennye-arabskie-emiratyproveli-pervuiu-sdelku-v-iuaniah.html?ysclid=mmf3har9mf873848093>

нологии распределенного реестра для трансграничных расчетов с возможностью использования цифровых валют и токенизированных активов, и BRICS Clear – клирингово-депозитарная платформа, дополняющая BRICS Bridge и направленная на развитие независимой расчетной инфраструктуры. Более того, для снижения зависимости от SWIFT страны БРИКС продвигают и собственные альтернативы – российскую Систему передачи финансовых сообщений (СПФС), бразильскую Pix, индийскую SFMS, китайскую CIPS, иранскую SEPAM и пр. Успешно развивается и интеграция отдельных систем. Например, взаимное признание «Мир» и UnionPay, а также интеграция СБП и CIPS способствовали росту расчетов в национальных валютах между Россией и Китаем.

Следует отметить значение такого фактора, как торговля с партнерами по объединению для стран – участниц БРИКС. В 2024 г. внешнеторговый оборот между странами БРИКС составил 2,6 трлн долларов США, демонстрируя рост на 77% за 10 лет (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

Объем внешнеторгового оборота между странами БРИКС в 2014–2024 гг.*

Показатель	2014		2024	
	Внешнеторговый оборот с партнерами БРИКС, млрд долл.	Доля от мира, %	Внешнеторговый оборот с партнерами БРИКС, млрд долл.	Доля от мира, %
Бразилия	112,6	24,4%	212,4	34,6
Китай	642,8	14,9	1 025,5	16,6
Египет	24,1	24,5	41,6	29,8
Эфиопия	8,2	40,9	10,8	41,6
Индия	202,0	26,0	374,2	33,1
Индонезия	81,9	23,1	177,4	35,6
Иран	77,5	54,3	75,1	41,3
Россия	113,6	14,5	279,2	38,6
ЮАР	40,0	20,8	56,4	26,7
ОАЭ	167,5	26,1	356,4	31,1
БРИКС	1 470,1	18,9	2 609,0	24,1

* Табл. 2; 3 составлены по: UNCTADstat, Merchandise trade matrix, annual (analytical). – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix>

Как видно из данных табл. 2, доля торговли с партнерами по БРИКС увеличилась с 18,9% в 2014 г. до 24,1% в 2024 г. Рост объемов торговли между странами БРИКС стимулирует использование национальных валют в расчетах за экспортно-импортные операции в рамках объединения. Так, в 2024 г. доля национальных валют во внешнеторговых расчетах в странах БРИКС достигла уровня в 65% (рисунок).

В то же время доля доллара США в операциях стран БРИКС с 80% в 2020 г. снизилась до 29%. При этом повышение использования нацио-

нальных валют подталкивает страны наращивать товарооборот за счет снижения транзакционных издержек.

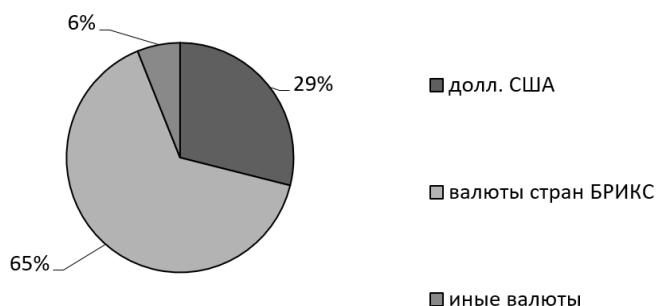


Рис. Доля валют в экспортно-импортных расчетах в странах БРИКС¹

Таким образом, страны БРИКС нацелены на постепенное сокращение роли доллара в международной торговле и финансах, способствуя построению многополярной финансовой архитектуры. Несмотря на различия в подходах – от активных мер со стороны России и Китая до осторожности Индии и ЮАР, – объединение использует альтернативные механизмы расчетов: расширяет использование национальных валют, продвигает независимые платежные системы и усиливает сотрудничество внутри блока и за его пределами. Такой подход позволит развивающимся странам снизить зависимость от политики США и укрепить свои финансовые системы.

Тем не менее доллар продолжает занимать доминирующую позицию в международной финансовой системе. Однако в последнее время наблюдаются явные признаки постепенной дедолларизации. Так, в 2026 г. доля доллара в мировых валютных резервах снизилась до 40% (минимальный показатель за последние 20 лет), что обусловлено политическими обстоятельствами, рисками госдолга США и интенсивной диверсификацией активов с уходом в золото. Также доля американской валюты сокращается в мировой торговле через SWIFT – с 86,5% в 2021 г. до рекордно низких 79,5% в 2026 г., уступая позиции юаню и евро.

Дедолларизация в БРИКС – стратегический приоритет, направленный на снижение зависимости от доллара США в международных расчетах и создание многополярной финансовой системы. Однако реализация этой цели сталкивается с комплексом барьеров, что ограничивает темпы трансформации валютно-финансовой архитектуры объединения.

¹ Источник рис.: Раскрыта доля доллара в расчетах между странами БРИКС. – URL: https://www.gazeta.ru/business/news/2024/04/02/22689511.shtml?utm_auth=false

Одним из ключевых препятствий на пути дедолларизации в рамках БРИКС выступает наличие тесных экономических связей ряда стран объединения с США, из-за которых государства не могут в короткие сроки отказаться от партнерства, критически важного для их экономического благополучия. США остаются значимым внешнеторговым партнером для нескольких членов БРИКС. Так, на 2024 г. США занимают по 15% в структуре экспорта Индии и Китая, а также обеспечивают 16% импорта Бразилии (табл. 3).

Т а б л и ц а 3

Доля стран БРИКС и США во внешней торговле стран БРИКС в 2024 г. (в %)

Страна	Доля стран БРИКС			Доля США		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
Бразилия	34,6	35,2	24,7	13,7	12,1	15,6
Китай	16,6	14,0	33,8	11,2	14,7	6,4
Египет	29,8	12,9	20,3	6,6	4,9	7,4
Эфиопия	41,6	19,5	37,8	6,9	10,2	6,2
Индия	33,1	18,8	46,2	10,7	18,3	6,0
Индонезия	35,6	33,5	41,9	7,9	9,8	5,8
Иран	41,3	25,3	37,9	0,1	0,0	0,3
Россия	38,6	34,3	67,2	1,0	1,1	0,9
ЮАР	26,7	19,0	44,8	7,2	7,5	6,9
ОАЭ	31,1	29,2	35,0	4,3	2,0	6,9
БРИКС	17,4	13,8	33,1	9,4	11,8	6,5

Экономические риски отказа от доллара в торговле с США представляются весьма ощутимыми, включая угрозы введения высоких импортных тарифов, которые способны нанести серьезный ущерб экспортно ориентированным экономикам. Осложняет ситуацию зависимость стран БРИКС от американских технологий и компонентов. Многие государства объединения импортируют из США высокотехнологичную продукцию, оплата которой традиционно осуществляется в долларах. Переход на иные валюты в таких расчетах неизбежно усложнит логистику и повысит издержки бизнеса, снижая его конкурентоспособность.

К факторам сдерживания дедолларизации в БРИКС относятся волатильность и недостаточная ликвидность национальных валют. Рубль, рупия, реал, рэнд и юань значительно уступают доллару по стабильности и объему международных резервов. Это снижает доверие к ним как к средству расчетов и сбережения. Более того, индийская рупия не является свободно конвертируемой, что ограничивает ее применение в трансграничных операциях. Бразильский реал и южноафриканский рэнд отличаются высокой волатильностью, что создает дополнительные риски для участников внешнеторговых операций, а санкции в отношении России

существенно снизили международную востребованность рубля. Кроме того, дисбаланс торговли между странами, как, например, профицит Китая и дефицит Бразилии или ЮАР, ведет к накоплению валютных остатков, затрудняя циркуляцию валют внутри объединения.

Ситуация усугубляется различиями в инфраструктурном развитии. Так, различаются уровень внедрения цифровых валют и платежных систем в странах объединения. Китай и Россия в настоящее время внедряют соответствующие решения, тогда как другие участники БРИКС находятся на ранней стадии таких разработок. При этом глобальная финансовая инфраструктура, включая SWIFT и биржевые механизмы, исторически выстроена вокруг доллара, что создает инерцию использования американской валюты. Для полноценной интеграции национальных систем БРИКС требуется унификация стандартов передачи финансовых сообщений, обеспечение мгновенной конвертации валют и разработка единых протоколов безопасности. Проекты альтернативных механизмов такие, как BRICS Pay и BRICS Bridge, хотя и продвигаются, пока остаются в стадии разработки или пилотирования, их охват ограничен, а реализация требует значительных инвестиций, технической совместимости и высокого уровня доверия между участниками.

Регуляторные различия также серьезно осложняют процесс. Механизмы ПОД/ФТ в кредитных организациях и требования к проверке КУС («знай своего клиента») варьируются в странах БРИКС, из-за чего банки вынуждены дублировать процедуры проверки, что увеличивает время обработки платежей и операционные издержки. Наконец, неформальный статус самого БРИКС как объединения без обязательных для исполнения решений затрудняет выработку и реализацию единой стратегии дедолларизации. Отсутствие наднациональных механизмов принуждения и координации замедляет согласование общих правил и стандартов, необходимых для масштабного перехода на расчеты в национальных валютах.

Несмотря на существующие сложности, в рамках БРИКС просматриваются значительный потенциал и перспективы дальнейшего сотрудничества в направлении дедолларизации. Поэтому в дальнейшем необходимо расширять взаимодействие в различных критически важных областях, в том числе в сфере финансового регулирования. Единые стандарты для трансграничных операций способны существенно снизить барьеры для использования национальных валют и повысить их долю в расчетах между странами объединения. Не менее значимым аспектом является обеспечение кибербезопасности и защиты данных, что приобретает особую важность в контексте развития цифровых валют и современных платежных систем, призванных стать альтернативой традиционным долларovým механизмам. Кроме того, унификация подходов в области

учета и отчетности способна упростить взаимодействие между финансовыми институтами стран БРИКС, сделав его более прозрачным и эффективным. Особого внимания заслуживает гармонизация регуляторных стандартов и процедур идентификации клиентов. Так, внедрение единого формата идентификации бенефициаров, например, посредством электронного паспорта с QR-подписью, может заметно упростить трансграничные операции, снизить транзакционные издержки и тем самым стимулировать рост взаимной торговли в национальных валютах.

Стоит отметить, что расширение БРИКС в 2024 г. существенно повлияло на перспективы дедолларизации в рамках объединения. Прежде всего оно увеличило совокупную долю БРИКС в мировом ВВП и торговле, что усиливает коллективные возможности стран-участниц по снижению зависимости от доллара США в международных расчетах в связи с потенциалом расширения использования национальных валют в двусторонней и многосторонней торговле [5]. Более того, значительный вклад в динамику дедолларизации вносит усиление позиций БРИКС на глобальных сырьевых рынках. Объединение таких поставщиков нефти, как Россия и Саудовская Аравия с крупными покупателями, в числе которых Китай и Индия, создает предпосылки для перехода на расчеты в национальных валютах при торговле энергоресурсами, а также для формирования цен на сырье вне долларовой системы. Наличие у стран БРИКС значительных запасов других стратегических ресурсов, таких как алюминий, палладий и пр., укрепляет их переговорные позиции в этом направлении.

Дополнительным стимулом процесса дедолларизации может стать использование цифровых валют. В 2025 г. страны БРИКС активно тестировали цифровые аналоги национальных валют для трансграничных операций. При этом присоединение новых членов с активно развивающимися финансовыми технологиями в данной области значительно усиливает потенциал БРИКС. Так, например, ОАЭ планируют ввести цифровой дирхам, который должен стать основой новой финансовой инфраструктуры, снизить транзакционные издержки и повысить прозрачность и безопасность платежей. Кроме того, цифровые валюты центральных банков могут быть интегрированы в формирующиеся платежные системы БРИКС. Инициатива BRICS Bridge предполагает использование цифровых аналогов для расчетов между странами блока, что расширит сферу применения цифровых валют и укрепит финансовую автономию объединения [4]. Таким образом, развитие цифровых валют способно не только ускорить дедолларизацию, но и повысить ликвидность национальных валют, снизив их волатильность в условиях геополитической нестабильности [13].

Дедолларизации будет способствовать и дальнейшее расширение деятельности существующих институтов. Так, НБР планирует, чтобы порядка 30% выдаваемых кредитов предоставлялись в национальных валютах [1]. Расширение практики кредитования в национальных валютах позволит странам-заемщикам избегать рисков, связанных с колебаниями курса доллара и политикой США. НБР может повысить ликвидность валют через финансирование инфраструктурных проектов с требованием использования валют стран-участниц в расчетах, что увеличит их оборот. Более того, потенциал банка заключается в том, что он способен выступать платформой для координации усилий по развитию расчетов в национальных валютах, например, путем согласования стандартов и практик между странами – членами БРИКС. Импульс дедолларизации даст привлечение финансирования в национальных валютах. Выпуск облигаций, деноминированных в юанях, рублях и других валютах стран БРИКС, позволит диверсифицировать источники капитала, снизить валютные риски и будет способствовать интернационализации валют.

Значимое направление работы НБР – развитие зеленых и устойчивых проектов в сферах чистой энергетики, защиты окружающей среды и цифровой инфраструктуры. Это соответствует глобальным трендам и способно привлечь дополнительные инвестиции и укрепит позиции банка как альтернативного финансового института. Сотрудничество с национальными и многосторонними банками расширит масштаб операций и усилит влияние НБР на международную финансовую систему. Кроме того, НБР и страны БРИКС могут выступать за реформирование системы кредитного рейтингования, в которой доминируют западные агентства, что снизит издержки заимствований для развивающихся стран.

В дальнейшем предполагается совершенствование механизма ПУВР БРКС, который формируется долларовыми резервами путем использования альтернативных валют. Пул – важный инструмент краткосрочного финансирования, в том числе для предотвращения давления на платежный баланс и укрепления финансовой стабильности, который может способствовать ликвидности национальных валют через предоставление стабилизационных кредитов странам-участницам при краткосрочных нарушениях платежного баланса¹. Расширение состава участников и наращивание общего объема резервов усилят роль ПУВР как инструмента финансовой стабильности.

¹ См.: Ярыгина И. З., Шелепов А. В. Частно-государственное партнерство как фактор дедолларизации экономического сотрудничества стран БРИКС : доклад № 95 / под ред. С. М. Гавриловой, Д. О. Растегаева, К. К. Суховерхова. – М. : НП РСМД, 2024.

Стоит отметить, что, несмотря на активные обсуждения и отдельные шаги в направлении снижения зависимости от доллара США, появление полноценной единой валюты БРИКС в обозримой перспективе маловероятно. Ключевая сложность заключается в экономической гетерогенности стран объединения [7]. Темпы роста, уровень инфляции, структура экономик и степень их открытости существенно различаются, что делает синхронизацию монетарной политики крайне затруднительной. При этом отмечается отсутствие консенсуса относительно модели будущей валюты. Приложение о введении расчетной единицы на основе корзины валют требует сложных расчетов по определению веса каждой национальной валюты, согласования обменных курсов и механизмов интервенций [2]. При этом такая расчетная единица будет представлять собой не столько полноценную валюту, сколько инструмент для взаиморасчетов и снижения зависимости от доллара. Таким образом, целесообразно сместить акцент с идеи создания единой валюты, подобной евро, на более реалистичные альтернативы – расширение использования национальных валют во взаимной торговле, создание общей расчетной единицы для оценки товарных поставок и установления эталонных цен. Эти меры позволят продвигаться в направлении дедолларизации без необходимости решать задачи по унификации монетарных политик и созданию наднационального регулятора. Однако подобный проект является долгосрочным, и его эффективность в значительной степени будет зависеть от проводимой политики в странах БРИКС.

Таким образом, перспективы дедолларизации в рамках БРИКС определяются комплексом стратегических направлений и зависят от множества внутренних и внешних факторов, а также способности стран-членов преодолевать существующие ограничения и угрозы. Сохранение текущих трендов предполагает постепенное снижение роли доллара США во взаимных расчетах, в том числе совершенствование институтов продвижения национальных валют в торговом и инвестиционном финансировании. На основе анализа препятствий на пути БРИКС, существующих путей совершенствования работы блока, а также отмечающихся трендов, обусловленных спорными решениями в политике США, возможно развитие нескольких сценариев развития дедолларизации в рамках БРИКС:

1. Оптимистичный сценарий заключается в значительном снижении доли доллара в торговых операциях и резервах с параллельным ростом доли национальных валют до 50% и более. Произойдет полная интеграция платежных систем, соответственно, станет возможным широкое использование национальных валют в торговле и инвестициях. Запуск BRICS Bridge и BRICS Clear позволит снизить издержки на трансгранич-

ные операции и уменьшить зависимость от доллара. Велика вероятность создания в рамках блока единой расчетной валюты.

2. Реалистичный сценарий – увеличение доли национальных валют БРИКС. Тем не менее полная замена доллара останется затруднительной ввиду факторов ликвидности, регуляторных барьеров и геополитических рисков. Доллар США продолжит занимать ведущие позиции, хотя его безоговорочное доминирование ослабнет. Произойдет постепенное усиление роли НБР и ПУВР с ограничениями от международных санкций и внутренних различий.

3. В случае пессимистичного сценария, из-за разногласий между участниками, конкуренции и внешнего давления темпы интеграции замедлятся. Доллар США сохранит позицию валюты-гегемона благодаря стабильности и развитой инфраструктуре.

Заключение

Дедолларизация представляет собой сложный, многоаспектный и длительный процесс, включающий в себя не только переход стран на внедолларовые расчеты на двустороннем уровне, но и формирование новых инструментов, механизмов и финансовых институтов.

Исследование показывает, что сегодня уже сформированы объективные и субъективные предпосылки для все более активной дедолларизации. При этом увеличились двусторонние расчеты в национальных валютах, а также формируются альтернативные платежные системы и финансовые институты. Вместе с тем – это долгосрочный процесс, эффективность которого в значительной степени будет зависеть от проводимой политики в странах БРИКС.

Список литературы

1. Андрианов В. Д. Новый банк развития БРИКС и формирование альтернативной мировой валютной системы // Белорусский экономический журнал. – 2024. – № 2 (107). – С. 44–57.
2. Андрианов В. Д. Создание новой мировой валютной системы: роль стран БРИКС+ // Международный бизнес. – 2025. – № 2 (12). – С. 43–66.
3. Антропов В. В. Трансформация мировой валютно-финансовой системы в условиях турбулентности мировой политики и экономики // Экономика. Налоги. Право. – 2021. – Т. 14. – № 5. – С. 6–19.
4. Битюк А. А., Глизнуца М. В. Перспективы развития трансграничной платежной системы в рамках БРИКС+ с использованием ЦВЦБ // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 5-1 (111). – С. 25–29.
5. Гаджибегова А. М. Расширение БРИКС и дедолларизация // Державинские чтения : сборник статей XVII Международной научно-

практической конференции : в 2-х т. – М. : Изд-во Всероссийского государственного университета юстиции, 2024. – С. 227–230.

6. Горда А. С. Дедолларизация мировой экономики: причины, проявления, последствия // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. – 2024. – №1 (66). – С. 52–63.

7. Гусев К. Н., Цибулина А. Н. Механизмы валютного сотрудничества в БРИКС: первые результаты и новые вызовы // Современная Европа. – 2024. – № 4 (125). – С. 87–99.

8. Гусев К. Н. БРИКС: от идеи единой валюты к системе расчетов и обратно // Современная Европа. – 2025. – № 3 (131). – С. 56–66.

9. Иванова В. И., Соломатина И. А. БРИКС в контексте дедолларизации мировой экономики // Журнал монетарной экономики и менеджмента. – 2025. – № 2. – С. 296–303.

10. Риски и возможности развития регионов России в условиях санкционного давления. – Екатеринбург, 2022.

11. Смирнов Е. Н. Трансформация международной торговли в условиях современных шоков развития мировой экономики // Международная торговля и торговая политика. – 2025. – Т. 11. – № 1 (41). – С. 5–26.

12. Третьякова Г. В., Казаченко А. А., Лыонг Н. Л. В. Перспективы использования национальных валют в международных расчетах с участием России и Китая // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2022. – № 58. – С. 190–207.

13. Шелепов А. В. Сотрудничество БРИКС по реформированию международной валютно-финансовой системы и ее институтов // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2025. – Т. 20. – № 1. – С. 157–175.

14. Шкваря Л. В., Охотский А. И. Экономические трансформации в XXI веке и направления адаптации к новым условиям деглобализации: финансовый аспект // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2025. – № 1. – С. 105–111.

15. Эсенбаева С. Р., Кузнецов А. В. Дедолларизация и валютно-финансовое сотрудничество БРИКС // Мировая экономика и мировые финансы. – 2024. – Т. 1. – № 1. – С. 62–68.

16. Andreeva E. L. The Problems of Information Sovereignty in the BRICS Countries // BRICS Law Journal. – 2026. – Т. 13. – № 1. – С. 77–88.

References

1. Andrianov V. D. Novyy bank razvitiya BRIKS i formirovanie alternativnoy mirovoy valyutnoy sistemy [The New BRICS Development Bank and the Formation of an Alternative World Monetary System]. *Belorusskiy ekonomicheskii zhurnal* [Belarusian Economic Journal], 2024, No. 2 (107), pp. 44–57. (In Russ.).

2. Andrianov V. D. Sozdanie novoy mirovoy valyutnoy sistemy: rol stran BRIKS+ [The Creation of a New World Monetary System: the Role of the BRICS+ Countries]. *Mezhdunarodnyy biznes* [International Business], 2025, No. 2 (12), pp. 43-66. (In Russ.).

3. Antropov V. V. Transformatsiya mirovoy valyutno-finansovoy sistemy v usloviyakh turbulentnosti mirovoy politiki i ekonomiki [Transformation of the Global Monetary and Financial System in the Context of Global Political and Economic Turbulence]. *Ekonomika. Nalogi. Pravo* [Economy. Taxes. Right], 2021, Vol. 14, No. 5, pp. 6-19. (In Russ.).

4. Bityuk A. A., Gliznitsa M. V. Perspektivy razvitiya transgranichnoy platezhnoy sistemy v ramkakh BRIKS+ s ispolzovaniem TSVTSB [Prospects for the Development of a Cross-Border Payment System within the Framework of BRICS+ Using Central Securities]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika* [Economics and Business: Theory and Practice], 2024, No. 5-1 (111), pp. 25-29. (In Russ.).

5. Gadzhibegova A. M. Rasshirenie BRIKS i dedollarizatsiya [Expansion of BRICS and De-Dollarization]. *Derzhavinskie chteniya: sbornik statey XVII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Derzhavin Readings, Collection of Articles of the XVII International Scientific and Practical Conference], in 2 books. Moscow, Izd-vo Vserossiyskogo gosudarstvennogo universiteta yustitsii, 2024, pp. 227-230. (In Russ.).

6. Gorda A. S. Dedollarizatsiya mirovoy ekonomiki: prichiny, proyavleniya, posledstviya [Dedollarization of the World Economy: Causes, Manifestations, Consequences]. *Nauchnyy vestnik: finansy, banki, investitsii* [Scientific Bulletin: Finance, Banks, Investments], 2024, No. 1 (66), pp. 52-63. (In Russ.).

7. Gusev K. N., Tsibulina A. N. Mekhanizmy valyutnogo sotrudnichestva v BRIKS: pervye rezultaty i novye vyzovy [Mechanisms of Monetary Cooperation in BRICS: First Results and New Challenges]. *Sovremennaya Evropa* [Modern Europe], 2024, No. 4 (125), pp. 87-99. (In Russ.).

8. Gusev K. N. BRIKS: ot idei edinoy valyuty k sisteme raschetov i obratno [BRICS: from the Idea of a Single Currency to the Settlement System and Back]. *Sovremennaya Evropa* [Modern Europe], 2025, No. 3 (131), pp. 56-66. (In Russ.).

9. Ivanova V. I., Solomatina I. A. BRIKS v kontekste dedollarizatsii mirovoy ekonomiki [BRICS in the Context of the De-Dollarization of the Global Economy]. *Zhurnal monetarnoy ekonomiki i menedzhmenta* [Journal of Monetary Economics and Management], 2025, No. 2, pp. 296-303. (In Russ.).

10. Riski i vozmozhnosti razvitiya regionov Rossii v usloviyakh sanktsionnogo davleniya [Risks and Opportunities for the Development of Russian Regions under Sanctions Pressure]. Ekaterinburg, 2022. (In Russ.).

11. Smirnov E. N. Transformatsiya mezhdunarodnoy trgovli v usloviyakh sovremennykh shokov razvitiya mirovoy ekonomiki

[Transformation of International Trade in the Context of Modern Shocks in the Development of the Global Economy]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2025, Vol. 11, No. 1 (41), pp. 5–26. (In Russ.).

12. Tretyakova G. V., Kazachenko A. A., Lyong N. L. V. Perspektivy ispolzovaniya natsionalnykh valyut v mezhdunarodnykh raschetakh s uchastiem Rossii i Kitaya [Prospects of Using National Currencies in International Settlements Involving Russia and China]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Bulletin of Tomsk State University. Economy], 2022, No. 58, pp. 190–207. (In Russ.).

13. Shelepov A. V. Sotrudnichestvo BRIKS po reformirovaniyu mezhdunarodnoy valyutno-finansovoy sistemy i ee institutov [BRICS Cooperation in Reforming the International Monetary and Financial System and Its Institutions], *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika* [Bulletin of International Organizations: education, Science, new Economy], 2025, Vol. 20, No. 1, pp. 157–175. (In Russ.).

14. Shkvarya L. V., Okhotskiy A. I. Ekonomicheskie transformatsii v XXI veke i napravleniya adaptatsii k novym usloviyam deglobalizatsii: finansovyy aspekt [Economic Transformations in the 21st Century and the Directions of Adaptation to the New Conditions of Deglobalization: a Financial Aspect]. *Nauchnoe obozrenie. Seriya 1: Ekonomika i pravo* [Scientific Review. Series 1: Economics and Law], 2025, No. 1, pp. 105–111. (In Russ.).

15. Esenbaeva S. R., Kuznetsov A. V. Dedollarizatsiya i valyutno-finansovoe sotrudnichestvo BRIKS [Dedollarization and Monetary and Financial Cooperation of BRICS]. *Mirovaya ekonomika i mirovye finansy* [World Economy and World Finance], 2024, Vol. 1, No. 1, pp. 62–68. (In Russ.).

16. Andreeva E. L. The Problems of Information Sovereignty in the BRICS Countries. *BRICS Law Journal*, 2026, Vol. 13, No. 1, pp. 77–88.

Поступила: 11.05.2026

Принята к печати: 14.05.2026

Сведения об авторе

Александр Игоревич Охотский
специалист-эксперт Управления
расследования финансовых рынков
Росфинмониторинга.
Адрес: Федеральная служба
по финансовому мониторингу,
Управление расследований
на финансовых рынках, 107450, Москва,
ул. Мясницкая, д. 39.
E-mail: alex.okhotskiy24@yandex.com

Information about the author

Alexander I. Okhotskiy
Chief Expert, Financial Markets
Management and Investigation
of Rosfinmonitoring.
Address: Federal Financial Monitoring
Service, Financial Markets Investigation
Department, 39 Myasnitskaya Street,
Moscow, 107450,
Russian Federation.
E-mail: alex.okhotskiy24@yandex.com

DOI: <http://x.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-142-159>

РОЛЬ РОССИИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ: ОТ ХАРТЛЕНДА ДО БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ¹

А. И. Авдеева, М. А. Балюк, Т. Н. Мамедов

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
Москва, Россия

Цель настоящего исследования – определение роли России в системе международных транспортных коридоров на евразийском пространстве путем анализа основных транспортно-логистических проектов, включающих железнодорожную, автодорожную, портовую и мультимодальную инфраструктуру, лежащих в основе магистральных маршрутов, призванных обеспечить развитие Большого Евразийского партнерства в интересах всех стран континента в противовес деструктивным теориям Хартленда и Римленда. Методология исследования основана на использовании теоретических (статьи, книги), эмпирических (анализ национальных нормативно-правовых документов, публикаций международных организаций, обзоров, национальных СМИ и пр.), количественных (анализ и визуализация статистических данных) и качественных методов (сравнительный анализ и пр.). Проведенное авторами исследование показало, что на евразийском пространстве формируется протяженный маршрут, в рамках которого Россия выполняет функцию системообразующего звена, обеспечивающего сопряжение восточных, западных и южных сегментов континента. Реализация предложенной Россией концепции «Большой Евразии», поддержанной крупными странами региона, приведет к созданию функционирующей модели сетевого трансрегионализма, основой и отправной точкой развития которой станет согласованное формирование международных транспортных коридоров. Обусловленный созданием транспортной инфраструктуры эффект роста взаимной торговли будет многократно усилен благодаря повышению внутренней связанности территорий стран-участников, которые получают мощный стимул, обеспечивающий евроазиатским странам условия для опережающего развития.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, международные инвестиции, Россия, Большое Евразийское партнерство, опережающее развитие.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета.

THE ROLE OF RUSSIA IN THE SYSTEM OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE CORRIDORS IN THE EURASIAN SPACE: FROM THE HEARTLAND TO GREATER EURASIA¹

Anastasia I. Avdeeva, Marina A. Balyuk, Tural N. Mamedov
Financial University under the Government of the Russian Federation,
Moscow, Russia

The purpose of this study is to determine Russia's role in the system of international transport corridors in Eurasia by analyzing key transport and logistics projects, including rail, road, port, and multimodal infrastructure, that underlie the trunk routes designed to promote the development of a Greater Eurasian Partnership for the benefit of all countries on the continent, countering the destructive theories of the Heartland and Rimland. The research methodology utilizes theoretical, empirical, quantitative, and qualitative methods. The authors' study demonstrates that a long-range route is emerging in Eurasia, within which Russia functions as a system-forming link, ensuring the connection of the eastern, western and southern segments of the continent. Implementation of Russia's proposed "Greater Eurasia" concept, supported by major countries in the region, will lead to the creation of a functioning model of networked transregionalism, the foundation and starting point of which will be the coordinated development of international transport infrastructure corridors. The growth in mutual trade, driven by the creation of transport infrastructure, will be greatly enhanced by the increased internal connectivity of the participating countries, which will receive a powerful incentive to ensure that Eurasian countries enjoy the conditions for accelerated development.

Keywords: transport infrastructure, international investments, Russia, Greater Eurasian Partnership, advanced development.

Введение

В 1904 г. английский географ и один из основателей современной геополитики как науки Х. Д. Маккиндер опубликовал свой базовый труд «Географическая ось истории» [16], который впоследствии стал отправной точкой для формирования геополитических доктрин многих западных стран. В этой работе он предпринял попытку переосмыслить историческое развитие с позиции географического положения отдельных территорий, определяющего основные векторы их эволюции. Особое внимание Х. Д. Маккиндер уделил Евразии как самому большому массиву суши. С учетом примыкающего Африканского континента на этот массив приходится свыше половины всей суши земного шара. Вслед за А. Гумбольдтом [9. – С. 149], К. Г. Ройшле и Э. Зюссом [5. – С. 75]

¹ The article was prepared based on the results of research carried out at the expense of budgetary funds on the state assignment of the Financial University.

Х. Д. Маккиндер использовал понятие «непрерывный массив суши Евразии» [16. – С. 429], отводя ему особую роль в мировой истории. Наиболее выгодным географическим положением он считал расположение в центре, позволяющее контролировать остальной мир. С глобальной точки зрения, по мнению Х. Д. Маккинндера, центром мира является Евразийский континент, а его Хартленд – сердце мира – находится в глубине континентальной части Евразии на территории России.

Несмотря на более низкую стоимость морских перевозок, Х. Д. Маккиндер отдавал приоритет наземным коммуникациям (прежде всего железнодорожному транспорту¹), из-за высокой пропускной способности, стабильности и возможности обеспечивать доступ не только к прибрежным, но и к внутренним территориям с меньшим количеством перевалок перемещаемых грузов [16. – С. 434]. Маккиндер полагал, что развитие разветвленной сети железных дорог на территории России – вопрос времени, а ее уникальная центральная стратегическая позиция создает условия для превращения в главную мировую империю. В своей более поздней работе «Демократические идеалы и реальность: исследования политики реконструкции» Х. Д. Маккиндер конкретизировал свою позицию следующим утверждением: «Кто управляет Восточной Европой, господствует над Хартлендом. Кто управляет Хартлендом, господствует над Мировым Островом². Кто управляет Мировым Островом, господствует над Миром» [3. – С. 84].

Идеи Х. Д. Маккинндера, впоследствии развитые другими исследователями, в частности, Н. Дж. Спикманом, К. Хаусхофером, С.Б. Коэном, З. К. Бжезинским и др., стали основой современной геополитики западных стран, прежде всего США. Реализация концепции Н. Спикмена о Римленде, представлявшем собой дугу прибрежных полос, окружающих Хартленд с запада, юга и юго-востока, вследствие чего получающих возможность его контролировать, привела к многочисленным военным конфликтам на Евразийском континенте, инициированным США³. США стремятся разъединить и ослабить весь Евразийский континент, закрепив свое мировое лидерство, а страны Западной Европы пытаются изолировать Россию и разрушить ее единство, решая тем самым двуединую зада-

¹ Автомобильный транспорт в это время еще не появился. Х. Д. Маккиндер рассматривал железные дороги в качестве альтернативы гужевому транспорту.

² Речь идет о Евразии.

³ См.: Уваров А.Т. Римленд против Хартленда – приближение эндшпиля? – URL: <https://nic-pnb.ru/analytics/rimlend-protiv-hartlenda-priblizhenie-endshpilya/>; Чесноков Э. Геополитические модели Х. Маккинндера и Н. Спикмена во внешней политике США в конце XX – начале XXI вв. – URL: <https://csef.ru/ru/oborona-i-bezopasnost/340/geopoliticheskie-modeli-hmakkindera-i-nspikmena-vo-vneshnej-politike-ssha-v-koncze-xx-nachale-xxi-vv-7188>

чу устранения потенциальной опасности и получения доступа к богатым природным ресурсам нежелательного соседа.

В противовес деструктивной политике Запада в 2016 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин, выступая с трибуны Петербургского международного экономического форума, объявил о проекте «Большая Евразия», который открыт для всех, как для Китая, так и для ЕС¹. В выступлении на первом Евразийском экономическом форуме 26 мая 2022 г. В. В. Путин отметил, что за развитие Большого Евразийского партнерства, которое «может стать цивилизационным проектом, изменить политическую и экономическую архитектуру в мире», выступают как страны ЕАЭС, так и Китай, Индия и другие государства². Приветствуя участников XVIII Веронского Евразийского экономического форума, 30 октября 2025 г. Президент Российской Федерации отметил, что «именно в Евразии сосредоточены основные центры экономического роста, ключевые транспортные и торговые маршруты, а российская инициатива Большого Евразийского партнерства направлена на взаимовыгодное сопряжение потенциалов всех расположенных здесь государств и интеграционных объединений»³.

В связи с этим международные транспортные коридоры (МТК) на евразийском пространстве призваны стать главным инструментом обеспечения связанности национальных экономик.

Основные результаты исследования

Несмотря на частое употребление, термин «международный транспортный коридор» не имеет общепризнанного определения. Некоторые исследователи считают, что «основой и источником формирования современных международных транспортных коридоров», стали «торгово-экономические транспортные коридоры древности и средневековья», но само понятие «транспортный коридор» возникло «в результате становления всех видов транспорта в ходе перехода к новым видам транспорта, когда в начале XX в. сформировались железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт» [8. – С. 17]. Другие полагают, что определение МТК появилось при создании проектов панъевропейских транспортных коридоров: по итогам Второй Панъевропейской конференции 1994 г. и Третьей Панъевропейской конференции 1997 г., когда были «спроектированы десять маршрутов» [4. – С. 28]. Ю. А. Щербанин в 2006 г. обратил внимание на замену термина «транспортный коридор» на понятие

¹ URL: https://rg.ru/2016/06/19/reg-szfo/vladimir-putin-proekt-bolshoj-evrazii-otkryt-i-dlia-evropy.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F

² URL: <https://tass.ru/ekonomika/14737439>

³ URL: <https://ria.ru/20251030/putin-2051843637.html>

«транспортная ось» в документах ЕС, объяснив это отсутствием у ЕС возможности финансировать дорогостоящие инфраструктурные проекты, необходимые для превращения оси в полноценный коридор [13].

В современных документах Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, созданного в июле 1947 г. для выполнения консультативных функций с целью стимулирования международного сотрудничества в области европейского внутреннего транспорта и содействия заключению соглашений между правительствами [14], термин «международный транспортный коридор» не используется. Как правило, применяется обозначение «коридор транспортной инфраструктуры», причем железнодорожные и автомобильные коридоры, а также внутренние водные пути, как правило, рассматриваются отдельно.

По сути, МТК представляют собой совокупность транспортных путей и объектов транспортной инфраструктуры, включая «мягкую»¹, формирующих конкурентоспособные международно признаваемые маршруты перемещения грузов и пассажиров через территории нескольких стран, представляющиеся оптимальными в данный момент времени с учетом финансово-экономических, временных, геополитических и иных факторов. МТК не являются однажды созданными физически изолированными объектами, сохраняющими свой первоначальный вид и состав. Выделение любых конкретных МТК с описанием их маршрута всегда носит предвзятый субъективный характер, поскольку, будучи сочетанием различных транспортных магистралей, которые в дальнейшем могут пересекаться и сопрягаться с другими транспортными магистралями, как существующими, так и планируемыми, МТК, как правило, не имеют однозначно определяемого начала и конца – точка, назначаемая в одной стране как конец маршрута, в другой – может рассматриваться как его начало, середина или другая часть.

Так, АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», учрежденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2020 г. № 969-р в целях создания системы планирования и управления международными транспортными коридорами, проходящими по территории Российской Федерации, выделяет маршрут восточного направления «Россия – Казахстан – Китай» через сухопутные переходы с Казахстаном и далее в Китай (Москва – Казань – Астана – Достык – Урумчи – Чжэнчжоу – Ляньюньган). В Казахстане этот маршрут считается частью Центрального коридора экономической зоны Шелкового пути: Ляньюньган – Урумчи – Достык/Хоргос – Астана – Актобе – Казань – Москва – Минск – Брест [7], представляющего собой самый короткий

¹ Комплекс мер по гармонизации правовых процедур и управлению МТК и пр.

путь из Китая в Европу. Аналитики Евразийского банка развития (ЕАБР) именуют этот маршрут Центральным евразийским коридором, считая его крайними точками Ляньюньган и Шанхай, с одной стороны, и Бремерхафен (Германия) – с другой [1].

Исследование показало, что сетевой характер современных МТК предполагает формирование эффекта от капитальных вложений не только внутри отдельных стран, но и на стыках – в узловых точках мультимодальной логистики, пунктах пересечения границ и через согласованность национальных инвестиционных графиков вдоль всего маршрута. Несинхронизированная реализация проектов может создавать узкие места в одной стране, которые способны обесценить пропускную способность уже модернизированных участков в другой, в результате чего построенные объекты не выходят на прогнозные грузопотоки.

Для более детального исследования авторами были выбраны страны, имеющие совместные с Россией проекты развития МТК, к числу которых были отнесены Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Индия, Иран, Казахстан, Китай, Киргизия, Монголия, Таджикистан, Туркмения, Турция и Узбекистан. По состоянию на февраль 2026 г. на территории исследуемых стран (включая Россию) реализуются или планируются к реализации 1 008 транспортно-логистических проектов, а общий объем заявленного финансирования составляет около 618 млрд долларов¹.

Систематизация портфеля проектов в страновом разрезе позволяет выявить существенную неоднородность как по количеству реализуемых инициатив, так и по масштабам привлекаемых инвестиций. Так, безусловным лидером по числу проектов выступает Индия (639), на которую приходится более половины всех заявленных инициатив. Существенно уступают ей, но сохраняют значимую позицию Россия (157) и Китай (56). В группе стран евразийского пространства (без учета крупнейших экономик Азии) наибольшее количество проектов сосредоточено в Казахстане (39) и Узбекистане (20), что свидетельствует о важной роли данных государств как транзитных узлов в структуре МТК на евразийском пространстве (рис. 1).

Анализ распределения инвестиций демонстрирует несколько иную конфигурацию лидерства. Наибольший объем финансирования приходится на Индию (255,7 млрд долларов), что обусловлено масштабом и количеством реализуемых инфраструктурных программ и внутренней транспортной модернизацией, сопряженной с развитием МТК. Существенную инвестиционную нагрузку также несет Китай (свыше 187 млрд долларов), что отражает стратегическую роль страны в формировании трансазиатских транспортных связей. Третье место занимает Россия

¹ Здесь и далее речь идет о долларах США.

(137,1 млрд долларов), аккумулирующая значительный объем инвестиций в развитие магистральной инфраструктуры евразийского значения. Среди евразийских стран выделяется Казахстан (23,3 млрд долларов), выступающий ключевым звеном транзитных маршрутов между Востоком и Западом (рис. 2).

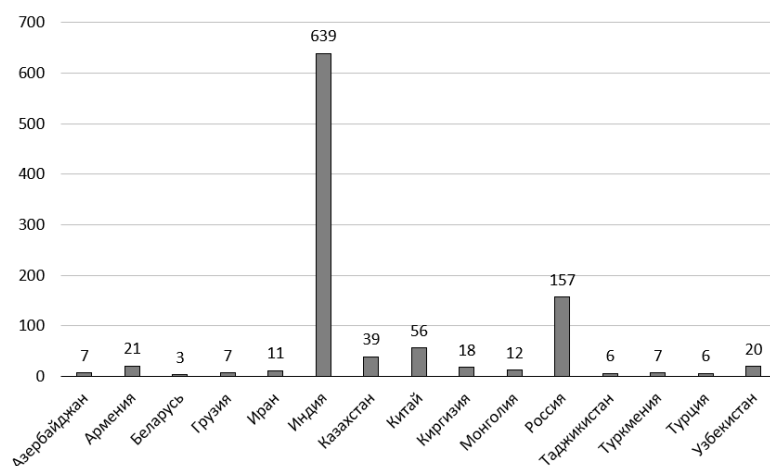


Рис. 1. Распределение количества транспортно-логистических проектов по исследуемым странам (в ед.)¹

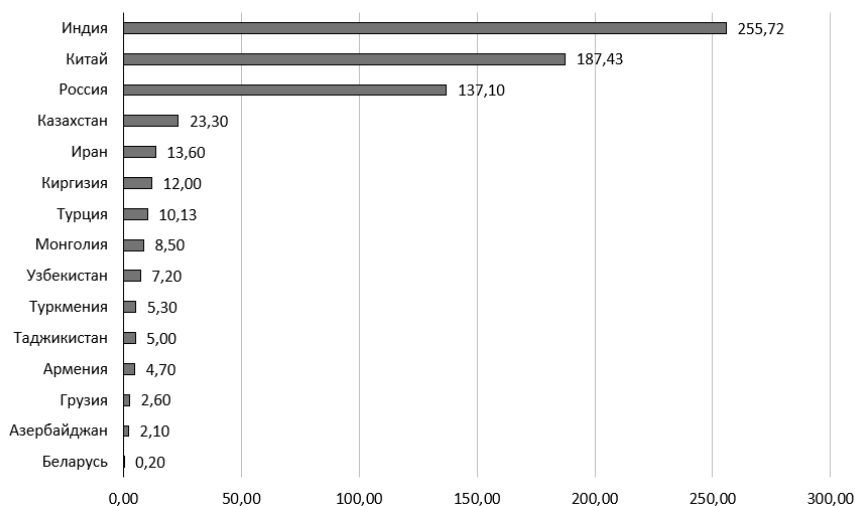


Рис. 2. Распределение объема инвестиций в транспортно-логистические проекты по исследуемым странам (в млрд долл.)

¹ Рис. 1–5 составлены по данным национальных сайтов и официальных сайтов международных организаций.

Наиболее капиталоемкие проекты реализуются в Китае (в среднем свыше 3,35 млрд долларов на проект), а также в Турции, Иране и России, где средняя стоимость проектов существенно превышает показатели большинства стран региона, что обусловлено преобладанием крупных инфраструктурных инициатив (высокоскоростных железнодорожных линий, портовой инфраструктуры, контейнерных терминалов и т. п.). Напротив, в ряде стран евразийского пространства, таких как Беларусь, Азербайджан и Грузия, средняя стоимость проектов значительно ниже, что указывает на преобладание локальных или модернизационных проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений, а не на создание новых магистральных мощностей (рис. 3).

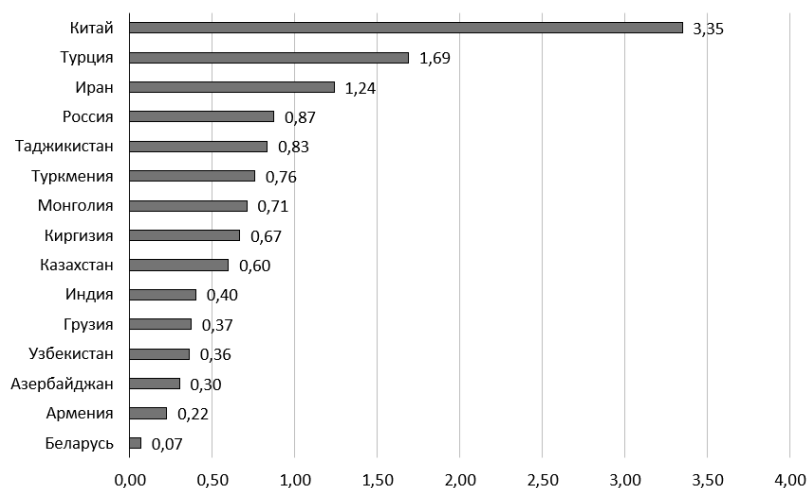


Рис. 3. Средняя капиталоемкость проектов на территории исследуемых государств (в млрд долл.)

Для выявления отраслевых приоритетов развития инфраструктуры на исследуемом пространстве была проведена детализация структуры сформированного портфеля транспортно-логистических проектов. При анализе учтены некоторые национальные особенности, а именно: в Индии в качестве проектных инициатив учитываются даже небольшие инфраструктурные объекты, что приводит к искусственному завышению количества транспортно-логистических проектов; в Китае, напротив, в рамках одного проекта могут объединяться сразу несколько видов транспортной инфраструктуры, что затрудняет их классификацию по видам транспорта; схожая практика укрупнения инфраструктурных инициатив наблюдается в Турции. Для обеспечения корректности сравнительного анализа на этом этапе исследования данные по Индии, Китаю и Турции

не учитывались, что позволило обеспечить сопоставимость данных по остальным странам выборки.

На 1 июля 2025 г. на территории Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Ирана, Казахстана, Киргизии, Монголии, России, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана фиксируются 308 проектов с общим объемом инвестиций в размере 221,6 млрд долларов, в том числе в странах ЕАЭС – 238 проектов на сумму 177,3 млрд долларов [2]. Распределение проектов по видам транспорта в странах ЕАЭС и в исследуемых странах за исключением Индии, Китая и Турции, представлены на рис. 4.

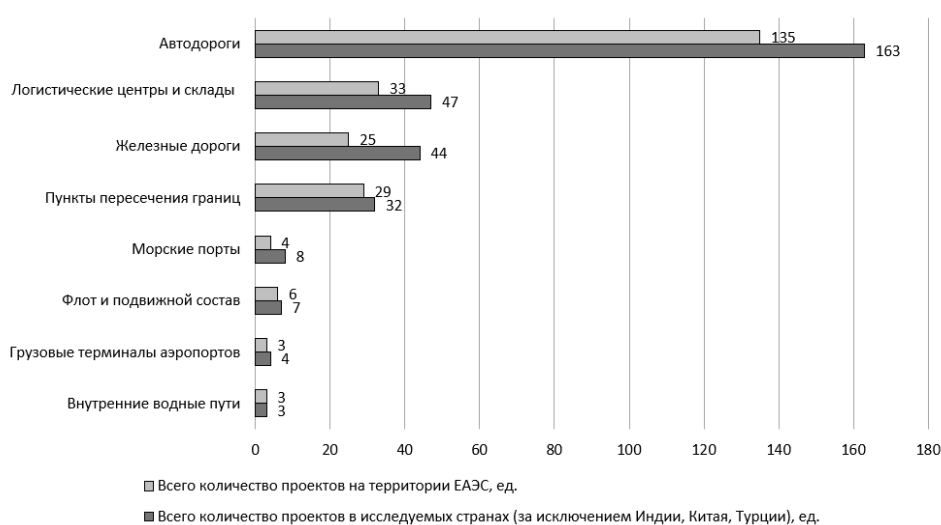


Рис. 4. Распределение количества проектов по видам транспорта в странах ЕАЭС и на евразийском пространстве (изучаемые страны, кроме Индии, Китая, Турции) (в ед.)

Анализ показал, что наибольшее число проектов приходится на автодорожный сектор (56,7% – в ЕАЭС и 52,9% – для расширенной выборки стран), а наименьшее – на сектор развития внутренних водных путей (1,3% и 0,97% соответственно). Из этого следует, что для стран-участниц, не имеющих выхода к морю, именно автомобильный транспорт выступает так называемой последней милей и обеспечивает территориальную связанность там, где железнодорожный транспорт менее экономически оправдан. Существенную долю занимают также проекты в сфере железнодорожного транспорта (10,5% и 14,3% соответственно), формирующие основу магистральных перевозок и обеспечивающие устойчивость транзитных потоков. Отдельного внимания заслуживает развитие логистической инфраструктуры (почти 14% всех проектов в ЕАЭС и чуть менее 18% всех проектов расширенной выборки), включая транспортно-логистические

центры и складские комплексы, что свидетельствует о постепенном переходе от исключительно транспортного к логистическому подходу в развитии МТК. Значительное число проектов, связанных с развитием пунктов пересечения границ (12,2% и 10,4% соответственно), указывает на необходимость устранения институциональных и инфраструктурных ограничений на трансграничных участках.

В то же время проекты в сфере морских портов, внутренних водных путей и авиационной инфраструктуры представлены существенно меньшим числом, что отражает как географические особенности региона, так и специфику формирования грузопотоков. Все проекты, связанные с развитием внутренних водных путей, сосредоточены на территории Российской Федерации, что обусловлено наличием разветвленной системы внутренних водных артерий и их интеграцией в структуру международных транспортных маршрутов. Стоит также отметить, что страновое распределение проектов в рамках ЕАЭС характеризуется высокой концентрацией в России и Казахстане вследствие их ключевого положения в системе евразийских транспортных коридоров.

По инвестиционному весу различных видов инфраструктуры доминируют автодороги и железные дороги. Концентрация капитальных затрат на евразийском пространстве высока, при этом большинство наиболее капиталоемких проектов реализуются в России. Это, как правило, проекты большой протяженности, увеличивающие пропускную способность транзитных линий и способствующие росту экспортных поставок. К числу наиболее капиталоемких проектов в ЕАЭС стоит отнести модернизацию инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (3-й этап стоимостью 41,4 млрд долларов), строительство частной автомагистрали Меридиан (18,8 млрд долларов)¹, а также строительство скоростной автодороги М-12 «Восток» (стоимость 12,9 млрд долларов) [2].

В связке Южного Кавказа и Турции важнейшим физическим элементом является железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, сопряженная с проектами по продолжению данных маршрутов, а именно с железнодорожным проектом Kars – Iğdır – Aralık – Dilucu (KIAD) и проектом на железной дороге вдоль пограничного коридора Дивриги – Карс – Грузия, поскольку, по сути, – это сухопутный мост между Каспием и Турцией. Общая сумма финансирования превышает 1 млрд долларов². Одним из наиболее капиталоемких проектов в Турции, прямо связанных с увеличением железнодорожной пропускной способности между Европой и

¹ По состоянию на середину 2025 г. проект приостановлен. – URL: <https://www.gazeta.ru/auto/news/2025/06/30/26164424.shtml>

² URL: <https://www.aiib.org/en/projects/details/2024/approved/eastern-turkiye-middle-corridor-railway-development-project.html>.

Азией через Турцию и, следовательно, с МТК, на данный момент является Kuzey Çevre Demiryolu (Northern Ring Railway Project). Официальный релиз Ministry of Transport and Infrastructure of Türkiye указывает на достижение предварительных договоренностей о финансировании в размере 6,75 млрд долларов с шестью международными финансовыми институтами, а также описывает трассировку проекта (Гебзе-аэропорт Сабиха Гёкчен – мост Явуз Султан Селим – аэропорт Стамбул – Халкалы) и его связь с Marmaray¹.

Для Индии характерна иная логика представления информации по транспортно-логистическим проектам, основанная на программно-коридорном подходе, который включает обозначение каждого объекта в рамках программы без указания его конкретной стоимости. Наиболее капиталоемкой из найденных в процессе исследования инициатив является PM Gati Shakti, которая охватывает 434 проекта, включающих все виды транспорта. Инициатива направлена на повышение логистической эффективности экономических коридоров, улучшение мультимодальной связи и снижение логистических затрат. Согласно официальным данным, затраты составят около 134 млрд долларов².

Стоит отметить стержневые железнодорожные коридоры, создаваемые Индией в рамках инициативы Dedicated Freight Corridor Program (DFC), с общей суммой инвестиций в объеме 14,87 млрд долларов. В рамках данной проектной инициативы планируется реализовать 5–6 капиталоемких проектов. Тезис о мегаинфраструктурной природе DFC подчеркивается и в научной литературе, в частности, роль данного инфраструктурного проекта заключается в снижении перегруженности транспортной сети и повышении эффективности грузовых перевозок, а также он рассматривается как инструмент роста устойчивости и конкурентоспособности грузовой логистики в Индии с созданием возможности переключения логистики с автодорог на железнодорожный транспорт [15; 18].

Среди транспортно-логистических инициатив Китая особое место занимает железнодорожный проект «Синьцзян – Тибет» – один из наиболее капиталоемких и технологически сложных проектов в современной транспортной системе Китая [19]. По официальным данным, инвестиционные затраты на него составляют 56,2 млрд долларов³. Стоит также упомянуть системообразующий проект Western Land-Sea Corridor с планиру-

¹ URL: <https://www.uab.gov.tr/haberler/tuerkiye-nin-en-bueyuek-dis-finansmanli-demiryolu-projesi/>.

² URL: <https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/logistics/pm-gati-shakti-rs11-17-lakh-crore-mega-push-with-434-projects-to-transform-indias-logistics/117453729>.

³ URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3328547/what-makes-xinjiang-tibet-mega-railway-chinas-project-century>.

емым объемом инвестиций в размере около 8,6 млрд долларов¹, который представляет собой мультимодальную транспортную систему, соединяющую западные провинции Китая с портами, и, соответственно, со странами Юго-Восточной Азии [17]. Значимость данного проекта заключается в том, что он позволяет осуществить стыковку транспортных коридоров для выхода в страны АСЕАН.

Наибольшие инвестиционные потребности зафиксированы у Северного евразийского коридора (78,46 млрд долларов), Центрального евразийского коридора (55,85 млрд долларов), МТК ТРАСЕКА², включая ТМТМ³ (47,44 млрд долларов) и МТК «Север – Юг» (44,68 млрд долларов) [2].

Визуализация распределения проектов позволяет сопоставить зоны концентрации инвестиционной активности с конфигурацией международных транспортных коридоров. Географическое распределение проектов отражает не случайную локализацию инвестиций, а пространственную логику развития и сопряжения МТК (рис. 5).

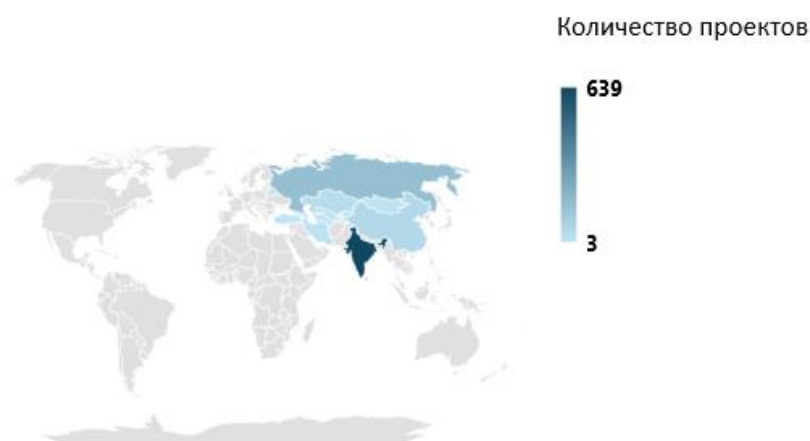


Рис. 5. Пространственная визуализация распределения транспортно-логистических проектов исследуемых стран

Наибольшая плотность проектов в Индии и Китае соответствует формированию восточных сегментов МТК «Восток – Запад» и южных – «Север – Юг», тогда как концентрация проектов в России обусловлена ее ключевой ролью в развитии Северного евразийского коридора. С точки зрения интересов Российской Федерации, это имеет принципиальное значение, поскольку формирует устойчивую ось транспортного взаимо-

¹ URL: <https://www.worldports.org/western-land-sea-new-corridor-sea-rail-intermodal-transport-promotes-china-asean-cross-border-industrial-cooperation>.

² Международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия.

³ Транскаспийский международный транспортный маршрут.

действия с крупнейшими экономиками Азии, которые выступают одновременно и ключевыми торгово-экономическими партнерами, и источниками грузопотоков.

Таким образом, можно сделать вывод, что на уровне коридоров ключевые инвестиционные «якоря» сосредоточены в Северном евразийском коридоре, Центральном евразийском коридоре, ТРАСЕКА/ТМТМ и МТК «Север – Юг», причем структура портфеля показывает приоритет устранения узких мест. Соответственно, дальнейшее совершенствование международных транспортных коридоров, скорее всего, будет состоять не только в расширении сети, но и в управлении пропускной способностью и синхронизацией инвестиций вдоль маршрута.

Заключение

Проведенное исследование показало, что фактически формируется протяженный разветвленный евразийский маршрут, в рамках которого Российская Федерация выполняет функцию системообразующего звена, обеспечивающего сопряжение западных, восточных и южных сегментов транспортного пространства. Концентрация инфраструктурных проектов вдоль данных направлений создает предпосылки для снижения транспортных издержек, повышения устойчивости поставок и формирования долгосрочных экономических связей с государствами Азии. Очевидно, что в складывающихся условиях развитие МТК в Евразии – «насуточная потребность и важная перспективная задача» [12. – С. 88], а «активизация в МТК для России – не просто экономический проект, а стратегический императив» [10. – С. 29].

Несмотря на стремление ряда западных стран изолировать Россию и ограничить ее влияние, страна, являющаяся самым большим в мире государством по площади территории (около 17 млн км² или примерно 11% всей суши планеты) и обладающая огромными природными ресурсами, продолжает играть ключевую роль на евразийском пространстве. В процессе реализации стартовавшего в 2002 г. совместного проекта UNECE и UNESCAP, направленного на формирование евро-азиатских транспортных связей, для приоритетного развития были определены 9 железнодорожных и 9 автомобильных коридоров, обеспечивающих наземные перевозки между Европой и Азией. Вопреки активному стремлению обойти Россию по ее территории не проходят только 2 автомобильных и 2 железнодорожных маршрута¹, использование которых имеет ограниченный характер вследствие более низкой экономической эффек-

¹ См.: The International Transport Infrastructure Observatory. – URL: https://gis.unece.org/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=ee9f8fb39436409b91b3563c778eff1e&page=page_1

тивности по сравнению с маршрутами, проходящими через территорию Российской Федерации. В условиях обострения ситуации на Ближнем Востоке растет роль Северного морского пути как самого короткого маршрута между Европой и Азией, способного стать более надежной альтернативой Суэцкому каналу и Ормузскому проливу¹.

Деструктивная политика стран коллективного Запада, основанная на выдвинутой более века назад концепции Хартленда, не только не достигла своих целей, но, напротив, стимулировала активное развитие России в южном и восточном направлениях, которое в конечном счете приведет к укреплению российских позиций в регионе и к установлению еще более тесных связей с восточными и южными соседями. Предложенная Россией концепция Большой Евразии, поддержанная крупными странами региона, является «важной инициативой, которая отражает современные тенденции развития международных отношений и глобальной политики, а также учитывает общую потребность координации разноформатных интеграционных процессов в регионе Евразия» [11. – С. 121], а ее реализация приведет к созданию функционирующей модели сетевого трансрегионализма, что в полной мере должно быть учтено при формировании государственной политики, поскольку политическая система представляет собой «эндогенный фактор, бесспорно определяющий направления развития национальной экономики» [6. – С. 12].

Согласованное формирование международных транспортных коридоров станет основой и отправной точкой дальнейшего развития Большого Евразийского партнерства. Обусловленный созданием транспортной инфраструктуры эффект роста взаимной торговли будет многократно усилен благодаря повышению внутренней связанности территорий стран-участников, которые получают мощный стимул, обеспечивающий евроазиатским странам условия для опережающего развития.

Список литературы

1. Евразийский транспортный каркас. – URL: <https://eabr.org/analytics/all-publications/evrazijskij-transportnyj-karkas/>
2. Евразийский транспортный каркас: обсерватория проектов и интерактивная карта. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map/>
3. *Задорожнюк Э. Г.* Взгляды британского геополитика на славянский вопрос (к 100-летию выхода книги Х. Д. Маккиндера «Демократиче-

¹ URL: <https://finance.rambler.ru/economics/56165129-ministr-transporta-rf-nazval-alternativu-suetskomu-kanalu-i-ormuzskomu-prolivu/>

ские идеалы и реальность») // Перспективы : электронный журнал. – 2019. – № 3 (19). – С. 83–94.

4. *Замараева Е. Н.* История возникновения и развития международных транспортных коридоров // Международный научно-исследовательский журнал. – 2021. – № 6 (108). – Ч. 5. – С. 28–31.

5. *Лобанов Н. А.* ЕврАзЭС как прообраз евразийской цивилизации и эволюция евразийской культурно-исторической интеграции // Царско-сельские чтения. – 2011. – № XV. – С. 72–79.

6. *Маньковский И. А.* Политическая система России как эндогенный фактор экономического развития // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2023. – № 4. – С. 5–14.

7. *Мармонтова Т., Кожирова С.* Транспортно-логистические коридоры в Евразии: роль транзитного фактора в развитии геостратегического потенциала. – URL: <https://nicrus.ru/analytics/transportno-logisticheskie-koridori-yevrazii/>

8. *Нуридинов С. Б.* История возникновения понятия «транспортные коридоры» в нашей стране // Academic Research in Educational Sciences. – 2024. – Vol. 5. – Issue 11. – С. 16–20.

9. *Поспелов Е. М.* Географические названия мира. Топонимический словарь / отв. ред. Р. А. Агеева. – 2-е изд., стереотип. – М. : Русские словари : Астрель : АСТ, 2002.

10. *Родникова О. Ю.* Международные транспортные коридоры в Большой Евразии и роль России // Международная торговля и торговая политика. – 2026. – Т. 12. – № 1. – С. 21–33.

11. *Хорбаладзе Э. Л.* Концепция «Большая Евразия» как модель сетевого трансрегионализма // Вестник Московского государственного областного университета. – Серия: История и политические науки. – 2022. – № 4. – С. 117–123.

12. *Шкваря Л. В., Евстратенко А. В., Килочицкая М. А.* Перспективы и особенности развития международных транспортных коридоров на Евразийском континенте // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции / под ред. проф. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель, 2023. – С. 85–89.

13. *Щербанин Ю. А.* Транспортные коридоры: еще модно? // Транспорт Российской Федерации – 2006. – № 5. – С. 7–9.

14. 75 Years of Inland Transport Committee. 75 Documents that Changed the World of Transport. – Geneva, 2022. – URL: <https://unece.org/info/publications/pub/365326>

15. *Dhulipala S., Patil G. R.* Shippers'/Freight Forwarders' Acceptance of Dedicated Rail Freight Corridors for Freight Mobility in India // Journal of Rail Transport Planning & Management. – 2024. – Vol. 32. – Article 100481.

16. *Mackinder H. J.* The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. – 1904. – Vol. 23. – N 4. – P. 421–437. – URL: <http://www.jstor.org/stable/1775498>.

17. Qin X., Qian Y., Zeng J., Wei X. Accessibility and Economic Connections between Cities of the New Western Land-Sea Corridor in China // Sustainability. – 2022. – Vol. 14. – N 8. – Article 4445.

18. Sharma K. K., Narayan V. Procurement and Technological Innovations of India's New Dedicated Freight Railways // Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Civil Engineering. – 2021. – Vol. 174. – N 6. – P. 11-18.

19. Xie S., Zhang, K., Zhang, X. et al. Wind Dynamic Environment, Sand Material Transport Law and Prevention Strategies of Sichuan Tibet Railway : Scintific Report 15. – 2025. – Article 38238.

References

1. Evraziyskiy transportnyy karkas [The Eurasian Transport Framework]. (In Russ.). Available at: <https://eabr.org/analytics/all-publications/evraziyskiy-transportnyj-karkas/>

2. Evraziyskiy transportnyy karkas: observatoriya proektov i interaktivnaya karta [The Eurasian Transport Framework: an Observatory of Projects and an Interactive Map] (In Russ.). Available at: <https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map/>

3. Zadorozhnyuk E. G. Vzgl'yady britanskogo geopolitika na slavyanskiy vopros (k 100-letiyu vykhoda knigi Kh. D. Makkindera «Demokratische idealy i realnost») [The Views of the British Politician on the Slavic Question (on the Occasion of the 100th Anniversary of the Publication of H. D. Mackinder's book "Democratic Ideals and Reality")]. *Perspektivy* [The Prospects], Electronic Journal, 2019, No. 3 (19), pp. 83–94. (In Russ.).

4. Zamaraeva E. N. Istoriya vozniknoveniya i razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [The History of the Emergence and Development of International Transport Corridors]. *Mezhdunarodnyy nauchno-issledovatel'skiy zhurnal* [International Scientific Research Journal], 2021, No. 6 (108), Part 5, pp. 28–31. (In Russ.).

5. Lobanov N. A. EvrAzES kak proobraz evraziyskoy tsivilizatsii i evolyutsiya evraziyskoy kulturno-istoricheskoy integratsii [The EurAsEC as the Prototype of the Eurasian Civilization and the Evolution of the Eurasian Cultural and Historical Integration], *Tsarskoselskie chteniya* [Tsarskoye Selo Readings], 2011, No. XV, pp. 72–79. (In Russ.).

6. Mankovskiy I. A. Politicheskaya sistema Rossii kak endogennyy faktor ekonomicheskogo razvitiya [Political System of Russia as Endogenous Factor of Economic Development], *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2023, No. 4, pp. 5–14. (In Russ.).

7. Marmontova T., Kozhirova S. Transportno-logisticheskie koridory v Evrazii: rol tranzitnogo faktora v razvitii geostrategicheskogo potentsiala [Transport and Logistics Corridors in Eurasia: the Role of the Transit Factor in

the Development of Geostrategic Potential]. (In Russ.). Available at: <https://nicrus.ru/analytics/transportno-logisticheskie-koridori-yevrazii/>

8. Nuriddinov S. B. Istoriya vozniknoveniya ponyatiya «transportnye koridory» v nashey strane [The History of the Concept of «Transport Corridors» in our Country]. *Academic Research in Educational Sciences*, 2024, Vol. 5, Issue 11, pp. 16–20. (In Russ.)

9. Pospelov E. M. Geograficheskie nazvaniya mira. Toponimicheskii slovar [Geographical Names of the World: Toponymic Dictionary], edited by P. A. Ageev. 2nd edition, Stereotypical. Moscow, Russkie slovari, Astrel, AST, 2002. (In Russ.).

10. Rodnikova O. Yu. Mezhdunarodnye transportnye koridory v Bolshoy Evrazii i rol Rossii [International Transport Corridors of Greater Eurasia and the Role of Russia]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2026, Vol. 12, No. 1, pp. 21–33. (In Russ.).

11. Khorbaladze E. L. Kontseptsiya «Bolshaya Evraziya» kak model setevogo transregionalizma [The Concept of Greater Eurasia as a Model of Network Trans-Regionalism]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Istoriya i politicheskie nauki* [Bulletin of Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences], 2022, No. 4, pp. 117–123. (In Russ.).

12. Shkvarya L. V., Evstratenko A. V., Kilochitskaya M. A. Perspektivy i osobennosti razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na Evraziyskom kontinente [Prospects and Features of the Development of International Transport Corridors on the Eurasian Continent]. *Transport v integratsionnykh protsessakh mirovoy ekonomiki: materialy IV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy onlayn-konferentsii* [Transport in the Integration Processes of the World Economy: Materials for the IV Scientific and Practical International Online Conference], edited by V. G. Gizatullina. Gomel, 2023, pp. 85–89. (In Russ.).

13. Shcherbanin Yu. A. Transportnye koridory: eshche modno? [Transport Corridors: is it Still Fashionable?]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation], 2006, No. 5, pp. 7–9. (In Russ.).

14. 75 Years of Inland Transport Committee. 75 Documents that Changed the World of Transport. Geneva, 2022. Available at: <https://unece.org/info/publications/pub/365326>

15. Dhulipala S., Patil G. R. Shippers' / Freight Forwarders' Acceptance of Dedicated Rail Freight Corridors for Freight Mobility in India. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 2024, Vol. 32, Article 100481.

16. Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 1904, Vol. 23, No. 4, pp. 421–437. Available at: <http://www.jstor.org/stable/1775498>.

17. Qin X., Qian Y., Zeng J., Wei X. Accessibility and Economic Connections between Cities of the New Western Land-Sea Corridor in China. *Sustainability*, 2022, Vol. 14, No. 8, Article 4445.

18. Sharma K. K., Narayan V. Procurement and Technological Innovations of India's New Dedicated Freight Railways. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Civil Engineering*, 2021, Vol. 174, No. 6, pp. 11–18.

19. Xie S., Zhang, K., Zhang, X. et al. Wind Dynamic Environment, Sand Material Transport Law and Prevention Strategies of Sichuan Tibet Railway: Scintific Report 15, 2025, Article 38238.

Поступила: 29.04.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Анастасия Игоревна Авдеева

стажер-исследователь Института исследований международных экономических отношений, аспирант кафедры международного бизнеса Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: aiavdeeva@fa.ru ORCID: 0009-0008-2587-4958

Марина Альбертовна Балюк

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: mabalyuk@fa.ru ORCID: 0000-0003-2689-9512

Турал Натиг оглы Мамедов

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: tnmedov@fa.ru ORCID: 0000-0002-9899-1396

Information about the authors

Anastasia I. Avdeeva

Research Intern at the Institute for Research on International Economic Relations, Post-Graduate Student of the Department of International Business of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: aiavdeeva@fa.ru ORCID: 0009-0008-2587-4958

Marina A. Balyuk

PhD, Leading Researcher at the Institute for International Economic Relations Studies of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: mabalyuk@fa.ru ORCID: 0000-0003-2689-9512

Tural N. Mamedov

PhD, Leading Researcher at the Institute for International Economic Relations Studies of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: tnmedov@fa.ru ORCID: 0000-0002-9899-1396

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-160-178>

УГЛЕРОДНЫЙ НАЛОГ ЕС (СВАМ) И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА РОССИЙСКИЙ ЭКСПОРТ

Л. В. Шкваря

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

Одной из основных тенденций мирового развития является декарбонизация производства и экономики в целом, инициированная западными странами и оказывающая влияние на мировую торговлю и, в частности, на российский экспорт через механизм трансграничного углеродного регулирования (СВАМ). Автор обосновывает точку зрения о том, что современная трансформация интеграционных процессов оказывает зачастую негативное влияние на российский экспорт. Актуальность данного исследования определяется острой необходимостью комплексной оценки последствий введения СВАМ для российского экспорта, идентификации наиболее уязвимых отраслей и компаний, а также разработки продуманных стратегий адаптации как на корпоративном, так и на государственном уровне. От эффективности ответа на этот вызов будет зависеть не только сохранение рыночных позиций России в Европе, но и ее место в структуре мировой экономики в дальнейшем. Цель статьи – анализ и оценка рисков для российского экспорта в результате введения Европейским союзом механизма трансграничного углеродного регулирования. В статье показана высокая удельная углеродоемкость российского производства по сравнению с рядом стран-конкурентов. Оценка потенциальных последствий для российского экспорта выявила значительные риски, носящие как прямой финансовый, так и структурный характер. Количественные расчеты, основанные на объеме экспорта, углеродоемкости российского производства и прогнозных ценах на углеродные сертификаты, указывают на потенциальные ежегодные финансовые потери в размере нескольких миллиардов евро, которые в первую очередь затронут ключевые экспортные отрасли – черную и цветную металлургию, производство удобрений и цемента. Эти потери не являются абстрактными; они напрямую отразятся на рентабельности ведущих российских компаний-экспортеров, их инвестиционных возможностях и в конечном счете на поступлениях в федеральный бюджет.

Ключевые слова: глобальное изменение климата; климатическая политика; Европейский зеленый курс; климатическая нейтральность; климатические цели; возобновляемые источники энергии; циркулярная экономика; декарбонизация; механизм трансграничного углеродного регулирования.

EU CARBON TAX (SBAM) AND ITS IMPACT ON RUSSIAN EXPORTS

Lyudmila V. Shkvarya

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

One of the main trends in global development is the decarbonization of production and the economy as a whole, initiated by Western countries and affecting global trade and, in particular, Russian exports through the mechanism of cross-border carbon regulation. The author

substantiates the point of view that the modern transformation of integration processes often has a negative impact on Russian exports. The relevance of this study is determined by the urgent need for a comprehensive assessment of the effects of the introduction of CBAM on Russian exports, identification of the most vulnerable industries and companies, as well as the development of thoughtful adaptation strategies at both the corporate and government levels. The effectiveness of the response to this challenge will determine not only the preservation of Russia's market position in Europe, but also its long-term place in the structure of the global economy. The purpose of the article is to analyze and assess the risks to Russian exports as a result of the introduction by the European Union of a mechanism for cross-border carbon regulation. The article reveals the revealed high specific carbon intensity of Russian production in comparison with a number of competing countries. An assessment of the potential consequences for Russian exports revealed significant risks, both direct financial and structural in nature. Quantitative calculations based on the volume of exports, the carbon intensity of Russian production, and projected prices for carbon certificates indicate potential annual financial losses of several billion euros, which will primarily affect key export industries such as ferrous and non-ferrous metallurgy, fertilizer and cement production. These losses are not abstract; they will directly affect the profitability of Russia's leading exporting companies, their investment opportunities and, ultimately, revenues to the federal budget.

Keywords: global climate change, climate policy, European green course, climate neutrality, climate goals, renewable energy sources, circular economy, decarbonization, Carbon Border Adjustment Mechanism.

Введение

Современная мировая экономика переживает фундаментальную трансформацию, одна из движущих сил которой – необходимость противодействия глобальному изменению климата. Центральным элементом этой трансформации является декарбонизация – процесс перехода к низкоуглеродной экономике, направленный на достижение углеродной нейтральности [20]. Европейский союз как один из инициаторов и наиболее последовательных сторонников зеленого перехода реализует масштабную программу мер в рамках Европейского зеленого курса (European Green Deal). Декларируемая цель данной стратегии – достижение климатической нейтральности к 2050 г.

В этом контексте ключевым и наиболее дискуссионным инструментом климатической политики ЕС стал Механизм трансграничного углеродного регулирования (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM), неофициально известный как углеродный налог [4; 9; 11; 15]. Его введение обусловлено двумя основными причинами: во-первых, стремлением предотвратить углеродную утечку – перенос углеродоемких производств из ЕС в страны с менее строгим климатическим регулированием [1; 16], во-вторых, необходимостью защиты конкурентоспособности европейских компаний, несущих финансовое бремя в рамках Системы торговли выбросами (EU ETS) [5; 17].

Для Российской Федерации введение CBAM представляет собой серьезный внешний вызов системного характера [14]. Российская экономи-

ка исторически и структурно зависима от экспорта природных ресурсов, значительная часть которого приходится на продукцию с высоким углеродным следом. Такие ключевые для российского экспорта товары, как черные металлы, алюминий, минеральные удобрения, цемент и электроэнергия, попали в первую очередь под действие СВАМ [21]. Поскольку ЕС – один из крупнейших торговых партнеров России, дополнительные финансовые издержки, связанные с покупкой СВАМ-сертификатов, могут привести к существенному снижению конкурентоспособности отечественных товаров и значительным прямым экономическим потерям, исчисляемым миллиардами евро ежегодно.

СВАМ как инструмент климатической политики Европейского союза

Европейский зеленый курс (European Green Deal), утвержденный в 2020 г., представляет собой комплексную и амбициозную дорожную карту, направленную на трансформацию экономики Европейского союза и достижение климатической нейтральности к 2050 г. Эта масштабная стратегическая инициатива Европейской комиссии позиционирует ЕС в качестве мирового лидера в области борьбы с изменением климата и перехода к устойчивой экономической модели. Концепция климатической нейтральности, лежащая в основе курса, подразумевает создание такой экономической системы, при которой чистые выбросы парниковых газов в атмосферу равны нулю, т. е. все производимые выбросы полностью поглощаются естественными (леса, океаны) или технологическими поглотителями. Соответственно, произойдет фундаментальный разрыв с традиционной парадигмой экономического роста, напрямую зависящего от потребления ископаемых ресурсов и роста эмиссии парниковых газов.

Главная амбиция Европейского зеленого курса состоит в том, чтобы к середине XXI в. Европейский союз стал первым в мире климатически нейтральным макрорегионом. Эта стратегия носит сквозной характер, затрагивая практически все ключевые сектора экономики и общественной жизни [3]. Ее реализация требует кардинальных изменений в энергетике, промышленности, транспортной системе, сельском хозяйстве, строительстве и управлении природными ресурсами. Для обеспечения легитимности и правовой обоснованности проводимых реформ данная политическая инициатива была закреплена в Европейском климатическом законе (European Climate Law), что делает юридически обязательными как цель 2050 г., так и промежуточные ориентиры [2].

Важнейшим элементом курса является ужесточение климатических целей на 2030 г. Первоначальный план по сокращению выбросов парниковых газов на 40% по сравнению с уровнем 1990 г. был пересмотрен в сторону значительного увеличения. В рамках стратегии «Готовность к 55»

(Fit for 55) Европейский союз взял на себя обязательство добиться сокращения чистых выбросов как минимум на 55% к 2030 г. Этот усиленный целевой показатель служит критически важным промежуточным показателем, который задает высокий темп преобразований и требует принятия незамедлительных и решительных мер уже в текущем десятилетии.

Европейский зеленый курс базируется на нескольких ключевых принципах, среди которых можно выделить три основополагающих, непосредственно способствующих декарбонизации и повышению качества жизни [8; 12; 18]:

1. Доступ к безопасной, устойчивой и доступной энергии. Этот принцип фокусируется на полном преобразовании энергетического сектора ЕС. Ключевыми направлениями являются массовое внедрение возобновляемых источников энергии (ВИЭ), таких как солнечная и ветровая генерация, повышение энергоэффективности во всех звеньях цепочки – от производства до конечного потребления, а также обеспечение справедливого перехода для регионов, исторически зависящих от добычи и использования ископаемого топлива.

2. Мобилизация промышленности для создания чистой циркулярной экономики. В рамках этого принципа ставится задача коренной модернизации европейской промышленности. Акцент делается на переходе к циркулярной экономике, которая минимизирует образование отходов и максимально использует вторичные ресурсы. Сюда входят разработка и внедрение экологически чистых продуктов и технологий, стимулирование устойчивого и инновационного промышленного производства, а также развитие новых цепочек создания стоимости, основанных на принципах замкнутого цикла.

3. Строительство и реновация с учетом энергоэффективности и ресурсосбережения. Поскольку в ЕС на здания приходится значительная доля конечного энергопотребления и выбросов, потребуются масштабная реновация существующего жилого и коммерческого фонда. Планируется повышение стандартов энергоэффективности новых зданий, что будет способствовать сокращению углеродного следа строительного сектора и снижению счетов за энергию для потребителей.

Для реализации этих принципов и достижения поставленных целей в рамках Европейского зеленого курса разработан и реализуется широкий спектр стратегий, охватывающих различные сектора экономики (табл. 1).

Таким образом, Европейский зеленый курс представляет собой не просто набор экологических мер, а новую комплексную экономическую стратегию роста, которая интегрирует климатические амбиции во все аспекты. Его реализация оказывает и будет оказывать влияние на внутреннюю экономику ЕС, а также на его торговых партнеров, включая Россию,

через СВАМ, который является прямым следствием и инструментом достижения целей этого масштабного проекта.

Т а б л и ц а 1

**Ключевые направления политики в рамках
Европейского зеленого курса**

Сфера политики	Основные цели и задачи	Ключевые инициативы и инструменты
Чистая энергетика	Декарбонизация энергогенерации, обеспечение энергетической безопасности и доступности	Директива по возобновляемой энергетике (RED III), Директива по энергоэффективности (EED), Реформирование рынка электроэнергии ЕС, Водородная стратегия
Промышленность и циркулярная экономика	Снижение углеродоемкости промышленности, минимизация отходов, стимулирование повторного использования материалов	План действий по циркулярной экономике, Стратегия устойчивого развития химической промышленности, Регламент о экологичном дизайне продукции
Устойчивая мобильность	Создание транспортной системы с нулевым уровнем выбросов	Ужесточение стандартов выбросов CO ₂ для автомобилей и фургонов, Стратегия устойчивого и умного транспорта, Развитие инфраструктуры для альтернативных видов топлива
Сельское хозяйство и биоразнообразие	Обеспечение продовольственной безопасности, сокращение воздействия сельского хозяйства на окружающую среду, восстановление экосистем	Стратегии «От фермы до вилки» (Farm to Fork), Стратегия ЕС в области биоразнообразия до 2030 года, реформа Общей сельскохозяйственной политики (CAP)
Финансирование и социальная справедливость	Мобилизация инвестиций в зеленый переход и смягчение его социально-экономических последствий	Программа InvestEU, Механизм справедливого перехода (Just Transition Mechanism), Таксономия устойчивого финансирования ЕС

Введение СВАМ стало ответом Европейского союза на системные вызовы, возникшие в ходе реализации амбициозной климатической политики. Формирование данного инструмента было обусловлено двумя взаимосвязанными стратегическими задачами: обеспечением защиты конкурентоспособности внутреннего рынка ЕС и нейтрализацией риска углеродной утечки. Эти предпосылки отражают стремление Евросоюза создать справедливые условия конкуренции и повысить эффективность глобальных усилий по декарбонизации.

Ключевой экономической предпосылкой для внедрения СВАМ стала необходимость устранения ценовых диспропорций между европейскими производителями, несущими финансовое бремя в рамках Системы торговли выбросами (EU ETS), и иностранными поставщиками, не обремененными аналогичными экологическими издержками. EU ETS, являясь краеугольным камнем климатической политики ЕС, устанавливает цену на углерод для внутренних производителей, что закономерно увеличивает их операционные расходы и может снижать ценовую конкурентоспо-

способность на международных рынках [19]. СВМ призван ликвидировать это неравенство путем установления справедливой цены на углерод для импортируемой продукции. Механизм требует от импортеров приобретения специальных сертификатов, стоимость которых соответствует цене углеродных квот в системе EU ETS. Таким образом, импортируемые товары несут такие же углеродные затраты, как и продукция, произведенная в пределах Евросоюза. Это создает равные конкурентные условия и предотвращает ситуацию, при которой европейские компании могли бы уступать рынок более дешевым, но углеродоемким аналогам из третьих стран.

Кроме того, данный механизм выполняет важную стимулирующую функцию, создавая экономические преференции для зеленых технологий. Поскольку продукция с высоким углеродным следом становится менее конкурентоспособной из-за дополнительных сборов у производителей как внутри ЕС, так и за его пределами [6], появляется прямая экономическая заинтересованность в инвестициях в модернизацию производственных процессов, автоматизацию, энергоэффективность и системы мониторинга углеродного следа.

Концепция углеродной утечки представляет собой фундаментальную экологическую и экономическую проблему, которая заключается в риске переноса углеродоемких производств из юрисдикций со строгим климатическим регулированием (таких как ЕС) в регионы с более мягкими экологическими стандартами. Несмотря на то, что такой перенос не приводит к реальному сокращению глобальных выбросов, он может способствовать их росту за счет менее эффективных производственных технологий в странах-реципиентах. Это явление способно полностью нивелировать климатические усилия Евросоюза, создавая иллюзию сокращения выбросов на своей территории при их фактическом перемещении за свои границы.

СВМ служит инструментом противодействия этой негативной динамике. Устанавливая финансовые барьеры для доступа на рынок ЕС для углеродоемкой продукции, механизм лишает компании экономических стимулов для переноса производств. Вместо того чтобы перемещать мощности в регионы с низкой ценой на углерод, производители получают сигнал к тому, чтобы инвестировать в снижение эмиссии парниковых газов непосредственно в местах своего текущего расположения [12; 16].

Соответственно, механизм трансграничного регулирования выполняет двойную функцию: с одной стороны, он защищает экологическую целостность климатической политики ЕС (табл. 2), а с другой – стимулирует глобальный переход к низкоуглеродной экономике, экспортируя европейские экологические стандарты. Таким образом, создается унифицированное нормативное поле, и компании по всему миру вынуждены

учитывать углеродные издержки в своих производственных и инвестиционных стратегиях.

Т а б л и ц а 2

**Аспекты защиты внутреннего рынка и предотвращения
углеродной утечки через СВМ**

Аспект	Механизм воздействия	Ожидаемый результат
Выравнивание конкурентных условий	Установление цены на углерод для импорта, эквивалентной стоимости квот EU ETS для европейских производителей	Создание равных условий конкуренции, устранение несправедливых ценовых преимуществ у импорта из стран без цен на углерод
Стимулирование зеленых инвестиций внутри ЕС	Снижение рисков для европейских компаний, инвестирующих в низкоуглеродные технологии, благодаря защите от углеродоемкого импорта	Сохранение и расширение промышленных мощностей и рабочих мест в ЕС, связанных с зеленым переходом
Стимулирование глобального снижения выбросов	Создание экономического стимула для снижения содержания CO ₂ (decarbonize) зарубежными производителями, чтобы избежать выплат по СВМ	Распространение низкоуглеродных стандартов за пределы ЕС, ускорение глобального технологического перехода
Нейтрализация риска переноса производств	Устранение экономической выгоды от переноса углеродоемких производств в страны с более мягким климатическим регулированием	Предотвращение географического смещения выбросов, а не их реального сокращения
Повышение экологической эффективности политики ЕС	Обеспечение того, что внутренние климатические усилия ЕС не подменяются ростом импорта из стран без сопоставимых мер	Усиление вклада ЕС в достижение глобальных климатических целей Парижского соглашения

Следует отметить, что СВМ – это не протекционистская мера в традиционном понимании, а инструмент экологической политики, направленный на коррекцию рыночных провалов, связанных с трансграничными углеродными экстерналиями. Его введение отражает эволюцию климатической политики – от фокуса на внутренние меры к комплексному подходу, учитывающему глобальные цепочки создания стоимости и международную торговлю.

Механизм трансграничного углеродного регулирования представляет собой инновационный инструмент торгово-климатической политики Европейского союза, институционализирующий принцип «загрязнитель платит» в международной торговле. Его правовая сущность заключается в установлении экономических обязательств для импортеров определенных товаров, связанных с компенсацией углеродного следа ввозимой продукции. Данный механизм был разработан как составной элемент стратегии зеленого курса ЕС для предотвращения риска угле-

родной утечки и стимулирования глобального перехода к низкоуглеродным производственным практикам.

Юридической базой для внедрения СВАМ послужил Регламент (ЕС) 2023/956, принятый Европейским парламентом и Советом. Этот нормативный акт устанавливает не только технические параметры механизма, но и детализирует поэтапный график его реализации, что позволяет всем участникам международной торговли адаптироваться к новым требованиям.

Внедрение механизма осуществляется через две последовательные фазы [13-19]:

1. *Переходный период* (1 октября 2023 г. – 31 декабря 2025 г.). Этап характеризуется как период обучения и направлен на тестирование процедур сбора данных и построения отчетности. В течение этого срока импортеры товаров из первоначально охваченных шести секторов обязаны ежеквартально представлять отчетность о количестве ввезенных товаров и объеме прямых и косвенных выбросов парниковых газов, содержащихся в этой продукции. Финансовых обязательств по приобретению сертификатов в этот период не возникает. Важная задача переходного этапа – оценка возможностей расширения перечня охватываемых товаров и секторов, а также отработка методик верификации представляемых данных.

2. *Период полного функционирования* (с 1 января 2026 г.). Начиная с 2026 г. механизм переходит в полноценный режим работы с финансовыми обязательствами. Импортеры должны будут регистрироваться в качестве уполномоченных декларантов в национальных компетентных органах стран – членов ЕС и приобретать цифровые сертификаты СВАМ, стоимость которых будет привязана к средней цене углеродных квот в системе EU ETS за предшествующую неделю. Количество сертификатов должно соответствовать объему задекларированных выбросов. Постепенное введение механизма будет синхронизировано с поэтапным сокращением бесплатных квот в системе EU ETS для соответствующих секторов в период с 2026 по 2034 г. [13].

Выбор отраслей, подпадающих под действие СВАМ (табл. 3), обусловлен двумя ключевыми критериями: высокой углеродоемкостью производства и значительной подверженностью международной торговле, что создает повышенные риски углеродной утечки. В первоначальную версию Регламента вошли шесть промышленных секторов.

Важно отметить, что перечень охватываемых секторов и товаров не является статичным. Европейская комиссия проводит мониторинг и оценку механизма. При этом до окончания переходного периода предполагается рассмотреть возможность включения дополнительных секторов, таких как нефтепереработка, производство стекла, химической продукции и бумаги [7]. Кроме того, ведется работа по разработке методик

расчета задекларированных выбросов для товаров с более сложными цепочками создания стоимости.

Т а б л и ц а 3

Секторы, охватываемые СВАМ, и категории товаров

Сектор	Основные категории товаров	Коды CN	Особенности регулирования
Черная металлургия	Чугун, ферросплавы, сталь в первичных формах, полуфабрикаты, готовые изделия	7201-7229, 7301-7326	Учитываются как прямые, так и косвенные выбросы (от потребления электроэнергии)
Алюминиевая промышленность	Глинозем, алюминий необработанный и в первичных формах	7601, 7603, 7604, 7605, 7607, 7608, 7610	Включает продукцию со значительной степенью переработки
Производство удобрений	Азотные минеральные удобрения, включая аммиак, карбамид, нитрат аммония	2808, 3102, 3105	Учитываются выбросы от производства аммиака – ключевого полуфабриката
Цементная промышленность	Цемент клинкерный, портландцемент, другие гидравлические цементы	2523	Один из наиболее углеродоемких секторов
Электроэнергетика	Электроэнергия	2716 00 00	Прямой импорт электроэнергии в ЕС
Водородная энергетика	Водород	2804 10 00	Перспективный сектор, включенный для стимулирования производства зеленого водорода

Таким образом, нормативно-правовая архитектура СВАМ демонстрирует комплексный и динамичный подход ЕС к формированию нового международного климатического регулирования. Поэтапная имплементация позволяет минимизировать разрушительное воздействие на мировую торговлю, одновременно создавая долгосрочные и предсказуемые стимулы для глобальной декарбонизации промышленности.

Анализ структуры российского экспорта в ЕС: доля СВАМ-товаров в общем объеме поставок

Внедрение СВАМ Европейского союза представляет собой значительный структурный вызов для российской экспортной модели. Анализ товарной структуры поставок из России в страны ЕС (табл. 4) демонстрирует высокую степень уязвимости отечественной экономики к данному

регулированию, поскольку под его действие подпадают товары, традиционно составляющие основу российского несырьевого экспорта.

Т а б л и ц а 4

Ключевые товары российского экспорта в ЕС, подпадающие под регулирование СВМ

Сектор/Товарная группа	Примерная доля в экспорте в ЕС	Основные страны-импортеры в ЕС	Уровень углеродоемкости производства в России
Черные металлы (код ТН ВЭД 72)	~15–20% от всего промышленного экспорта	Италия, Бельгия, Германия, Польша	Высокий (преобладание доменного передела, устаревшие активы)
Алюминий (код ТН ВЭД 76)	~5–7% от всего промышленного экспорта	Нидерланды, Италия, Германия	Средневысокий (зависит от источника электропитания заводов)
Минеральные удобрения (код ТН ВЭД 31)	~8–12% от всего промышленного экспорта	Бразилия, страны Балтии, Польша	Высокий (особенно для азотных удобрений на основе природного газа)
Цемент	Менее 1%	Финляндия, страны Балтии	Крайне высокий (один из наиболее углеродоемких производственных процессов)
Электроэнергия	Незначительный объем после 2022 г.	Финляндия, страны Балтии	Высокий (преобладание ископаемого топлива в балансе)

Несмотря на геополитическую напряженность, Европейский союз исторически выступает одним из ключевых торговых партнеров России. В российском экспорте в ЕС преобладают энергоносители, однако значительную долю занимают и продукты первичного передела с высокой углеродоемкостью. Именно эти товарные группы – черные металлы, алюминий, минеральные удобрения – оказались в фокусе первого этапа внедрения СВМ.

Для детальной оценки масштабов потенциального воздействия целесообразно рассмотреть удельный вес СВМ-товаров в общем объеме несырьевого неэнергетического экспорта России в ЕС. По оценкам экспертов, на подпадающие под действие механизма категории продукции может приходиться от 25 до 40% всего российского промышленного экспорта в страны Евросоюза. Это создает значительные риски для доходов федерального бюджета и финансовых показателей крупнейших российских корпораций.

Полное внедрение СВМ, запланированное на 2026 г., создаст прямые финансовые обязательства для импортеров российской продукции. Наибольшему риску подвергаются производители стали и азотных удоб-

рений, чья продукция характеризуется особенно высоким углеродным следом.

В ответ на эти вызовы российские компании и государственные институты начали разработку адаптационных стратегий, которые включают:

- инвестиции в модернизацию производственных процессов;
- внедрение технологий улавливания и хранения углерода;
- развитие систем мониторинга углеродного следа продукции;
- диверсификацию экспортных потоков на другие рынки.

Параллельно Российская Федерация использует дипломатические и правовые механизмы для противодействия СВМ. В мае 2025 г. Россия инициировала формальную дискуссию в рамках ВТО, оспаривая соответствие механизма нормам международного торгового права. Российская сторона утверждает, что СВМ носит дискриминационный характер и создает необоснованные барьеры в торговле.

В среднесрочной перспективе успешность адаптации российского экспорта к новым реалиям будет определяться способностью национальной промышленности снижать углеродоемкость производства и развивать конкурентоспособные низкоуглеродные продукты [10], соответствующие новым стандартам международной торговли.

**Углеродоемкость российского производства:
сравнительный анализ с другими странами-экспортерами
(на примере стали, алюминия, удобрений)**

Углеродоемкость промышленного производства представляет собой ключевой показатель экологической эффективности экономики, приобретающий особое значение в условиях формирования глобальной системы углеродного регулирования. Для Российской Федерации, экономика которой традиционно ориентирована на экспорт энергоемкой продукции, анализ сравнительной углеродоемкости имеет критически важное значение для оценки конкурентоспособности в новых условиях.

Сравнительный анализ углеродоемкости проводится на основе данных международных организаций (МЭА, Всемирной ассоциации стали, Международного института алюминия), национальной статистики и корпоративной отчетности. Учитываются как прямые выбросы от производственных процессов, так и косвенные, связанные с потреблением электроэнергии и тепла. Для обеспечения сопоставимости данных используются стандартизированные методики расчета, в том числе охватывающие особенности технологических процессов в различных странах (табл. 5).

Т а б л и ц а 5

Сравнительные показатели углеродоемкости промышленного производства в странах-экспортерах

Страна	Сталь (т CO ₂ /т)	Алюминий (т CO ₂ /т)	Азотные удобрения (т CO ₂ /т)	Доля в мировом экспорте, %	Основные технологические особенности
Россия	2,3–2,5	3,5–4,0	30–33	5–7	Преобладание доменного производства, устаревшее оборудование, высокоуглеродная энергетика
ЕС	1,7–1,9	3,6–3,8	40–41	10–12	Активное использование электродуговых печей, высокие экологические стандарты
Китай	2,0–2,2	2,8–3,2	25–28	25–30	Современное оборудование, программы модернизации, оптимизация энергопотребления
Индия	2,1–2,3	3,0–3,4	28–30	3–4	Постепенная замена устаревших мощностей, рост использования скрапа
США	1,8–2,0	3,2–3,5	35–38	4–5	Высокая доля электродуговых печей (65%), использование природного газа
Канада	1,9–2,1	2,0–2,4	26–28	2–3	Гидроэнергетика для алюминиевых заводов, современные методы производства
Южная Корея	1,9–2,1	2,5–2,9	22–25	3–4	Передовые технологии, цифровой мониторинг энергопотребления

Российская сталелитейная промышленность демонстрирует углеродоемкость на уровне 2,3–2,5 т CO₂ на тонну стали, что существенно превышает показатели основных стран-конкурентов. Высокая углеродоемкость обусловлена комплексом факторов, таких как:

- технологическая структура производства: доля доменно-конвертерного передела составляет 68% против 42% в ЕС и 35% в Турции;
- средний возраст оборудования: основные фонды в российской металлургии имеют средний возраст 35+ лет против 15–20 лет в Китае и Южной Корее;
- энергоэффективность: удельное энергопотребление на 15–25% выше, чем у европейских конкурентов;
- структура энергопотребления: преобладание угля (45%) и природного газа (35%) в энергобалансе.

Сравнение с другими экспортерами показывает, что Китай, несмотря на масштабы производства, добился более низкой углеродоемкости (2,0–2,2 т CO₂/т) за счет программ модернизации и внедрения современных технологий. Индия демонстрирует схожие с Россией показатели, но имеет более амбициозные программы декарбонизации.

Показатель углеродоемкости российского алюминия (3,5–4,0 т CO₂/т) находится на уровне среднемировых значений, но существенно превышает показатели стран, использующих гидроэнергетику. Ключевые факторы:

- *энергетическая база*: только 30% российского алюминия производится с использованием гидроэнергии;
- *технологии электролиза*: 35% мощностей используют устаревшие технологии Содерберга;
- *географическая дисперсия*: высокие транспортные расходы и связанные с ними выбросы.

Сравнительный анализ показывает преимущества Канады (2,0–2,4 т CO₂/т) и Норвегии (1,8–2,2 т CO₂/т), в которых алюминиевые заводы практически полностью используют возобновляемую энергию. Китай демонстрирует относительно низкую углеродоемкость (2,8–3,2 т CO₂/т) благодаря современным заводам и оптимизации энергопотребления.

Российские производители азотных удобрений демонстрируют углеродоемкость 30–33 т CO₂/т, что ниже среднеевропейских показателей (40–41 т CO₂/т), но выше, чем у азиатских конкурентов. Особенности:

- использование современного оборудования на новых производствах;
- оптимизация процессов синтеза аммиака;
- проблемы с утечками метана на старых производствах;
- высокие транспортные выбросы.

Китай и Индия добились более низкой углеродоемкости (25–28 и 28–30 т CO₂/т соответственно) за счет строительства современных заводов и использования передовых каталитических систем.

Анализ выявляет несколько системных факторов, определяющих различия в углеродоемкости, таких как:

1. *Технологические*:
 - уровень внедрения наилучших доступных технологий (НДТ);
 - доля современного оборудования в производственном парке;
 - использование технологий улавливания и утилизации побочных продуктов.
2. *Энергетические*:
 - структура энергобаланса страны и предприятий;
 - удельный вес возобновляемых источников энергии;
 - энергоэффективность производственных процессов.
3. *Институциональные*:
 - строгость экологического регулирования;
 - наличие программ государственной поддержки модернизации;
 - доступ к зеленому финансированию.

Высокая углеродоемкость российского производства создает существенные риски в условиях действия СВАМ:

- дополнительные финансовые обязательства для экспортеров;
- снижение ценовой конкурентоспособности на рынке ЕС;
- риск потери рыночной доли в пользу менее углеродоемких производителей;
- необходимость срочной модернизации производственных мощностей.

Для сохранения конкурентных позиций российским производителям необходимо реализовать комплекс мер:

- технологическую модернизацию с внедрением НДТ;
- развитие возобновляемой энергетики для промышленных нужд;
- внедрение систем мониторинга и управления углеродным следом;
- развитие циркулярной экономики и использование вторичного сырья.

Опыт стран с низкой углеродоемкостью показывает, что успешная декарбонизация требует координации усилий государства, бизнеса и научного сообщества, а также значительных инвестиций в модернизацию производственного аппарата.

Заключение

Проведенное исследование влияния механизма трансграничного углеродного регулирования (СВАМ) Европейского союза на российский экспорт позволяет констатировать, что данная мера представляет собой не просто очередной торговый барьер, а системный вызов для сложившейся модели российской экономики, исторически ориентированной на экспорт энергоемкой продукции с высоким углеродным следом. Анализ сущности введения СВАМ однозначно демонстрирует его глубокую интеграцию в стратегию Европейского зеленого курса и направленность на достижение климатической нейтральности ЕС к 2050 г. В этом контексте СВАМ – новая глобальная экономическая реальность, в которой конкурентоспособность товаров будет определяться их углеродной эффективностью.

Вместе с тем оценка потенциальных последствий для российского экспорта выявила значительные риски, носящие как прямой финансовый, так и структурный характер. Количественные расчеты указывают на потенциальные ежегодные финансовые потери в размере нескольких миллиардов евро, которые затронут ключевые экспортные отрасли – черную и цветную металлургию, производство удобрений и цемента. Эти потери напрямую отразятся на рентабельности ведущих российских компаний-экспортеров, их инвестиционных возможностях и поступлении

ях в федеральный бюджет. Более того, высокая удельная углеродоемкость российского производства по сравнению с рядом стран-конкурентов ставит под вопрос долгосрочную конкурентоспособность целых товарных групп на рынке ЕС без проведения глубокой модернизации.

Список литературы

1. *Александрова Ж. П., Кат С. А.* Достижение углеродной нейтральности путем внедрения инструментов налогообложения // Кронос. – 2022. – Т. 6. – № 10 (72). – С. 92–95.
2. *Бирюкова Н., Таджетдинова А.* Нормативно-правовое регулирование декарбонизации в контексте энергетического перехода ЕС // Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы. – 2022. – № 64 (80). – С. 22–27.
3. *Ершов Д. Н.* Стратегия низкоуглеродного развития Европейского союза в условиях трансформации мировой финансовой системы // Экономика. Налоги. Право. – 2024. – Т. 17. – № 6. – С. 130–139.
4. *Земцова С. Н., Зыкова В. В.* Трансграничный углеродный налог // Правовое регулирование деятельности топливно-энергетического комплекса в современных условиях : конференция молодых ученых : сборник научных трудов. – М. : Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И. М. Губкина, 2021. – С. 119–123.
5. *Исмагилова О. Д.* Ценообразование на углеродные выбросы: мировой опыт // Вестник Санкт-Петербургского университета. – 2023. – Т. 39. – № 4. – С. 470–495.
6. *Каибразиев Р. В.* Перспективы экспорта товаров из Турции в страны Европейского союза в контексте углеродного налогообложения // Финансы: теория и практика. – 2024. – Т. 28. – № 2. – С. 178–191.
7. *Копытин И. А.* Трансформация рынка нефти в Европе: тенденции и перспективы // Проблемы прогнозирования. – 2024. – № 6. – С. 217–226.
8. *Королев И. С.* «Глобальное потепление» и энергетический переход (внешнеэкономический аспект) // Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН. – 2022. – № 2. – С. 13–22.
9. *Логинава В. С.* Влияние введения трансграничного регулирования в ЕС на стоимость российских компаний // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. – 2025. – Т. 60. – № 2. – С. 40–58.
10. *Лозовский Д. С.* Перспективы успешной реализации сахалинского эксперимента в рамках создания российской национальной системы торговли квотами на выбросы парникового газа // Вестник российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2023. – № 2. – С. 34–42.

11. Лозовский Д. С. Влияние трансграничного углеродного налога на промышленный сектор российской экономики // Вестник российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2022. – № 1. – С. 48–57.
12. Лысунец М. В. Углеродное ценообразование как инструмент трансграничного углеродного регулирования и зеленой трансформации мировой экономики // Мир новой экономики. – 2023. – Т. 17. – № 2. – С. 27–36.
13. Мусихин В. И., Рогатных Е. Б. Современная система торговли квотами на выбросы и углеродными единицами // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – № 1. – С. 39–56.
14. Рогинко С. А. Климатическая повестка для России в новой реальности // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2025. – Т. 253. – № 3. – С. 255–264.
15. Сергеева Н. В. Углеродный налог: перспективы применения и вызовы для российской экономики // Экономика. Налоги. Право. – 2023. – Т. 16. – № 3. – С. 138–143.
16. Сидорова Е. Ю. Налоговое регулирование стран в рамках экологизации бизнеса (на примере РФ и ЕС) // Учет. Анализ. Аудит. – 2023. – Т. 10. – № 6. – С. 51–62.
17. Стрежнева М. В. Финансовые аспекты «Европейской зеленой сделки» // Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН. – 2021. – № 4. – С. 13–23.
18. Стрежнева М. В. Углеродный сбор Евросоюза: на пересечении климатической и внешнеторговой политики // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2023. – Т. 18. – № 2. – С. 53–67.
19. Чупина Д. А. Станет ли «углеродный» налог ЕС началом торговой войны? // Развитие территориальных социально-экономических систем: вопросы теории и практики : XVIII Международная научная конференция молодых ученых. – Екатеринбург, 2021. – С. 238–240.
20. Шкваря Л. В. Декарбонизация как глобальная тенденция и ее основные характеристики // Международная торговля и торговая политика. – 2025. – Т. 11. – № 3 (43). – С. 5–16.
21. Уразгалиев В. Ш. Вызовы, риски и возможности российской экономики в условиях энергоперехода // Современные технологии управления. – 2022. – № 4 (100). – С. 4.

References

1. Aleksandrova Zh. P., Kat S. A. Dostizhenie uglerodnoy neytralnosti putem vnedreniya instrumentov nalogooblozheniya [Achieving Carbon Neutrality through the Introduction of Taxation Tools]. *Kronos*, 2022, Vol. 6, No. 10 (72), pp. 92–95. (In Russ).
2. Biryukova N., Tadzhetdinova A. Normativno-pravovoe regulirovanie dekarbonizatsii v kontekste energeticheskogo perekhoda ES [Regulatory and Legal Regulation of Decarbonization in the Context of the EU Energy Transition]. *Evropeyskaya bezopasnost: sobytiya, otsenki, prognozy* [European Security: Events, Assessments, Forecasts], 2022, No. 64 (80), pp. 22–27. (In Russ).
3. Ershov D. N. Strategiya nizkouglerodnogo razvitiya Evropeyskogo soyuza v usloviyakh transformatsii mirovoy finansovoy sistemy [The Strategy of Low-Carbon Development of the European Union in the Context of the Transformation of the Global Financial System]. *Ekonomika. Nalogi. Pravo*. [Economy. Taxes. Right], 2024, Vol. 17, No. 6, pp. 130–139. (In Russ).
4. Zemtsova S. N., Zyкова V. V. Transgranichnyy uglerodnyy nalog [Cross-Border Carbon Tax]. *Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti toplivno-energeticheskogo kompleksa v sovremennykh usloviyakh: konferentsiya molodykh uchenykh: sbornik nauchnykh trudov* [Legal Regulation of the Fuel and Energy Complex in Modern Conditions, Conference of Young Scientists: Collection of Scientific Papers]. Moscow, Rossiyskiy gosudarstvennyy universitet nefti i gaza (natsionalnyy issledovatel'skiy universitet) imeni M. Gubkina, 2021, pp. 119–123. (In Russ).
5. Ismagilova O. D. Tsenoobrazovanie na uglerodnye vybrosy: mirovoy opyt [Carbon Pricing: Global Experience]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta* [Bulletin of Saint Petersburg University], 2023, Vol. 39, No. 4, pp. 470–495. (In Russ).
6. Kashbraziev R. V. Perspektivy eksporta tovarov iz Turtsii v strany Evropeyskogo soyuza v kontekste uglerodnogo nalogooblozheniya [Prospects of Exporting Goods from Turkey to the Countries of the European Union in the Context of Carbon Taxation]. *Finansy: teoriya i praktika* [Finance: Theory and Practice], 2024, Vol. 28, No. 2, pp. 178–191. (In Russ).
7. Kopytin I. A. Transformatsiya rynka nefti v Evrope: tendentsii i perspektivy [Transformation of the Oil Market in Europe: Trends and Prospects]. *Problemy prognozirovaniya* [Forecasting Problems], 2024, No. 6, pp. 217–226. (In Russ).
8. Korolev I. S. «Globalnoe poteplenie» i energeticheskiy perekhod (vneshneekonomicheskiy aspekt) ["Global Warming" and the Energy Transition (Foreign Economic Aspect)]. *Analiz i prognoz. Zhurnal IMEMO RAN*

[Analysis and Forecast. IMEMO RAS Journal], 2022, No. 2, pp. 13–22. (In Russ).

9. Loginova V. S. Vliyanie vvedeniya transgranichnogo regulirovaniya v ES na stoimost rossiyskikh kompaniy [The Impact of the Introduction of Cross-Border Regulation in the EU on the Cost of Russian Companies]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 6. Ekonomika* [Bulletin of the Moscow University. Series 6. Economics], 2025, Vol. 60, No. 2, pp. 40–58. (In Russ).

10. Lozovskiy D. S. Perspektivy uspeshnoy realizatsii sakhalinskogo eksperimenta v ramkakh sozdaniya rossiyskoy natsionalnoy sistemy torgovli kvotami na vybrosy parnikovogo gaza [Prospects for the Successful Implementation of the Sakhalin Experiment as Part of the Creation of the Russian National Greenhouse Gas Emissions Trading System]. *Vestnik rossiyskogo novogo universiteta. Seriya: Chelovek i obshchestvo* [Bulletin of the Russian New University. Series: Man and Society], 2023, No. 2, pp. 34–42. (In Russ).

11. Lozovskiy D. S. Vliyanie transgranichnogo uglerodnogo naloga na promyshlennyy sektor rossiyskoy ekonomiki [The Impact of the Cross-Border Carbon Tax on the Industrial Sector of the Russian Economy]. *Vestnik rossiyskogo novogo universiteta. Seriya: Chelovek i obshchestvo* [Bulletin of the Russian New University. Series: Man and Society], 2022, No. 1, pp. 48–57. (In Russ).

12. Lysunets M. V. Uglerodnoe tsenoobrazovanie kak instrument transgranichnogo uglerodnogo regulirovaniya i zelenoy transformatsii mirovoy ekonomiki [Carbon Pricing as a Tool for Cross-Border Carbon Regulation and Green Transformation of the Global Economy]. *Mir novoy ekonomiki* [The World of the New Economy], 2023, Vol. 17, No. 2, pp. 27–36. (In Russ).

13. Musikhin V. I., Rogatnykh E. B. Sovremennaya sistema torgovli kvotami na vybrosy i uglerodnymi edinitami [Modern System of Trading in Emission Quotas and Carbon Units]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2024, No. 1, pp. 39–56. (In Russ).

14. Roginko S. A. Klimaticheskaya povestka dlya Rossii v novoy realnosti [The Climate Agenda for Russia in the New Reality]. *Nauchnye trudy Volnogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii* [Scientific Works of the Free Economic Society of Russia], 2025, Vol. 253, No. 3, pp. 255–264. (In Russ).

15. Sergeeva N. V. Uglerodnyy налог: perspektivy primeneniya i vyzovy dlya rossiyskoy ekonomiki [Carbon Tax: Application Prospects and Challenges for the Russian Economy], *Ekonomika. Nalogi. Pravo* [Economy. Taxes. Right], 2023, Vol. 16, No. 3, pp. 138–143. (In Russ).

16. Sidorova E. Yu. Nalogovoe regulirovanie stran v ramkakh ekologizatsii biznesa (na primere RF i ES) [Tax Regulation of Countries within the Framework of Greening Business (on the Example of the Russian

Federation and the EU)]. *Uchet. Analiz. Audit*, 2023, Vol. 10, No. 6, pp. 51–62. (In Russ).

17. Strezhneva M. V. Finansovye aspekty «Evropeyskoy zelenoy sdelki» [Financial Aspects of the "European Green Deal"]. *Analiz i prognoz. Zhurnal IMEMO RAN* [Analysis and Forecast. IMEMO RAS Journal], 2021, No. 4, pp. 13–23. (In Russ).

18. Strezhneva M. V. Uglerodnyy sbor Evrosoyuza: na peresechenii klimaticheskoy i vneshnetorgovoy politiki [The Carbon Tax of the European Union: at the Intersection of Climate and Foreign Trade Policy]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika* [Bulletin of International Organizations: Education, Science, New Economy], 2023, Vol. 18, No. 2, pp. 53–67. (In Russ).

19. Chupina D. A. Stanet li «uglerodnyy» nalog ES nachalom trgovoy voyny? [Will the EU's "Carbon" Tax be the Beginning of a Trade War?] *Razvitie territorialnykh sotsialno-ekonomicheskikh sistem: voprosy teorii i praktiki: XVIII Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya molodykh uchenykh* [Development of Territorial Socio-economic Systems: Issues of Theory and Practice: XVIII International Scientific Conference of Young Scientists]. Ekaterinburg, 2021, pp. 238–240. (In Russ).

20. Shkvarya L. V. Dekarbonizatsiya kak globalnaya tendentsiya i ee osnovnye kharakteristiki [Decarbonization as a Global Trend and Its Main Characteristics]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and trade Policy], 2025, Vol. 11, No. 3 (43), pp. 5–16. (In Russ).

21. Urazgaliev V. Sh. Vyzovy, riski i vozmozhnosti rossiyskoy ekonomiki v usloviyakh energoperekhoda [Challenges, Risks and Opportunities of the Russian Economy in the Context of Energy Transition]. *Sovremennye tekhnologii upravleniya* [Modern Management Technologies], 2022, No. 4 (100), p. 4. (In Russ).

Поступила: 01.03.2026

Принята к печати: 21.05.2026

Сведения об авторе

Людмила Васильевна Шкваря
доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры мировой экономики
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет
имени Г. В. Плеханова»,
109992, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: destard@rambler.ru
ORCID: 0000-0001-6653-939X

Information about the author

Lyudmila V. Shkvarya
Doctor of Economic Sciences,
Professor, Professor of the Department
of World Economics of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow, 109992,
Russian Federation.
E-mail: destard@rambler.ru
ORCID: 0000-0001-6653-939X

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-179-195>

КИТАЙСКИЙ ЭКСПОРТ В РОССИЮ: РОЛЬ ПРОВИНЦИЙ КНР

Хэ Цунцун, В. Г. Шеров-Игнатиев

Санкт-Петербургский государственный университет

Санкт-Петербург, Россия

Статья посвящена анализу географической структуры китайского экспорта в Российскую Федерацию в разрезе провинций и иных административных единиц КНР. Данная тема все больше актуализируется и имеет растущее значение для организации и расширения торговых связей. Выстраивание стратегии экономического взаимодействия с Китаем, выбор партнеров и локаций, формирование логистических цепочек требуют понимания товарной специализации регионов Китая, размещения интересующих производств. На основе данных китайской официальной статистики выявлена роль отдельных регионов в экспорте в Российскую Федерацию в целом и отдельно в секторе машиностроительной продукции, преобладающей в поставках в Российскую Федерацию. В частности, отмечается доминирование приморских провинций востока и юго-востока, растущее значение поставок машин и оборудования из ряда центральных регионов и особая роль приграничной провинции Хэйлунцзян. Проведен корреляционно-регрессионный анализ факторов, оказывающих влияние на географию экспорта в Российскую Федерацию, показаны его связь с общей географией экспорта китайских провинций, а также особая роль приграничного с Российской Федерацией расположения ряда регионов. Выводы проиллюстрированы таблицами, диаграммами и картами.

Ключевые слова: географическая структура экспорта, регионы Китая, корреляционно-регрессионный анализ.

CHINESE EXPORTS TO RUSSIA: THE ROLE OF CHINA'S PROVINCES

He Congcong, V. G. Sherov-Ignatiev

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

The article is devoted to the analysis of the geographical structure of Chinese exports to Russia in the context of provinces and other administrative units of the PRC. This topic is important for the organization and expansion of trade relations. Building a strategy for economic cooperation with China, choosing partners and locations, and forming logistics chains requires an understanding of the commodity specialization of China's regions, the location of industries of interest. Based on Chinese official statistics, the authors reveal the role of individual regions in exports to Russia as a whole and separately in the sector of machine-building products that predominate in supplies to the Russian Federation. In particular, the dominance of the coastal provinces of the East and Southeast, the growing importance of supplying machinery and equipment from a number of central regions, and the special role of the border province of Heilongjiang are shown. An attempt has been made to conduct correlation and regression analysis of the factors influencing the geography of Chinese exports to the Russian Federation, revealing its strong connection with the general geography of exports of Chinese provinces, as

well as the special role of the location of a number of regions bordering Russia. The conclusions are illustrated with tables, diagrams, and maps.

Keywords: geographical structure of exports, regions of China, correlation and regression analysis.

Введение

Значение Китая в российской внешней торговле неуклонно растет в силу целого ряда причин. В последние годы китайские товары замещают многие виды продукции, прежде поставлявшиеся из Европы или Северной Америки. Российские промышленные предприятия активно налаживают кооперацию с китайскими партнерами. Знание гигантского соседа становится необходимостью для эффективного налаживания и выстраивания взаимовыгодных связей. Поэтому важно изучать институциональную, культурную специфику Китая, осваивать китайские информационные базы и социальные сети. Немаловажно и понимание региональной специфики этой огромной страны. Провинции Китая различаются по масштабу, климату, уровню доходов и отраслевой специализации. Они по-разному вовлечены во внешнеэкономические связи и имеют неодинаковую географию экспорта. Для российского бизнеса, планирующего поиск партнеров в КНР, полезно ориентироваться в региональной специфике экспортно ориентированной промышленности Китая.

Цель статьи – охарактеризовать, какую роль играют регионы Китая в экспорте товаров в Российскую Федерацию, а также факторы, влияющие на степень вовлеченности провинций и автономных районов КНР в экспорт в Россию.

Краткий обзор литературы и источников

Тема участия отдельных регионов (частей страны) в международной торговле вообще и в российско-китайской торговле, в частности, привлекает растущее внимание исследователей. Немаловажный аспект исследуемой темы – анализ опыта китайских регионов, совершивших скачок в своем социально-экономическом развитии благодаря интенсификации внешнеторговых связей и ориентированной на них индустриализации. Как отмечают российская ученая И. А. Коргун и ее японский коллега К. Комо, изучавшие связь внешней торговли и экономического роста регионов на опыте России, «...внешняя торговля и транспортная инфраструктура относятся к наиболее значимым факторам..., оказывающим положительное влияние на повышение уровня экономического развития в регионах», но при этом «близость к границам с экономически сильным партнером, различия в доступе к портовой и транспортной инфраструктуре и прочие факторы способны повлиять на траекторию

регионального экономического роста и нередко ведут к несбалансированному межрегиональному развитию» [4. – С. 51].

Немало публикаций посвящено непосредственно роли китайских регионов в торговле с Российской Федерацией. Известный хабаровский ученый Д. А. Изотов акцентирует внимание на перспективных направлениях взаимных связей и факторах, способных повлиять на смещение географических акцентов во взаимных торговых связях двух стран [3]. Профессор Г. А. Хмелева из Самары рассматривает поставки продукции российских регионов, в особенности Приволжского, на рынки Китая, основываясь на анализе перспективных для российского экспорта провинциальных рынков КНР, среди которых выделяет Шаньдун, Цзянсу, Хунань и Хубэй, т. е. не только богатые и активно участвующие в ВЭД регионы, но и внутренние провинции, стремящиеся активизировать свои внешние связи [6].

Петербургские исследователи С. Ф. Сутырин и В. Г. Шеров вслед за экспертом Всемирного банка Р. Емцовым более двух десятилетий назад указывали на различия роли отдельных субъектов федерации во внешне-экономических связях России, выделяя экстравертные и интровертные регионы. Подобное разделение применимо и к регионам других государств с большой и неоднородной территорией, части которых в силу как объективных географических факторов, так и исторических причин, в разной степени вовлечены во внешнеторговые связи [7]. Несколько статей межрегиональным связям России и Китая посвятила социолог С. Б. Макеева, сосредоточившая внимание на побратимских связях отдельных городов и регионов, у которых есть и экономические аспекты: расширение взаимной осведомленности и стимулирование инвестиций [5].

Немало публикаций посвящено проблемам приграничной торговли России и Китая и ее влиянию на экономику соответствующих регионов [1]. Профессор Вэй Лэйцзе из Сямыньского университета изучил ситуацию в приграничных городах Китая и пришел к выводу, что традиционная модель не способствует развитию там трудоемких производств. Он предлагает налаживать углубленную переработку российского сырья, например, древесного и сельскохозяйственного, в продукцию с высокой добавленной стоимостью [8].

Вопросы участия регионов в международной торговле тесно связаны с проблематикой транспорта и логистики. Источниками актуальной информации в этой сфере, помогающей понять реальную картину и тенденции товаропотоков, в том числе между Китаем и Россией, являются отчеты и обзоры компаний, работающих в данной области, а также аналитические материалы экспертов Евразийского железнодорожного

альянса и фонда Росконгресс¹. Источниками официальных данных по внешней торговле Китая и его регионов, а также их экспорта в Россию послужили Национальное бюро статистики Китая (НБСК)², Главное таможенное управление Китая (ГТУК)³, а также Международный торговый центр (ИТС)⁴. Данные о количестве свободных (особых) экономических зон (СЭЗ) доступны на сайте Китайской ассоциации зон развития⁵.

Регионы КНР и их участие в экспорте

В административном отношении КНР (без учета Тайваня, Гонконга и Макао) состоит из 22 провинций, пяти автономных регионов (АР), четырех городов центрального подчинения (ГЦП) (Пекин, Шанхай, Тяньзинь, Чунцин) – всего 31 регион. Регионы Китая различаются по площади, численности населения и его этническому составу; разрыв по площади между самым крупным регионом (Синьцзян-Уйгурский автономный район, СУАР) и Шанхаем почти 250-кратный; по численности наиболее населенная провинция Гуандун (127 млн чел.) в 35 раз крупнее Тибетского автономного района (3,6 млн чел.). Значительны различия по рельефу, близости к океану, климату, уровню доходов, условиям для ведения сельского хозяйства, промышленной специализации.

Регионы дифференцированы по степени внешнеторговой открытости: приморские провинции за последние полвека стали важнейшей частью глобальных цепочек добавленной стоимости, а по товарообороту превосходят многие развитые государства. Так, экспорт провинции Гуандун за 2024 г. превысил по стоимости экспорт Индии и приближался к уровню Японии. Тибетский АР и расположенные в глубине страны провинции Ганьсу и Цинхай, напротив, имеют минимальный уровень вовлеченности в международную торговлю (табл. 1).

Лидеры в китайском экспорте – провинции Гуандун, Цзянсу и Чжэцзян – дают почти 55% китайского экспорта. Еще 14% приходится на Шаньдун, Шанхай и Фуцзянь, расположенные на восточном побережье (табл. 2).

¹ См.: Внешнеторговая и производственная специализация регионов Китая. Информационно-аналитический обзор. ERAI – Eurasian Rail Alliance Index. 2019; Тенденции взаимной торговли и транспортной логистики между Россией и Китаем, Обзор. Июль 2025 г. ERAI – Eurasian Rail Alliance Index 2026; Торговые и транспортно-логистические связи России и Китая. Исследование. – URL: https://roscongress.org/materials/torgovye-i-transportno-logisticheskie-svyazi-rossii-i-kitaya/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

² URL: <https://data.stats.gov.cn/dg/website/page.html#/pc/national/en/yearData>

³ URL: <http://english.customs.gov.cn/Statistics/Statistics?ColumnId=6>

⁴ URL: <https://trademap.org/>

⁵ URL: <https://www.cadz.org.cn/index.php/Develop/index.html>

Т а б л и ц а 1

**Экспортная и импортная открытость некоторых регионов Китая
на 2024 г.* (в %)**

Регион	Товарооборот/ВВРП, %	Экспорт/ВРП, %	Импорт/ВРП, %
Шанхай	76,4	26,9	49,5
Гуандун	72,5	45,0	27,5
Тяньцзинь	58,6	21,6	37,0
Чжэцзян	56,5	42,2	14,3
Цзянсу	45,6	28,5	17,1
Шаньдун	41,8	23,2	18,6
Фуцзянь	31,4	20,8	10,5
Ляонин	31,0	13,7	17,3
СУАР	24,1	15,6	8,6
Хайнань	24,1	8,1	16,0
Хэбэй	23,4	12,8	10,7
Пекин	19,9	4,8	15,1
Чунцин	19,9	14,0	5,9
Аньхой	18,2	12,9	5,3
Сычуань	17,6	9,7	7,9
Хэйлунцзян	17,4	4,7	12,7
Цзилинь	12,0	4,5	7,5
Внутренняя Монголия (АР)	10,0	3,6	6,4
Гуйчжоу	3,5	2,5	0,9
Цинхай	2,1	1,4	0,7
Тибетский АР	1,9	1,7	0,2
Китай	34,1	19,2	13,9

* Составлено по данным НБСК.

Т а б л и ц а 2

**Роль регионов КНР в общем экспорте страны и в экспорте
в Российскую Федерацию на 2024 г.***

Место в экспорте КНР	Регион	Экспорт (все страны), млрд долл.	Доля в экспорте КНР, %	Экспорт в Российскую Федерацию, млрд долл.	Доля региона в экспорте КНР в Российскую Федерацию, %	Доля Российской Федерации в экспорте региона, %
1	2	3	4	5	6	7
1	Гуандун	885,8	24,8	16,56	14,3	1,9
2	Цзянсу	542,6	15,2	9,15	7,9	1,7
3	Чжэцзян	529,0	14,8	19,40	16,8	3,7
4	Шаньдун	317,7	8,9	9,70	8,4	3,1
5	Шанхай	201,6	5,6	6,01	5,2	3,0
6	Фуцзянь	167,2	4,7	3,15	2,7	1,9
7	Аньхой	90,5	2,5	7,64	6,6	8,4
8	Сычуань	87,3	2,4	2,44	2,1	2,8
9	Хэбэй	84,3	2,4	4,78	4,1	5,7
10	Хэнань	82,4	2,3	1,65	1,4	2,0

* Составлено по данным ГТУК.

Примечание: жирным шрифтом выделены данные по трем регионам-лидерам по соответствующим индикаторам.

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5	6	7
11	Хубэй	62,8	1,8	1,68	1,5	2,7
12	Чунцин	62,4	1,7	3,25	2,8	5,2
13	Ляонин	62,2	1,7	2,21	1,9	3,6
14	Тяньцзинь	54,1	1,5	1,33	1,2	2,5
15	Цзянси	47,8	1,3	0,71	0,6	1,5
16	Гуанси-Чжуанский АР	46,2	1,3	0,57	0,5	1,2
17	СУАР	44,5	1,2	2,12	1,8	4,8
18	Шэньси	44,0	1,2	4,06	3,5	9,2
19	Хунань	39,9	1,1	2,37	2,1	5,9
20	Пекин	33,2	0,9	4,71	4,1	14,2
21	Шаньси	18,0	0,5	0,25	0,2	1,4
22	Юньнань	15,0	0,4	0,15	0,1	1,0
23	Внутренняя Монголия	13,2	0,4	2,87	2,5	21,8
24	Хэйлунцзян	10,8	0,3	5,25	4,5	48,6
25	Цзилинь	9,1	0,3	2,58	2,2	28,5
26	Хайнань	8,9	0,2	0,60	0,5	6,7
27	Гуйчжоу	8,0	0,2	0,11	0,1	1,4
28	Нинся-Хуэйский АР	3,5	0,1	0,02	0,0	0,7
29	Ганьсу	2,7	0,1	0,05	0,0	2,0
30	Цинхай	0,8	0,0	0,05	0,0	6,4
31	Тибетский АР	0,7	0,0	0,00	0,0	0,0
	КИТАЙ	3 575,8	100,0	115,44	100,0	3,2

Российско-китайская торговля в последние годы демонстрировала динамичный рост. К 2024 г. объем двустороннего товарооборота между Россией и Китаем достиг рекордного уровня в 244,6 млрд долларов. Темпы роста взаимной торговли в период с 2018 по 2024 г. составили около 15,7% в год¹. Китайский экспорт в Российскую Федерацию достиг 115 млрд долларов – 3,2% общего экспорта страны; Россия стала седьмым по значимости партнером Китая по экспорту. В 2025 г. объем китайского экспорта в Российскую Федерацию снизился до 103,5 млрд долларов главным образом за счет существенного (более чем на 40%) сокращения поставок легковых автомобилей.

Как видно из рис. 1, половина (49,5%) китайского экспорта в Россию в 2024 г. была направлена из четырех приморских восточных провинций: Чжэцзян, Гуандун, Шаньдун и Цзянсу. Еще 14,1% приходилось на про-

¹ URL: <https://biang.ru/22.01.26 и 27.02.26>

винции Аньхой и Хэбэй, расположенные неподалеку от Пекина и Шанхая, а также на сам Шанхай.

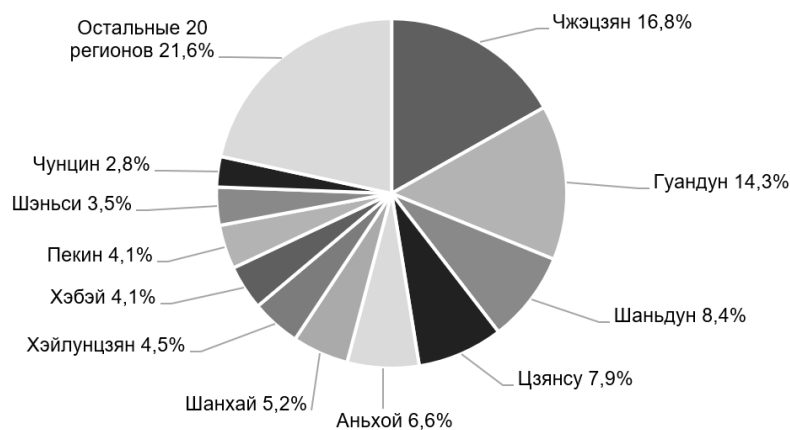


Рис. 1. Доли регионов Китая в общем объеме экспорта в Российскую Федерацию в 2024 г.¹ (в %)

Наглядное представление о распределении экспорта в Российскую Федерацию по регионам Китая дает рис. 2.

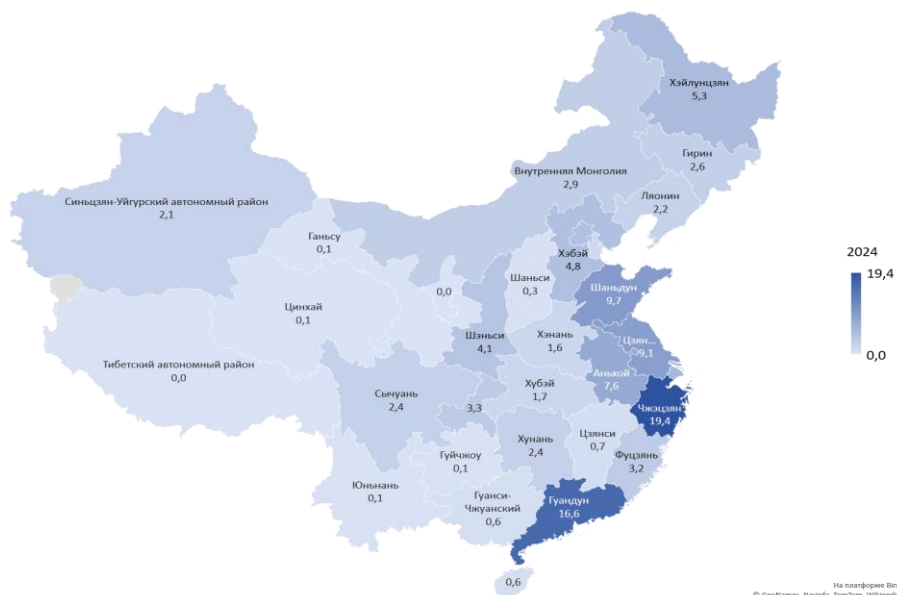


Рис. 2. Экспорт китайских регионов в Россию в 2024 г. (в млрд долл.)

¹ Рис. 1; 2 и табл. 3 составлены по данным ГТУК.

Приграничная с Россией провинция Хэйлунцзян находится на седьмом месте по объемам экспорта в Российскую Федерацию (4,5%). Именно эта провинция в большей степени зависит от торговли с Россией: в 2024 г. в Россию была направлена почти половина (48,6%) от общей стоимости экспортируемых провинцией товаров. Важную роль Россия играет в экспорте и другой северо-восточной провинции Китая – Цзилинь – 28%. Более 1/5 экспортируемых товаров направляла в Россию АР Внутренняя Монголия.

Таким образом, наиболее важны связи с Россией для регионов северо-восточного Китая. Очевидно, важную роль здесь играет фактор географического соседства и транспортной доступности. Из других регионов отметим Пекин – город центрального подчинения. Он направляет в Россию более 14% своего экспорта. Выше среднего по Китаю доля экспорта в Россию двух провинций центрального Китая: Шэньси (8,3%), Аньхой (8,4%) (рис. 3).

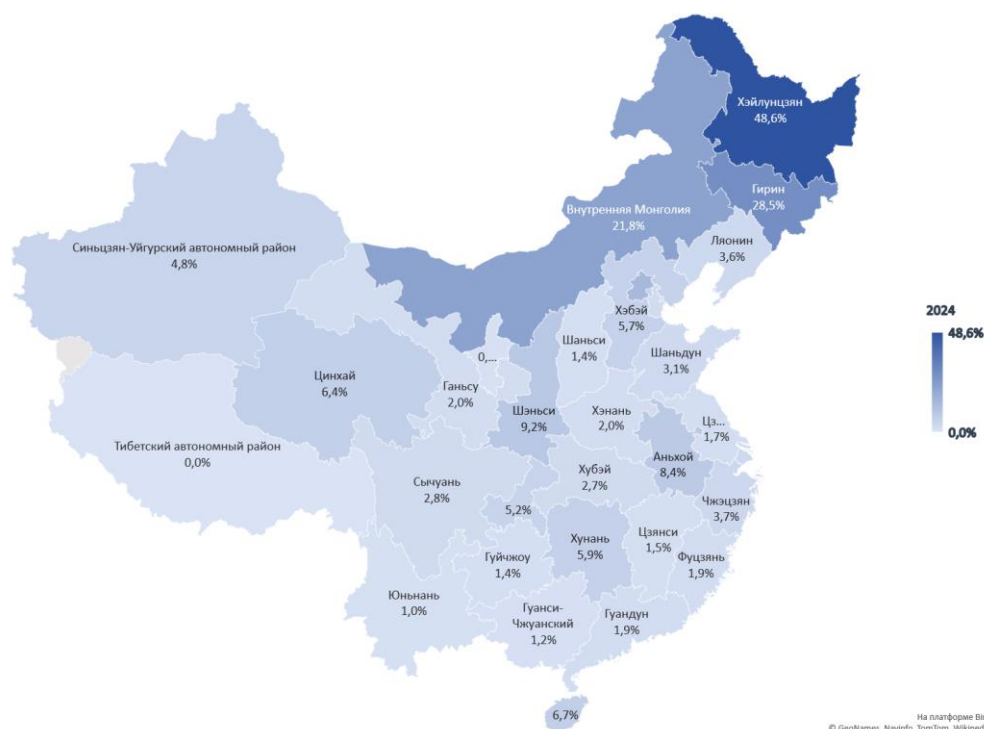


Рис. 3. Удельный вес России в экспорте регионов Китая в 2024 г.¹

¹ Данные рис. 3 рассчитаны по: НБСК и ГТУК.

Так, доля экспорта Синьцзян-Уйгурского АР – выше средней по регионам Китая, но значительно уступает лидерам и по этой доле, и по объемам экспорта в Российскую Федерацию. Сказывается малая протяженность общей границы и удаленность ее от промышленных центров как Синьцзяна, так и прилегающих регионов Южной Сибири; их разделяют пустыни и Алтайские горы. В последние годы значительно вырос объем экспорта товаров через Синьцзян в Казахстан и Киргизию – страны – члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Есть основания полагать, что немалая их часть поступает далее транзитом в Россию – экспорт названных двух стран в Российскую Федерацию вырос схожим образом.

Товарная структура китайского экспорта в Россию разнообразна, но в целом она мало отличается от товарной структуры поставок Китая в другие страны мира. Основная группа товаров, поставляемых из КНР в Россию, – продукция машиностроения. На ее долю приходится 63% китайского экспорта в Российскую Федерацию, причем это наиболее динамично растущая группа товаров.

Машиностроительная продукция примерно половины китайских регионов преобладает в экспорте в Россию, а в некоторых ее доля превышает 80% (Цзиньинь, Внутренняя Монголия) или даже 90% (Чунцин, Аньхой). За последние 5 лет, с 2019 по 2024 г., общекитайский экспорт машин и оборудования в Россию вырос в 3,3 раза, а в шести регионах – в 15–30 раз. По данным ГТУК, наибольший объем экспорта машиностроительной продукции в Россию поступает из приморских провинций Гуандун и Чжэцзян (29,2%). На долю рассматриваемой товарной группы в экспорте в Россию из провинции Гуандун приходится 69,1%; но для других приморских регионов, лидирующих по масштабам экспорта (Чжэцзян, Цзянсу и Шаньдун), на машиностроительную продукцию приходится немногим более половины всех поставок на российском направлении – меньше среднего показателя по Китаю.

Наибольшую динамику роста поставок машинотехнической продукции в Россию демонстрирует провинция Аньхой, не имеющая выхода к морю. За 2019–2024 гг. ее экспорт машин и оборудования в Россию вырос в 16,5 раз – до 7,1 млрд долларов – третье место среди регионов – крупнейших поставщиков машиностроительной продукции в Российскую Федерацию (9,7%). Такой взлет объясняется десятикратным ростом поставок автомобилей в 2022–2024 гг. В Аньхое расположены штаб-квартира и производство автоконцерна Chery, заводы Volkswagen, автоконцерн IAC, компании по производству батарей для электромобилей

Cotion High-Tech¹. Аньхойские предприятия поставляют в Россию вилочные погрузчики, складскую технику, электротехническое оборудование.

Интересен также феномен Чунцина. Этот ГЦП за последнее десятилетие превратился в один из крупнейших мировых центров производства бытовой электроники и офисной техники и электроавтомобилей. Отсюда наблюдается и значительный рост поставок в Российскую Федерацию – в 4,6 раза за пять лет. Максимальный рост продемонстрировали три других региона: провинции Цзилинь и Шэньси (в 20 раз за пять лет) и АР Внутренняя Монголия (в 31 раз). (табл. 3).

Т а б л и ц а 3

Экспорт машин и оборудования из китайских регионов в Россию в 2024 г.*

Регион КНР	Доля в китайском экспорте машин и оборудования в Российскую Федерацию, %	Экспорт машин и оборудования в Российскую Федерацию, млрд долл.	Доля машин и оборудования в экспорте региона в Российскую Федерацию, %	Рост за 5 лет
Гуандун	15,6	11,4	69,1	1,9
Чжэцзян	13,6	9,9	51,2	2,9
Аньхой	9,7	7,1	93,2	16,5
Цзянсу	7,0	5,1	56,0	1,9
Шаньдун	6,8	5,0	51,3	3,1
Хэбэй	5,2	3,8	79,0	9,5
Шанхай	4,8	3,5	58,1	2,5
Чунцин	4,2	3,1	94,9	4,6
Пекин	4,2	3,1	65,2	2,6
Шэньси	3,9	2,9	70,3	20,3
Хэйлунцзян	3,4	2,5	47,1	8,4
Внутренняя Монголия	3,2	2,4	81,8	31,1
Цзилинь	3,1	2,2	87,1	19,7
Остальные 18 регионов	15,3	11,2	-	-

Внутренняя Монголия поставляет в Россию промышленное оборудование: буровые установки, гидравлические насосы, кабель, горелки, вездеходы, квадроциклы, колеса, автомобильные весы, детали и запчасти. По-видимому, статистически бурный рост поставок из Внутренней Монголии объясняется учетом грузов, следующих через регион в Россию транзитом. В провинции Шэньси расположен завод крупной машиностроительной компании Shacman, поставляющей в Россию тяжелую грузовую технику: самосвалы, автобетоносмесители, тягачи, грузовики на

¹ См.: 14 автомобильных марок из Китая. Как везут машины из КНР в РФ? Сколько стоит доставка? – URL: <https://eurasia-logistics.ru/articles/biznes-s-kitaem/14-avtomobilnykh-marok-iz-kitaya-kak-vezut-mashiny-iz-kr-rf-skolko-stoit-dostavka/#:~:text=>

газовом топливе¹. Провинция Цзилинь экспортирует в Россию легковые автомобили и запчасти к ним, железнодорожное оборудование и спецтехнику. Здесь находится база компании First Automotive Works (FAW), основанной еще в 1953 г. при содействии СССР, которая поставляет в Россию кроссоверы и седаны брендов FAW и Hongqi. За 2024 г. поставки этих машин выросли в шесть раз – до 57 тыс. шт. Экспортируются также тяжелые грузовики, строительная и дорожная техника, узлы и агрегаты для автосборки². Чанчуньская компания (CPRC Changchun Railway Vehicles) поставляет компоненты для подвижного состава РЖД. Из провинции в регионы Дальнего Востока Российской Федерации поступают тракторы и другая сельхозтехника³.

Бурный рост поставок машиностроительной продукции и ее высокий удельный вес в экспорте из внутренних провинций Китая свидетельствуют о том, что регионы Центрального Китая, позднее вступившие на путь экспортно ориентированного развития, сделали упор на более высокотехнологичную продукцию с высокой добавленной стоимостью.

Распределение экспорта в Россию по провинциям – поиск закономерностей

Среди возможных подходов к поиску закономерностей распределения экспортных операций по регионам Китая наиболее логичными выглядят два: подход на основе гравитационной модели и корреляционно-регрессионный анализ с проверкой значимости набора потенциально важных факторов.

Гравитационная модель исходит из первостепенной значимости двух факторов: валового внутреннего (регионального) продукта (ВВП или ВРП) рассматриваемых стран или регионов и расстояний между ними или центрами и их экономической активности в случае крупных по размеру территорий стран. К этим двум переменным часто добавляют фиктивные переменные, отражающие влияние наличия или отсутствия общих границ, языка, валюты, принадлежность к одному и тому же торговому соглашению и иных факторов, способных повлиять на географию и интенсивность товаропотоков. При ближайшем рассмотрении гравитационная модель оказывается неприменимой к анализу торговых связей китайских провинций, городов и автономных районов с Россией. Даже беглый взгляд на географическое распределение экспорта в Российскую Федерацию между регионами Китая показывает, что наибольшие объемы

¹ URL: <https://shacman-argo.ru/stati/post/istoriya-brenda-shacman#:~:text=>

² URL: <https://avtosreda.ru/info/faw---avtomobilnyj-zavod-nomjer-odin/>

³ URL: <https://baike.baidu.com/ru/item/CRRC%20Changchun%20Railway%20Vehicles%20Co.,%20Ltd/1553546>

товаропотоков направляют провинции, географически наиболее удаленные от европейской части России, где расположен экономический центр ее территории. Таким образом, влияние расстояния оказалось бы с обратным знаком, что противоречит логике модели и здравому смыслу: чем дальше регион, тем больше объемы торговли. Конечно, вместо географического расстояния можно использовать расстояние экономическое, аппроксимируемое, например, стоимостью перевозки стандартного 40-футового контейнера из столиц китайских провинций в Москву. В Интернете немало сайтов транспортно-логистических компаний, публикующих примерные тарифы на перевозку грузов из Китая. Их сопоставление показывает: тарифы на перевозку контейнера из китайских портов до Новороссийска или Санкт-Петербурга морем варьируют от порта к порту вне зависимости от их расположения, а для внутренних городов могут отличаться на 50–100 долларов за контейнер, а иногда оказываться даже ниже тарифа на перевозку непосредственно из порта. Наряду с расстоянием влияние на тариф могут оказывать загруженность порта (в том числе сезонная), расположение центров консолидации сборных грузов у конкретных компаний и иные факторы.

Наконец, выбор маршрута перевозки товаров не всегда определяется только стоимостью транспортировки. Играть роль скорость доставки, сопутствующие риски, проблемы, связанные с введенными против России санкциями, которые сказываются на способах оплаты, а также риск перевозки по тому или иному маршруту.

Во Всемирной сети встречаются разные оценки распределения товаропотоков из Китая в Россию как по маршрутам, так и способам перевозки. Согласно данным экспертов Евразийского железнодорожного альянса, в 2024 г. в направлении Китай – Россия 41% грузов было доставлено морем, 36% – по железной дороге через погранпереходы и 22% – автомобильным транспортом¹. По оценкам экспертов московской компании MOVI, в 2025 г. сохранились три ключевых направления контейнеров из Китая: морской транспорт (через порты Владивостока и Новороссийска) – 65% грузопотока, железнодорожные перевозки – 30% (рекордный рост на 40% за год), мультимодальные перевозки – 5% (комбинация морского и железнодорожного транспорта)². Здесь не упомянут отдельно автотранспорт. Тем не менее морской, железнодорожный транспорт или их комбинация (морем до Владивостока, далее – по железной дороге) остаются основными вариантами транспортировки грузов из Китая, а их общее со-

¹ Тенденции взаимной торговли и транспортной логистики между Россией и Китаем. Обзор. Июль 2025 г. ERAI – Eurasian Rail Alliance Index.

² Статистика контейнерных перевозок из Китая в Россию в 2025 году. – URL: <https://movi-st.ru/company/articles/statistika-konteynerykh-perevozok-iz-kitaya-v-rossiyu-v-2025-godu/>

отношение и выбор в каждом конкретном случае определяются набором факторов, в том числе часто меняющихся (например, требования к документам или способы платежей). Как итог, гравитационный подход для моделирования торговли китайских регионов с Россией неприменим.

Второй, корреляционно-регрессионный подход показал следующие результаты. Экспорт регионов Китая в Российскую Федерацию коррелирует с общим экспортом этих регионов и их объемом промышленного производства: более слабая, но положительная корреляция наблюдается с СЭЗ национального и провинциального уровня. Еще слабее коэффициент корреляции с расстоянием от центра региона до Москвы, причем она положительная, т. е. чем дальше китайская провинция от Москвы, тем значительнее ее экспорт в Россию. Еще один параметр – количество погранпереходов для грузового транспорта на границе с Россией дает корреляцию, близкую к нулю (табл. 4).

Т а б л и ц а 4

**Коэффициенты корреляции экспорта китайских регионов в Россию
и потенциально влияющих на него показателей на 2024 г.***

Показатель	Экспорт в Россий- скую Федера- цию	Экс- порт	Про- мыш- ленное произ- водство	Число СЭЗ		Число погранпе- реходов с Россий- ской Фе- дерацией	Расстояние	
				Нацио- нальный уровень	Провин- циаль- ный уровень		До Моск- вы	До Иркут- ска
Экспорт в Российскую Федерацию	1,00							
Экспорт	0,87	1,00						
Промыш- ленное про- изводство	0,77	0,91	1,00					
Число СЭЗ националь- ного уровня	0,53	0,56	0,79	1,00				
Число СЭЗ провинци- ального уровня	0,43	0,45	0,70	0,98	1,00			
Погранпере- ходы с Рос- сийской Федерацией	0,01	-0,17	-0,19	-0,11	-0,11	1,00		
До Москвы	0,37	0,38	0,37	0,26	0,20	-0,14	1,00	
До Иркутска	0,11	0,28	0,18	0,01	-0,05	-0,38	0,57	1,00

* Рассчитано по данным ГТУК, НБСК и Китайской ассоциации зон развития.

Расчеты уравнений линейной регрессии с использованием отраженных в табл. 4 показателей, дали результаты, несколько контрастирующие с данными о коэффициентах корреляции. Показатель объема промышленного производства был исключен ввиду автокорреляции с

показателем общего экспорта. Показатели количества СЭЗ и расстояний до Москвы и до Иркутска дали слишком низкие уровни t -статистики. В итоге наиболее удовлетворительный результат имела линейная регрессия с использованием двух показателей: общего экспорта регионов и количества погранпереходов на границе с Россией. Уравнение регрессии, удовлетворительно описывающее зависимость экспорта регионов в Россию от общего экспорта провинции и отчасти от наличия и количества погранпереходов с Россией на ее территории, по данным 2024 г., выглядит следующим образом:

$$\begin{aligned} \text{ExpRF} &= 1050,9 + 0,02 \cdot \text{ExpTotal} + 479,4 \cdot \text{BorderCross} + \text{error} \\ t\text{-стат.} &\quad (2.2) \quad (10.3) \quad (1.9) \\ n &= 31; \quad R^2 = 0,79; \quad F = 53, \end{aligned}$$

где ExpRF – экспорт регионов Китая в Россию, млн долл.;
 ExpTotal – общий экспорт регионов Китая, млн долл.;
 BorderCross – количество погранпереходов (железнодорожных и автомобильных) на границах соответствующего китайского региона с Россией.

Коэффициенты регрессии значимы на пятипроцентном либо десятипроцентном (количество погранпереходов) уровнях.

Таким образом, география поставок товаров из КНР определяется товарной структурой импорта и районами локализации соответствующих производств. Фактор соседства также оказывает влияние как на интенсивность связей, так и на статистические показатели, собираемые Главным таможенным управлением Китая.

Заключение

Изучение региональных аспектов торговых связей имеет немалое практическое значение. Китай – огромная экономика, весьма разнообразная во многих отношениях. Выстраивание стратегии экономического взаимодействия с Китаем, логистических цепочек, выбор партнеров и локаций требуют понимания товарной специализации регионов Китая, размещения интересующих производств, а в случае инвестирования – понимания конкурентных преимуществ отдельных регионов. Огромное значение имеет также доступ к информации о вариантах и стоимости транспортировки грузов, организации логистики, документооборота и платежей в динамично меняющейся обстановке.

Масштабы участия регионов Китая в поставках товаров в Россию определяются прежде всего географией размещения экспортно ориентированных производств. Огромное число таких производств организовано

при участии иностранных инвесторов на территории свободных экономических зон, которые исторически, в первые десятилетия рыночных реформ, тяготели к юго-востоку страны – приморским районам поблизости от Гонконга, а позже и Тайваня как источникам инвестиций. В XXI столетии ситуация эволюционировала: экспортным производством все больше занимаются национальный бизнес, новые СЭЗ и их аналоги, которые создавались во внутренних районах страны. В них же быстрее развивались технологически передовые производства востребованной за рубежом продукции: автомобилей, электроники.

Квалификация, специализация (преимущества первого хода) позволяют приморским провинциям сохранять лидирующие позиции в экспорте КНР. Быстро растет экспорт машиностроительной продукции в Россию из ряда центральных регионов Китая. Несмотря на относительно скромные доли общекитайского экспорта в Россию, провинции северо-востока КНР сильнее других зависят от такого экспорта. Интенсивность этих соседских связей по мере увеличения роли железнодорожного транспорта в китайско-российской торговле в условиях периодически возникающих рисков транспортировки по южным морям только возрастает.

Список литературы

1. Борисов Г. В., Попова Л. В. Роль сборочных операций в экспорте КНР // Наука СПбГУ – 2020 : сборник материалов Всероссийской конференции по естественным и гуманитарным наукам с международным участием. – Санкт-Петербург, 2021. – С. 1064–1065.
2. Изотов Д. А. Торговые взаимодействия регионов КНР с Россией: эффект границ // Пространственная экономика. – 2020. – Т. 16. – № 3. – С. 24–51.
3. Изотов Д. А. Развитие приграничной торговли КНР в условиях глобальных вызовов // Регионалистика. – 2024. – Т. 11. – № 3. – С. 46–63.
4. Коргун И. А., Кумо К. Внешняя торговля и экономическое развитие российских регионов в 2000–2012 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2015. – № 2. – С. 47–71.
5. Макеева С. Б. Межрегиональное российско-китайское сотрудничество: экспертный взгляд из регионов и городов России // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2023. – № 2 (65). – С. 147–156.
6. Хмелева Г. А. Интенсификация торговых взаимодействий регионов КНР и России // Проблемы Дальнего Востока. – 2024. – № 3. – С. 112–128.
7. Sutyurin S., Sherov V. Russian Regions and Their Foreign Trade // The Research Institute of the Finnish Economy // Keskusteueiheihta –

Discussion papers. – 2005. – N 995. – URL: <http://www.etla.fi/wp-content/uploads/2012/09/dp995.pdf>

8. Wei Leijie. Experiencing the Reality of China-Russia Trade at the border. 2025. Aug 20. – URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202508/1341333.shtml>

9. Yemtsov R. Quo Vadis: Inequality and Poverty Dynamics Across Russian Regions in 1992–2000. – New York : World Bank, 2003. – URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/52874/1/375553096.pdf>.

References

1. Borisov G. V., Popova L. V. Rol sborochnykh operatsiy v eksporte KNR [The Role of Assembly Operations in China's Exports]. *Nauka SPbGU – 2020: sbornik materialov Vserossiyskoy konferentsii po estestvennym i gumanitarnym naukam s mezhdunarodnym uchastiem* [Science of Saint Petersburg State University – 2020: Proceedings of the All-Russian Conference on Natural Sciences and Humanities with International Participation]. Sankt Peterburg, 2021, pp. 1064–1065. (In Russ.).

2. Izotov D. A. Torgovye vzaimodeystviya regionov KNR s Rossiei: effekt granits [Trade Interactions between the Regions of China and Russia: the Effect of Borders]. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2020, Vol. 16, No. 3, pp. 24–51. (In Russ.).

3. Izotov D. A. Razvitie prigranichnoy trgovli KNR v usloviyakh globalnykh vyzovov [Development of China's Cross-Border Trade in the Context of Global Challenges]. *Regionalistika*, 2024, Vol. 11, No. 3, pp. 46–63. (In Russ.).

4. Korgun I. A., Kumo K. Vneshnyaya trgovlya i ekonomicheskoe razvi-tie rossiyskikh regionov v 2000–2012 gg. [Foreign Trade and Economic Development of Russian Regions in 2000–2012]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika* [Bulletin of Saint Petersburg University. Economy], 2015, No. 2, pp. 47–71. (In Russ.).

5. Makeeva S. B. Mezhhregionalnoe rossiysko-kitayskoe sotrudnichestvo: ekspertnyy vzglyad iz regionov i gorodov Rossii [Interregional Russian-Chinese Cooperation: an Expert View from the Regions and Cities of Russia]. *Oykumena. Regionovedcheskie issledovaniya* [The Ecumene Regional Studies], 2023, No. 2 (65), pp. 147–156. (In Russ.).

6. Khmeleva G. A. Intensifikatsiya torgovykh vzaimodeystviy regionov KNR i Rossii [Intensification of Trade Interactions between the Regions of China and Russia]. *Problemy Dalnego Vostoka* [Problems of the Far East], 2024, No. 3, pp. 112–128. (In Russ.).

7. Sutyurin S., Sherov V. Russian Regions and Their Foreign Trade. The Research Institute of the Finnish Economy. *Keskusteueiheiita – Discussion*

papers, 2005, No. 995. Available at: URL: <http://www.etla.fi/wp-content/uploads/2012/09/dp995.pdf>

8. Wei Leijie. Experiencing the Reality of China-Russia Trade at the border. 2025. Aug 20. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202508/1341333.shtml>

9. Yemtsov R. Quo Vadis: Inequality and Poverty Dynamics Across Russian Regions in 1992–2000. New York, World Bank, 2003. Available at: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/52874/1/375553096.pdf>.

Поступила: 09.04.2026

Принята к печати: 11.06.2026

Сведения об авторах

Хэ Цунцун

аспирант кафедры мировой экономики
экономического факультета СПбГУ.
Адрес: Санкт-Петербургский
государственный университет,
199034, Санкт-Петербург,
Университетская наб., д. 7–9.
E-mail: st084482@student.spbu.ru
ORCID: 0009-0009-3037-5122

Владимир Генрихович Шеров-Игнатьев

кандидат экономических наук, доцент
кафедры мировой экономики
экономического факультета СПбГУ.
Адрес: Санкт-Петербургский
государственный университет,
199034, Санкт-Петербург,
Университетская наб., д. 7–9.
E-mail: V.Sherov-Ignatev@spbu.ru
ORCID: 0000-0002-8864-6222

Information about the authors

He Congcong

PhD Student of the Department of World
Economy, Faculty of Economics,
Address: Saint Petersburg State University,
7–9 Universitetskaya nab.,
Saint Petersburg, 199034,
Russian Federation.
E-mail: st084482@student.spbu.ru
ORCID: 0009-0009-3037-5122

Vladimir G. Sherov-Ignatev

PhD, Associate Professor
of the Department of World Economy,
Faculty of Economics, St. Petersburg State
University.
Address: Saint Petersburg State University,
7–9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg,
199034, Russian Federation.
E-mail: V.Sherov-Ignatev@spbu.ru
ORCID: 0000-0002-8864-6222

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-196-206>

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ: СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ

Н. В. Бутылов, Ю. А. Кузнецова, К. А. Улиско

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

В статье показано, что активное развитие мирового рынка образования требует от Российской Федерации активизировать и актуализировать свою политику в направлении наращивания отечественного образовательного и экспортного потенциала. Цель статьи – проанализировать особенности и растущую динамику российско-китайского сотрудничества в сфере высшего образования, что предопределяет актуальность темы исследования. Важным партнером Российской Федерации на мировом образовательном рынке остается Китай. Количество студентов в Российской Федерации из КНР в последнее десятилетие неуклонно растет (за исключением 2020 г.). Однако сохраняются проблемы и вызовы в указанной сфере, преодоление которых, во-первых, жизненно важно для развития российского образовательного экспорта, а во-вторых, вынуждает государство, образовательные структуры предпринимать более активные меры по формированию благоприятного образовательного климата и повышению уровня высшего образования в Российской Федерации, в том числе на основе цифровизации высшего образования и инновационных компетенций. Период исследования – 2016–2025 гг. Статья написана на основе данных из открытых источников и статистики Министерства образования и науки Российской Федерации.

Ключевые слова: Российская Федерация, КНР, образование, мировой рынок образования, экспорт образовательных услуг, цифровизация образования.

RUSSIAN-CHINESE COOPERATION IN THE FIELD OF EDUCATION: CURRENT TRENDS

Nikolay V. Butylov, Yulia A. Kuznetsova, Ksenia A. Ulisko

Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia

The article shows that the active development of the global education market requires the Russian Federation to step up and update its policy towards increasing domestic educational and export potential. The purpose of the article is to analyze the features and growing dynamics of Russian–Chinese cooperation in the field of higher education, which determines the relevance of the research topic. China remains an important partner of the Russian Federation in the global education market. The number of students in the Russian Federation from China has been steadily increasing over the past decade (with the exception of 2020). However, problems and

challenges remain in this area, the overcoming of which, firstly, is vital for the development of Russian educational exports, and secondly, forces the state and educational institutions to take more active measures to create a favorable educational climate and raise the level of higher education in the Russian Federation, including through the digitalization of higher education. The study period is 2016-2025. The article is based on data from open sources and statistics from the Ministry of Education and Science of the Russian Federation.

Keywords: Russian Federation, China, education, global education market, export of educational services, digitalization of education.

Введение

Положение любой страны в мире определяется ее экономическими, социально-гуманитарными характеристиками, среди которых важное место занимает ее позиция на мировом рынке образования, а также сотрудничество с другими странами в сфере образования и науки. В мире растут возможности для граждан различных стран реализовать свое право на образование, в том числе высшее как общественное благо, причем в той стране, форме, направлении, которые наиболее предпочтительны для того или иного человека.

Мировой рынок образования – это сегмент глобальной экономической системы, значение которого с точки зрения экономики возрастает, так как экспорт образования рассматривается как мягкая сила той или иной страны, которая предоставляет знания, формирует образ государства – экспортера образования.

По данным ЮНЕСКО, «В университетах по всему миру обучается около 264 млн студентов – за последние 20 лет их число увеличилось более чем в два раза и продолжает расти», и это больше, чем когда бы то ни было ранее»¹. Поэтому, как подчеркивают эксперты [10], для Российской Федерации важно стать полноправным участником этого рынка в качестве импортера, а также всемерно укреплять свои позиции как экспортера образовательных услуг.

Российская Федерация достаточно широко представлена на мировом рынке образовательных услуг и как экспортер, и как импортер, поскольку на протяжении ряда десятилетий последовательно проводит политику по повышению экспортного потенциала отечественного высшего образования [4; 6]. Эксперты констатируют, что имеют место «...изменения восприятия экспорта образования в российской системе государственного управления в течение последнего десятилетия, проявившегося в смещении его акцента с политической компоненты на экономическую» [14. – С. 41], в том числе в рамках БРИКС [15].

¹ What you need to know about higher education. – URL: <https://www.unesco.org/en/higher-education/need-know#:~:text=Some%20254%20million%20students%20are,and%20is%20set%20to%20expand>

Тем не менее существуют и более пессимистичные точки зрения, авторы которых скептически подходят к оценке развития процессов отечественного высшего образования в целом и его экспорта в частности¹.

Объем мирового рынка высшего образования, оцениваемый по итогам 2025 г., превысил 1 трлн долларов, а к 2034 г. может увеличиться до 2,5 трлн долларов со среднегодовым темпом роста в 11,62%². В то же время, поскольку конкуренция на мировом рынке образования обостряется, Российской Федерации важно повышать и улучшать свои позиции [1]. В этой связи государство стремится «увеличить численность обучающихся иностранцев до 500 тыс. к 2030 году»³. Со своей стороны Китай также активизируется в глобальном культурно-образовательном процессе [13].

Результаты исследования

Россия остается одной из привлекательных локаций для иностранных граждан с точки зрения получения высшего образования (рисунок).



Рис. Численность иностранных студентов в России в 2010–2024 гг. ⁴ (в тыс. чел.)

¹ См.: Четверикова О. Н. Разрушение будущего. Кто и как уничтожает суверенное образование в России. – М., 2015. – URL: http://www.e-reading.club/bookreader.php/1038284/Chetverikova_-_Razrushenie_buduschego.html

² Соловьева О. Россия стала экспортером образовательных услуг, 2026. – URL: https://www.ng.ru/economics/2026-03-03/1_4_9447_education.html?ysclid=mpmxr19jym212098672

³ Там же.

⁴ Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». – С. 3. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202405070015>

Так, около 8% студентов российских вузов являются иностранными гражданами. При этом для России одним из важных партнеров остается Китайская Народная Республика как страна-партнер и страна-сосед. Это направление взаимодействия стран в постсоветском периоде прошло ряд этапов развития, каждый из которых ознаменовался все более широким и глубоким уровнем [8]. Одновременно формировалось правовое обеспечение двустороннего сотрудничества Российской Федерации и КНР в сфере образования и науки.

Современный этап китайско-российских отношений выходят за рамки экономических взаимосвязей. Несмотря на турбулентную и меняющуюся картину мира, китайско-российские отношения охватывают широкий спектр сотрудничества. Одними из важнейших стратегических направлений остаются наука и образование, исследование которых вызывает академический интерес на протяжении длительного времени [3; 5].

Китай и Российская Федерация объявили о проведении «Китайско-российского образовательного года (2026-2027 гг.)» для укрепления двустороннего сотрудничества в сфере образования. Этот механизм запущен в 2026 г. и затрагивает не только школьное и высшее образование, но и фундаментальную науку.

Статистические данные подтверждают, что количество китайских студентов в Российской Федерации неуклонно растет с 2016 г. (таблица), что говорит об увеличении интереса китайских граждан к российскому образованию, к изучению русского языка и культуры. Стоит отметить, что в 1990-е гг. в Российской Федерации обучалось лишь несколько сот граждан КНР.

Общее число китайских и российских студентов, обучающихся в Российской Федерации в 2016–2025 гг.* (в чел.)

	Всего принято	Принято студентов из КНР, чел.	Граждане Российской Федерации
2016	653 633	3 267	615 283
2017	744 987	3 928	695 590
2018	741 059	4 787	687 655
2019	735 094	5 120	677 692
2020	707 250	6 328	656 375
2021	732 139	5 487	678 771
2022	751 832	6 320	692 056
2023	819 626	7 343	758 663
2024	829 713	10 318	760 842
2025	905 472	10 358	844 261

* Источник: <https://minobrnauki.gov.ru/action/stat/highed/>

Очевидно, интерес растет благодаря распространению соответствующей информации о проведении года науки и образования в России и Китае, а также молодежных обменов и др.

Вместе с тем есть и более прагматичные причины. Китай сегодня занимает второе место в мире по стоимостному объему производства ВВП, он жестко конкурирует с мировым лидером – США – в экономической, научно-технической, инновационной и цифровой сферах. Общеизвестно, что именно кадры выступают основным фактором, способным укрепить положение той или иной страны в этой конкуренции [2].

В связи с этим для формирования более привлекательной для иностранных, в том числе китайских граждан, образовательной среды Российской Федерации отечественному образованию необходимо предпринять ряд обязательных мер.

Во-первых, активизировать и расширять инновационную составляющую высшего образования, что особенно важно в условиях растущих геополитических и геоэкономических вызовов и угроз. Эксперты отмечают, что это направление сегодня остается одним из наиболее востребованных на мировом рынке высшего образования [9]. Именно переход к экономике знаний обеспечит долгосрочное устойчивое развитие. В свою очередь в Китае к этому вопросу относятся весьма серьезно как на государственном уровне, так и в среде китайских компаний, исходя из постулата о том, что человеческий капитал формирует второй ключевой драйвер экономики знаний. Кроме того, «китайская образовательная система претерпевает глубокую трансформацию в направлении STEM-образования (наука, технологии, инженерия, математика), что способствует подготовке специалистов, способных работать в условиях цифровой экономики. В ответ на это активно развивается сегмент программ дополнительной подготовки, ориентированных на быстрое переобучение» [7. – С. 9].

Во-вторых, России важно сформировать конкретные цели (не только финансовые) для роста образовательного экспорта в КНР. Поскольку «Экспорт образования, реализуемый развитыми странами, может иметь различные цели, включая оказание помощи развитию, формирование положительного образа страны, подготовку зарубежных специалистов для более эффективного сотрудничества со странами их происхождения, привлечение талантов и т. д.» [12. – С. 118]. России также следует определить направления своих ориентиров, среди которых может быть, например, привлечение подготовленных в Российской Федерации высококвалифицированных иностранных специалистов, особенно инженерных специальностей, для развития национальной экономики.

В-третьих, эксперты обращают внимание, и с этим можно согласиться, на важность формирования педагогической модели с персонали-

зированной обратной связью на основе современных цифровых технологий [11]. Это тем более важно, что студентам – гражданам КНР зачастую достаточно затруднительно получать образование в Российской Федерации из-за языкового барьера, который к тому же дифференцирован в зависимости от специальности.

Актуальность разработки и применения соответствующих педагогических моделей нашла свое отражение в перечне приоритетных научных направлений Российской Федерации, например, «Научные основы применения технологий искусственного интеллекта для персонализации образования»¹ и стратегических государственных документах². Обратная связь, которой охвачены все китайские студенты, существенно облегчила бы образовательный процесс, причем не только для студентов (китайских, российских и др.), но и для профессорско-преподавательского состава, а языковые модели и другие цифровые технологии могли бы обеспечить техническую поддержку формирования таких моделей.

В-четвертых, назрел вопрос относительно расширения многостороннего российско-китайского сотрудничества в сфере высшего образования в рамках ШОС, БРИКС и других институций. Это сотрудничество, конечно, имеет место, но его объемы пока не соответствуют потенциалу, который можно оценить как высокий. В этом контексте речь могла бы идти о разработке подходов к стандартизации высшего образования.

Таким образом, система высшего образования Российской Федерации в аспекте увеличения ее привлекательности для студентов и в целом граждан КНР может быть усовершенствована, что в свою очередь обеспечит рост притока иностранных студентов в отечественные вузы и, соответственно, увеличит долю нашей страны на мировом рынке высшего образования и повысит их конкурентоспособность.

Заключение

Проведенное исследование позволяет говорить о том, что сотрудничество в сфере высшего образования в части привлечения китайских граждан в отечественные высшие учебные заведения остается важным элементом расширяющихся российско-китайских торгово-экономических и социально-гуманитарных направлений взаимодействия. Особенно

¹ См.: Программа фундаментальных научных исследований в Российской Федерации на долгосрочный период (2021–2030 гг.) (в редакции распоряжений Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2022 г. № 966-р, от 22 июля 2024 г. № 1955-р). – URL: skzO0DEvyFOIBtXobzPA3zTyC71cRAOi.pdf

² См.: Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2021 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007210012?ysclid=mlnoace8ul158136722>

стями этого вида двустороннего сотрудничества остаются устойчивый рост объемов притока китайских студентов в отечественные высшие учебные заведения, наличие нормативно-правовой базы, совместных образовательных проектов. Среди вызовов – языковой барьер и сохраняющиеся различия в образовательном процессе.

Выделен ряд аспектов, в рамках которых необходимо предпринять определенные меры. К ним относятся активизация и расширение инновационной составляющей отечественного высшего образования, что важно в условиях растущих геополитических и геоэкономических вызовов и угроз; формирование конкретных целей для роста экспорта услуг отечественного высшего образования в КНР; создание педагогической модели с персонализированной обратной связью на основе современных цифровых технологий; расширение многостороннего российско-китайского сотрудничества в сфере высшего образования в рамках ШОС, БРИКС и других институций.

Эти меры наряду с их последовательной систематизацией на основе формализованного и индивидуального подхода – важный фактор для дальнейшего сближения стран.

Список литературы

1. Айдрус И. А. 3. Конкурентоспособность стран на мировом рынке высшего образования // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2012. – № 3-4. – С. 128–132.
2. Айдрус И. А. 3., Асмятуллин Р. Р. Кадры как фактор развития цифровой экономики в странах ССАГПЗ // Сегодня и завтра Российской экономики. – 2018. – № 91-92. – С. 20–26.
3. Андреева Е. Л., Масленников М. И., Мыслякова Ю. Г. Развитие экспорта образовательных услуг России и ее регионов // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – № 8. – С. 32–47.
4. Асмятуллин Р. Р. Российские университеты на мировом рынке образовательных услуг: тактика и стратегия // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2016. – № 2. – С. 99–107.
5. Бай С., Ло С. Исследование китайско-российского обмена и сотрудничества в области высшего образования во время правления Путина // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2022. – № 5-1 (68). – С. 200–207.
6. Береснев Д. Н., Жалин В. А., Слизовский Д. Е. Политика Российской Федерации по повышению экспортного потенциала системы образова-

ния: риски и возможности старта // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Политология. – 2017. – Т. 19. – № 4. – С. 366–378.

7. Исакова Е. С., Варакина М. И., Бобыкина Т. А., Нин Х., Литвиненко А. В. Экономика знаний – актуальная тема для современного китайского общества // Международный научно-исследовательский журнал. – 2024. – № 1 (139). – С. 1–7.

8. Комаров А. В., Сапожников Д. А. Учебная миграция конца XX – начала XXI века как элемент исторического взаимодействия России и Китая // Наука. Общество. Оборона. – 2019. – Т. 7. – № 4. – DOI: 10.24411/2311-1763-2019-10218

9. Кравченко С. А. Модернизация образования социологов: инновационные компетенции как ответ на геополитические вызовы // Высшее образование в России. – 2026. – Т. 35. – № 4. – С. 8–20.

10. Кузьменко М. Ю., Левашенко А. Д. Экспорт образовательных услуг российской Федерации // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – № 4. – С. 39–50.

11. Подболотова М. И., Адамский А. И., Колачев Н. И., Устюгова О. Б., Заславский А. А., Дроздов Д. С. Персонализированная обратная связь на основе искусственного интеллекта: модель для магистратуры гуманитарного профиля // Высшее образование в России. – 2024. – Т. 33. – № 10. – С. 21–35.

12. Погорельская А. М., Дериглазова Л. В. Экспорт российского высшего образования как услуги: инструменты и промежуточные результаты // Высшее образование в России. – 2024. – Т. 33. – № 10. – С. 104–125.

13. Савинский А. В. Роль культурных аспектов в китайско-африканском экономическом сотрудничестве // Россия и Азия. – 2024. – № 3 (29). – С. 19–27.

14. Чухарев А. В. Экспорт услуг высшего образования Российской Федерации на современном этапе: инструменты, показатели, экономический эффект // Экономические и социальные проблемы России. – 2025. – № 3 (63). – С. 36–56.

15. Шилова Е. С. Экспорт российского образования в странах БРИКС: тенденции и перспективы в современных условиях // Вестник Балтийского федерального университета имени И. Канта. Сер. Естественные и медицинские науки. – 2024. – № 1. – С. 7–26.

References

1. Aydrus I. A. Z. Konkurentosposobnost stran na mirovom rynke vysshego obrazovaniya [Competitiveness of Countries in the Global Higher Education Market]. *Nauchnoe obozrenie. Seriya 1: Ekonomika i pravo* [Scientific Review. Series 1: Economics and Law], 2012, No. 3-4, pp. 128–132. (In Russ.).
2. Aydrus I. A. Z., Asmyatullin R. R. Kadry kak faktor razvitiya tsifrovoy ekonomiki v stranakh SSAGPZ [Personnel as a Factor in the Development of the Digital Economy in the GCC Countries]. *Segodnya i zavtra Rossiyskoy ekonomiki* [Today and Tomorrow of the Russian Economy], 2018, No. 91-92, pp. 20–26. (In Russ.).
3. Andreeva E. L., Maslennikov M. I., Myslyakova Yu. G. Razvitie eksporta obrazovatelnykh uslug Rossii i ee regionov [Development of the Export of Educational Services in Russia and Its Regions]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2018, No. 8, pp. 32–47. (In Russ.).
4. Asmyatullin R. R. Rossiyskie universitety na mirovom rynke obrazovatelnykh uslug: taktika i strategiya [Russian Universities in the Global Market of Educational Services: Tactics and Strategy]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Economics], 2016, No. 2, pp. 99–107. (In Russ.).
5. Bay S., Lo S. Issledovanie kitaysko-rossiyskogo obmena i sotrudnichestva v oblasti vysshego obrazovaniya vo vremya pravleniya Putina [A Study of Sino-Russian Exchange and Cooperation in Higher Education During Putin's Rule]. *Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk* [International Journal of Humanities and Natural Sciences], 2022, № 5-1 (68), pp. 200–207. (In Russ.).
6. Beresnev D. N., Zhalin V. A., Slizovskiy D. E. Politika Rossiyskoy Federatsii po povysheniyu eksportnogo potentsiala sistemy obrazovaniya: riski i vozmozhnosti starta [The Policy of the Russian Federation to Increase the Export Potential of the Education System: Risks and Opportunities to Start]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya Politologiya* [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. The Political Science Series], 2017, Vol. 19, No. 4, pp. 366–378. (In Russ.).
7. Isakova E. S., Varakina M. I., Bobykina T. A., Nin Kh., Litvinenko A. V. Ekonomika znaniy – aktualnaya tema dlya sovremennogo kitayskogo obshchestva [Knowledge Economy – an Urgent Topic for Modern

Chinese Society], *Mezhdunarodnyy nauchno-issledovatel'skiy zhurnal* [International Scientific Research Journal], 2024, No. 1 (139), pp. 1–7. (In Russ.).

8. Komarov A. V., Sapozhnikov D. A. Uchebnaya migratsiya kontsa XX – nachala XXI veka kak element istoricheskogo vzaimodeystviya Rossii i Kitaya [Educational Migration of the Late XX – Early XXI Century as an Element of Historical Interaction between Russia and China]. *Nauka. Obshchestvo. Oborona* [Science. Society. Defense], 2019, Vol. 7, No. 4. (In Russ.). DOI: 10.24411/2311-1763-2019-10218

9. Kravchenko S. A. Modernizatsiya obrazovaniya sotsiologov: innovatsionnye kompetentsii kak otvet na geopoliticheskie vyzovy [Modernization of Education of Sociologists: Innovative Competencies as a Response to Geopolitical Challenges]. *Vysshee obrazovanie v Rossii* [Higher Education in Russia], 2026, Vol. 35, No. 4m, pp. 8–20. (In Russ.).

10. Kuzmenko M. Yu., Levashenko A. D. Eksport obrazovatel'nykh uslug rossiyskoy Federatsii [Export of Educational Services of the Russian Federation]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2018, No. 4, pp. 39–50. (In Russ.).

11. Podbolotova M. I., Adamskiy A. I., Kolachev N. I., Ustyugova O. B., Zaslavskiy A. A., Drozdov D. S. Personalizirovannaya obratnaya svyaz na osnove iskusstvennogo intellekta: model dlya magistratury gumanitarnogo profilya [Personalized Feedback Based on Artificial Intelligence: a Model for a Master's Degree in Humanities]. *Vysshee obrazovanie v Rossii* [Higher Education in Russia], 2024, Vol. 33, No. 10, pp. 21–35. (In Russ.).

12. Pogorelskaya A. M., Deriglazova L. V. Eksport rossiyskogo vysshego obrazovaniya kak uslugi: instrumenty i promezhutochnye rezultaty [Export of Russian Higher Education as Services: Tools and Interim Results]. *Vysshee obrazovanie v Rossii* [Higher Education in Russia], 2024, Vol. 33, No. 10, pp. 104–125. (In Russ.).

13. Savinskiy A. V. Rol kulturnykh aspektov v kitaysko-afrikanskom ekonomicheskom sotrudnichestve [The Role of Cultural Aspects in Sino-African Economic Cooperation]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 3 (29), pp. 19–27. (In Russ.).

14. Chukharev A. V. Eksport uslug vysshego obrazovaniya Rossiyskoy Federatsii na sovremennom etape: instrumenty, pokazateli, ekonomicheskiy effekt [Export of Higher Education Services of the Russian Federation at the Present Stage: Tools, Indicators, Economic Effect]. *Ekonomicheskie i sotsialnye problemy Rossii* [Economic and Social Problems of Russia], 2025, No. 3 (63), pp. 36–56. (In Russ.).

15. Shilova E. S. Eksport rossiyskogo obrazovaniya v stranakh BRIKS: tendentsii i perspektivy v sovremennykh usloviyakh [The Export of Russian Education in the BRICS Countries: Trends and Prospects in Modern Conditions]. *Vestnik Baltiyskogo federalnogo universiteta imeny I. Kanta. Ser. Estestvennye i meditsinskie nauki* [Bulletin of the Baltic Federal University Named After I. Kant. Ser. Natural and Medical Sciences], 2024, No. 1, pp. 7–26. (In Russ.).

Поступила: 01.05.2026

Принята к печати: 06.02.2026

Сведения об авторах

Николай Васильевич Бутылов
доктор филологический наук,
профессор кафедры иностранных
языков № 3 РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет
имени Г. В. Плеханова», 109992,
Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Butylov.NV@rea.ru

Юлия Андреевна Кузнецова
кандидат экономических наук,
доцент кафедры иностранных языков
№ 3 РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Kuznetsova.YA@rea.ru

Ксения Александровна Улиско
кандидат филологический наук, доцент
кафедры иностранных языков
№ 3 РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Ulisko.KA@rea.ru

Information about the authors

Nikolay V. Butylov
Doctor in Philology, Professor
of the Department of Foreign
Languages N 3 of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Butylov.NV@rea.ru

Yulia A. Kuznetsova
PhD, Associate Professor
of the Department of Foreign
Languages N 3 of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Kuznetsova.YA@rea.ru

Ksenia A. Ulisko
PhD, Associate Professor
of the Department of Foreign
Languages N 3 of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Ulisko.KA@rea.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-207-227>

ФОРМИРОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ АЛЬЯНСОВ В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ФРАГМЕНТАЦИИ: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И МЕХАНИЗМЫ ТРАНСФЕРА ТЕХНОЛОГИЙ

Д. А. Сизова

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

Период углубляющейся геополитической фрагментации и усиления санкционных режимов создает серьезные вызовы для международного научно-технического сотрудничества и обеспечения технологического суверенитета. В этих условиях актуализируется задача выстраивания новых моделей технологической кооперации. Цель статьи – разработка концептуальных основ и стратегических подходов к формированию технологических альянсов Российской Федерации с дружественными странами, а также предложение эффективных механизмов преодоления барьеров в передаче технологий в условиях санкций. Научная новизна работы заключается в систематизации влияния геополитической фрагментации на технологический трансфер, в предложении комплексной стратегии формирования альянсов на основе технологической комплементарности, экосистемного подхода и принципов технологического суверенитета, а также в разработке многоуровневой системы механизмов преодоления барьеров (правовых, финансовых, логистических, институциональных). В исследовании применялись методы теоретического анализа, сравнительного изучения международного опыта и системного подхода. Разработаны стратегические подходы к формированию технологических альянсов и предложены практические механизмы трансфера технологий. Показано, что успешное формирование альянсов требует комплексного подхода, адаптации механизмов сотрудничества и диверсификации партнерств. Практическая значимость состоит в предоставлении конкретных рекомендаций для государственных структур и высокотехнологичных компаний по выстраиванию устойчивого научно-технического сотрудничества, способствующего технологическому развитию и снижению рисков в условиях геополитической нестабильности.

Ключевые слова: технологические альянсы, международное научно-техническое сотрудничество, санкционные режимы, технологическая кооперация.

FORMATION OF TECHNOLOGICAL ALLIANCES IN THE CONTEXT OF GEOPOLITICAL FRAGMENTATION: STRATEGIC APPROACHES AND TECHNOLOGY TRANSFER MECHANISMS

Darina A. Sizova

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

The period of deepening geopolitical fragmentation and strengthening of sanctions regimes creates serious challenges for international scientific and technical cooperation and ensuring technological sovereignty. In this context, the task of building new models of technological cooperation becomes relevant. The purpose of this article is to develop conceptual foundations and strategic approaches to the formation of technological alliances between the Russian Federation and friendly countries, as well as to propose effective mechanisms for overcoming barriers to technology transfer in the context of sanctions. The scientific novelty of the work lies in systematizing the impact of geopolitical fragmentation on technological transfer, proposing a comprehensive strategy for forming alliances based on technological complementarity, an ecosystem approach, and the principles of technological sovereignty, as well as in developing a multi-level system of mechanisms for overcoming barriers (legal, financial, logistical, and institutional). The study employs methods of theoretical analysis, comparative study of international experience, and a systematic approach. Strategic approaches to the formation of technological alliances have been developed, and practical mechanisms for technology transfer have been proposed. The results demonstrate that successful alliance formation requires a comprehensive approach, adaptation of cooperation mechanisms, and diversification of partnerships. The practical significance lies in providing specific recommendations for government agencies and high-tech companies on building sustainable scientific and technological cooperation that promotes technological development and reduces risks in the context of geopolitical instability.

Keywords: technological alliances, international scientific and technical cooperation, sanctions regimes, technological cooperation

Введение

Современная мировая экономика находится в стадии глубокой трансформации, характеризующейся усилением геополитической фрагментации и формированием новых центров технологического развития [21. – С. 28]. Актуальные глобальные процессы выявили уязвимость цепочек создания стоимости и критическую значимость технологического суверенитета для обеспечения национальной безопасности и экономического развития [8. – С. 10]. Введение беспрецедентных санкционных режимов против России создало серьезные вызовы для международного научно-технического сотрудничества, одновременно стимулиро-

вав формирование новых технологических альянсов с дружественными странами [26]. В данных условиях актуализируется задача разработки эффективных механизмов технологической кооперации, способных функционировать в условиях геополитической нестабильности [17. – С. 50].

Теоретические основы формирования технологических альянсов

Технологические альянсы определяются как формы стратегического партнерства между организациями различных стран, направленного на совместную разработку, обмен и коммерциализацию технологий [22. – С. 130]. В условиях геополитической фрагментации их роль значительно возрастает, поскольку они позволяют преодолевать ограничения доступа к критическим технологиям и формировать альтернативные каналы технологического трансфера.

Современная теория выделяет три основных типа технологических альянсов, различающихся по степени интеграции, временным рамкам и механизмам взаимодействия участников (рис. 1).

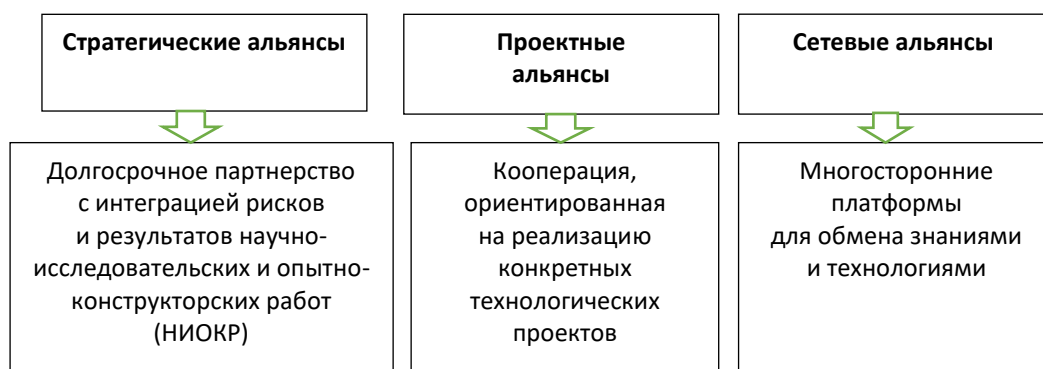


Рис. 1. Основные типы технологических альянсов

Теория международной технологической кооперации выделяет ключевые факторы успешности технологических альянсов: комплементарность технологических компетенций партнеров, наличие институциональной инфраструктуры для защиты интеллектуальной собственности, а также совместимость организационных культур и стратегических целей участников [10. – С. 82]. Знание этих основ необходимо для анализа влияния геополитической фрагментации на технологический трансфер.

Для систематизации понимания различных типов технологических альянсов и их особенностей представлена сравнительная характеристика (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Сравнительная характеристика типов технологических альянсов

Тип альянса	Характеристика	Преимущества	Недостатки	Пример применения
Стратегические	Долгосрочное партнерство, интеграция рисков и результатов НИОКР, совместное управление	Высокий уровень интеграции, доступ к новым рынкам и технологиям, снижение затрат на R&D	Сложность управления, высокие риски, конфликты интересов, долгий срок окупаемости	Совместная разработка новых продуктов (например, самолета CRJ929)
Проектные	Ограниченное по времени партнерство, фокус на конкретном технологическом проекте	Быстрая реализация, четкие цели, низкие риски по сравнению со стратегическими	Ограниченный потенциал для долгосрочного сотрудничества, узкая специализация	Разработка новой микросхемы, создание производственной линии
Сетевые	Многосторонние платформы для обмена знаниями, информацией и технологиями, слабая интеграция	Широкий охват, доступ к обширной базе знаний, гибкость	Отсутствие общей стратегии, сложность координации, низкий контроль над результатами	Технологические платформы стран БРИКС, отраслевые ассоциации

Как видно из представленных данных, каждый тип альянса обладает своими уникальными характеристиками, преимуществами и недостатками, определяющими целесообразность их применения в зависимости от стратегических целей. Это позволяет сформировать гибкий подход к выстраиванию международной технологической кооперации в условиях геополитической фрагментации.

Геополитическая фрагментация и ее влияние на технологический трансфер

Геополитическая фрагментация мировой экономики проявляется в формировании конкурирующих технологических блоков, введении экспортных ограничений на критические технологии и создании параллельных стандартов и технологических платформ [6. – С. 45]. Для формирования новых альянсов необходимо переориентировать векторы технологического сотрудничества на партнеров из дружественных стран.

Санкционные режимы, создав барьеры для доступа к западным технологиям, одновременно стимулировали развитие собственных технологических компетенций и поиск альтернативных партнеров для технологической кооперации. Анализ современных тенденций демонстрирует, что страны БРИКС, государства Евразийского экономического союза, страны Азиатско-Тихоокеанского региона и Ближнего Востока имеют

значительный потенциал для формирования технологических альянсов [23. – С. 120]. Эти страны характеризуются комплементарными технологическими компетенциями, заинтересованностью в диверсификации технологических партнерств и стремлением к технологическому суверенитету. Однако реализация данного потенциала осложняется существующими барьерами технологического трансфера.

Для анализа потенциала дружественных стран в формировании технологических альянсов с Россией даны их ключевые характеристики (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

Потенциал дружественных стран для технологических альянсов с Россией

Регион/ страна	Ключевые технологические компетенции	Объем расходов на НИОКР, млрд долл.	Приоритетные области сотрудничества	Уровень готовности к альянсам
Китай	ИИ, 5G, квантовые технологии, биотехнологии, космос, машиностроение	~500	Цифровые технологии, авиастроение, энергетика, космос	Высокий
Индия	ИТ-услуги, фармацевтика, биотехнологии, космос, АЭС	~50	Фармацевтика, ИТ, энергетика, ОПК	Высокий
Бразилия	Авиастроение (Embraer), АПК, биотопливо, добыча ресурсов	~25	АПК, биотехнологии, энергетика, аэрокосмическая промышленность	Средний
Страны ЕАЭС (Беларусь, Казахстан)	Промышленное машиностроение, ИТ, АПК, микроэлектроника	~10 (совокупно)	Промышленная кооперация, цифровизация, АПК, новые материалы	Высокий
Страны Персидского залива (ОАЭ, Саудовская Аравия)	Нефтехимия, возобновляемая энергетика, цифровизация, умные города	~15 (совокупно)	Энергетические технологии, ИИ, цифровые решения, космос	Средний
Страны Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Индонезия)	Электроника, машиностроение, АПК, судостроение	~30 (совокупно)	Промышленность, АПК, энергетика, ИТ	Средний

Как видно из представленных данных табл. 2, большинство дружественных стран обладают высоким потенциалом для технологических альянсов с Россией, демонстрируя комплементарные компетенции и заинтересованность в сотрудничестве. Это подтверждает значимость их рассмотрения как альтернативных партнеров для технологического развития, что приводит к необходимости анализа барьеров, препятствующих эффективному трансферу.

Барьеры технологического трансфера в условиях санкций

Санкционные режимы формируют многоуровневую систему барьеров для международного технологического трансфера. К основным категориям барьеров относятся:

- *правовые* – экспортные ограничения на технологии двойного назначения, запреты на участие в международных технологических консорциумах, ограничения трансграничных инвестиций в высокотехнологичные секторы [20. – С. 150];

- *финансовые* – ограничение доступа к международным платежным системам, замораживание активов, запреты на финансирование совместных технологических проектов, сложности с валютными операциями [11. – С. 95];

- *логистические* – ограничения на поставки оборудования и комплектующих, сложности с транспортировкой высокотехнологичной продукции, разрывы в цепочках поставок критических компонентов [5. – С. 52];

- *институциональные* – отсутствие механизмов защиты интеллектуальной собственности в условиях санкций, сложности с сертификацией и стандартизацией, ограничения академической мобильности [1. – С. 80].

Для разработки эффективных стратегических подходов к формированию технологических альянсов необходимо определить стоящие на этом пути препятствия. Вместе с тем разработка таких подходов требует предварительного изучения международного опыта технологической кооперации в условиях геополитических ограничений.

Систематизация выявленных барьеров технологического трансфера и оценка их влияния представлены в табл. 3.

Т а б л и ц а 3

Выявленные барьеры технологического трансфера

Тип барьера	Степень влияния	Затронутые отрасли	Временной горизонт преодоления	Приоритетность решения
Правовые барьеры	Высокая	ОПК, микроэлектроника, аэрокосмическая промышленность, ИТ	Долгосрочный (3–5 лет)	Высокая
Финансовые барьеры	Высокая	Все высокотехнологичные отрасли	Среднесрочный (1–3 года)	Высокая
Логистические барьеры	Средняя	Машиностроение, электроника, фармацевтика, АПК	Краткосрочный (0–1 год)	Средняя
Институциональные барьеры	Средняя	Все высокотехнологичные отрасли, НИОКР	Среднесрочный (1–3 года)	Средняя

Можно отметить, что правовые и финансовые барьеры обладают наиболее высокой степенью влияния и приоритетностью решения и тре-

буют долгосрочных или среднесрочных усилий. Это позволяет акцентировать внимание на наиболее критичных аспектах при разработке механизмов преодоления, опираясь на международный опыт.

Анализ международного опыта формирования технологических альянсов

Международный опыт демонстрирует разнообразные подходы к формированию технологических альянсов в условиях геополитической нестабильности, которые могут стать ценными уроками для России. Различные страны и регионы выстраивали свои стратегии исходя из собственных национальных интересов и глобальной конъюнктуры. Приведем примеры успешных, на наш взгляд, моделей технологической кооперации.

Опыт азиатских стран. Государства Восточной Азии, такие как Япония, Южная Корея, а позднее и Китай, активно использовали технологические альянсы и совместные предприятия для освоения передовых технологий. Эти страны часто сочетали импорт технологий с мощной государственной поддержкой национальных R&D-программ и созданием собственных технологических гигантов, что позволило им достичь технологического суверенитета в ключевых отраслях. Например, Южная Корея построила свою полупроводниковую промышленность во многом благодаря стратегическим альянсам и лицензированию технологий [23. – С. 118].

Европейские технологические альянсы (до санкций). До усиления геополитической фрагментации европейские страны активно формировали межгосударственные и межиндустриальные альянсы, такие как Airbus (аэрокосмическая отрасль) или крупные исследовательские программы ЕС (например, Horizon 2020), для консолидации ресурсов, минимизации рисков и повышения конкурентоспособности на мировом рынке. Эти альянсы были направлены на совместную разработку и стандартизацию технологий [9. – С. 118].

Опыт стран БРИКС. Страны БРИКС демонстрируют стремление к формированию альтернативных центров технологического развития. Их опыт основывается на создании совместных платформ для обмена знаниями, проведении общих исследовательских проектов и инвестиций в инфраструктуру и направлен на снижение зависимости от западных технологий и наращивание собственных технологических компетенций [15. – С. 22; 23; 125].

Обобщение представленных моделей технологической кооперации позволяет выделить закономерности, определяющие эффективность международных технологических альянсов (рис. 2).

Анализ международного опыта показывает, что для России критически важно сосредоточиться на формировании альянсов с технологиче-

ски комплементарными партнерами, которые разделяют схожие геополитические интересы. При этом необходимо развивать собственные критические компетенции, чтобы быть привлекательным и равноправным партнером, а не только потребителем технологий. Создание институциональной и правовой базы, обеспечивающей защиту интересов всех участников, и диверсификация партнерств являются ключевыми факторами для снижения рисков и обеспечения устойчивости сотрудничества.

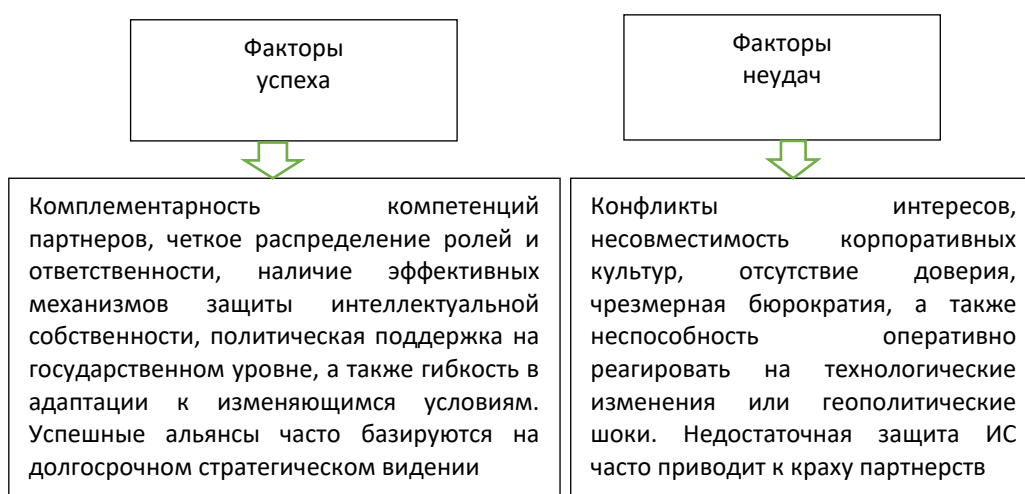


Рис. 2. Ключевые факторы успеха и неудач¹

На основе международного опыта можно сформулировать комплексную стратегию формирования технологических альянсов, адаптированную к специфике российской экономики. Для сравнительного анализа рассмотренных моделей технологических альянсов и их применимости для России представлены обобщенные данные (табл. 4).

Безусловно, опыт азиатских стран и стран БРИКС наиболее применим для России, но потребуются адаптация в виде инвестиций в R&D, а также создание наднациональных институтов. На основе этого можно сформировать комплексную стратегию развития технологических альянсов с учетом национальных интересов и глобальных вызовов.

¹ Рис. 2 составлен по: [10. – С. 84; 86].

Т а б л и ц а 4

Сравнительный анализ моделей технологических альянсов

Модель/ регион	Ключевые характеристики	Факторы успеха	Примени- мость для России	Необходимые адаптации
Азиатские страны (Япония, Южная Корея, Китай)	Импорт техно- логий + господдерж- ка R&D, создание технологических гигантов	Долгосрочное виде- ние, господдержка, фокус на суверени- тете	Высокая	Инвестиции в R&D, защита внутреннего рынка, под- держка нацио- нальных лиде- ров
Европей- ские аль- янсы (Airbus, Horizon 2020)	Межгосударствен- ные и межинду- стриальные альян- сы, стандартиза- ция	Консолидация ре- сурсов, минимиза- ция рисков, повыше- ние конкурентоспо- собности	Средняя	Фокус на дру- жественных странах, новые стандарты, гиб- кие механизмы
Страны БРИКС (совмест- ные плат- формы, проекты)	Создание альтер- нативных центров развития, совмест- ные исследования, инфраструктура	Взаимодополнение компетенций, общие интересы, снижение зависимости	Высокая	Расширение географии, со- здание надна- циональных институтов, финансирова- ние

С учетом выявленных закономерностей и специфики российской экономики предлагается комплексная стратегия формирования технологических альянсов, включающая следующие ключевые подходы:

1. *Подход на основе технологической комплементарности* – предполагает формирование альянсов с партнерами, обладающими технологическими компетенциями, дополняющими российские разработки. Примером может служить сотрудничество с Китаем в области искусственного интеллекта и цифровых технологий, с Индией – в сфере фармацевтики и биотехнологий, со странами Персидского залива – в области энергетических технологий [9. – С. 135].

Механизм реализации включает:

- картирование технологических компетенций потенциальных партнеров;
- идентификацию областей взаимодополняемости;
- создание совместных исследовательских центров и лабораторий;
- разработку совместных технологических дорожных карт;
- формирование механизмов совместного финансирования НИОКР.

2. *Подход на основе создания технологических экосистем* – ориентирован на формирование многосторонних технологических платформ, объ-

единающих университеты, исследовательские центры, промышленные компании и государственные институты развития из дружественных стран [25. – С. 40]. Пример: создание технологической платформы стран БРИКС или Евразийской технологической платформы.

При этом к компонентам технологической экосистемы можно отнести сетевые исследовательские центры, совместные технологические парки, программы академической мобильности, венчурные фонды для совместных проектов, платформы обмена данными и знаниями.

Реализация указанных компонентов обеспечивает ряд существенных преимуществ экосистемного подхода, среди которых можно выделить снижение транзакционных издержек, ускорение инновационных циклов, формирование критической массы для технологических прорывов, создание устойчивых каналов технологического трансфера.

3. *Подход на основе технологического суверенитета* – предполагает приоритетное развитие критических технологий, обеспечивающих независимость от внешних поставщиков, при одновременном формировании альянсов для ускорения технологического развития [15. – С. 20]. Ключевыми направлениями являются:

- идентификация критических технологий – определение технологий, критичных для национальной безопасности и экономического развития;
- оценка технологических разрывов – анализ отставания по критическим технологиям и потенциала их преодоления;
- формирование альянсов – создание партнерств для совместной разработки критических технологий;
- локализация производства – обеспечение производства критических компонентов на территории страны или стран-партнеров.

Эффективная реализация этих стратегических подходов требует разработки конкретных механизмов преодоления существующих барьеров технологического трансфера.

Систематизация стратегических подходов и механизмов их реализации представлена в табл. 5.

Каждый стратегический подход требует специфических механизмов реализации и ориентирован на достижение определенных результатов в среднесрочной или долгосрочной перспективе. Это подчеркивает необходимость комплексного планирования и координации усилий для обеспечения технологического суверенитета и развития.

Т а б л и ц а 5

Стратегические подходы и механизмы их реализации

Стратегический подход	Целевые партнеры	Ключевые механизмы	Ожидаемые результаты	Сроки реализации
Технологическая комплексность	Китай, Индия, страны Персидского залива, ЕАЭС	Картирование компетенций, совместные R&D центры, дорожные карты, финансирование	Доступ к недостающим технологиям, снижение зависимости, ускорение инноваций	Среднесрочный (1-3 года)
Создание технологических экосистем	Страны БРИКС, ЕАЭС, ключевые партнеры	Сетевые исследовательские центры, технопарки, академическая мобильность, венчурные фонды	Снижение издержек, критическая масса для прорывов, устойчивые каналы трансфера	Долгосрочный (3-5 лет)
Технологический суверенитет	Широкий круг дружественных стран	Идентификация и оценка разрывов, альянсы для разработки, локализация производства	Независимость от внешних поставщиков, защита национальных интересов, усиление позиций	Постоянный

Механизмы преодоления барьеров технологического трансфера

Для эффективного функционирования технологических альянсов в условиях санкционных режимов необходима разработка специальных механизмов преодоления барьеров технологического трансфера, таких как:

1. *Правовые механизмы.* Разработка специальной правовой инфраструктуры для технологической кооперации предполагает [13. – С. 70]:

- заключение двусторонних межправительственных соглашений о научно-техническом сотрудничестве с дружественными странами, предусматривающих упрощенные процедуры технологического обмена;
- создание механизмов взаимного признания и защиты интеллектуальной собственности в рамках технологических альянсов;
- создание специализированных арбитражных институтов для разрешения споров в сфере технологического трансфера.

2. *Финансовые механизмы.* Для преодоления финансовых барьеров необходимо создание альтернативной финансовой инфраструктуры [16 – С. 85]:

- специализированных фондов технологического развития стран-партнеров с капитализацией в национальных валютах;
- механизмов проектного финансирования совместных технологических проектов через национальные банки развития;
- системы взаимных технологических кредитов и компенсационных механизмов;
- цифровых валют центральных банков для расчетов по технологическим контрактам;

– механизмов страхования рисков технологического трансфера.

3. *Логистические механизмы.* Создание специализированных логистических хабов для высокотехнологичной продукции на территории дружественных стран, развитие альтернативных транспортных коридоров, формирование системы региональных центров сертификации и стандартизации, организация таможенного сопровождения технологических грузов [2. – С. 40].

4. *Институциональные механизмы.* Институциональная поддержка технологических альянсов включает создание специализированных организаций и платформ [13, С. 98], таких как:

- координационные центры технологического сотрудничества в ключевых странах-партнерах;
- цифровые платформы для обмена технологической информацией и поиска партнеров;
- совместные образовательные программы для подготовки кадров в области технологического менеджмента.

Эти механизмы в совокупности со стратегическими подходами позволят эффективно реализовать приоритетные направления технологического сотрудничества. Детализация механизмов преодоления барьеров технологического трансфера показана в табл. 6.

Т а б л и ц а 6

Система механизмов преодоления барьеров технологического трансфера

Тип механизма	Конкретные инструменты	Ответственные институты	Необходимые ресурсы	Ожидаемая эффективность
Правовые механизмы	Двусторонние соглашения, взаимная защита ИС, арбитражные суды	МИД, Минюст, патентные ведомства, межгосударственные комиссии	Экспертиза, дипломатические усилия, финансирование	Упрощение обмена технологиями, снижение правовых рисков
Финансовые механизмы	Фонды в нацвалютах, проектное финансирование, взаимные кредиты, цифровые валюты, страхование	ЦБ, национальные банки развития, Минфин, экспортные агентства	Государственные инвестиции, капитализация фондов, экспертизы по финансам	Обеспечение расчетов, снижение транзакционных издержек, доступ к капиталу
Логистические механизмы	Логистические хабы, альтернативные коридоры, региональная сертификация, таможенное сопровождение	Минтранс, таможенные службы, Минпромторг, РЖД	Инвестиции в инфраструктуру, соглашения, кадры, IT-системы	Бесперебойные поставки, сокращение сроков, снижение стоимости
Институциональные механизмы	Координационные центры, цифровые платформы, образовательные программы	Минобрнауки, Минцифры, Минэкономразвития, Сколково, вузы	Кадровые ресурсы, IT-инфраструктура, бюджетное финансирование	Усиление кооперации, обмен знаниями, подготовка специалистов

Для преодоления барьеров потребуется скоординировать усилия различных государственных и финансовых институтов, а также значительные ресурсы. На основании этого можно сделать прогноз об эффективном функционировании технологических альянсов при условии системного внедрения предложенных механизмов, ориентированных на приоритетные направления сотрудничества.

Приоритетные направления технологического сотрудничества и рекомендации по формированию технологических альянсов

На основе анализа технологических компетенций России и потенциальных партнеров определены следующие приоритетные направления для формирования технологических альянсов:

1. *Цифровые технологии и искусственный интеллект.* Сотрудничество с Китаем, Индией и странами Юго-Восточной Азии в области разработки систем искусственного интеллекта, больших данных, облачных вычислений и квантовых технологий [18. – С. 460]. Механизмы реализации включают создание совместных исследовательских центров, обмен данными для обучения моделей ИИ, разработку совместных стандартов и протоколов.

2. *Энергетические технологии.* Формирование альянсов со странами Персидского залива, Китаем и странами Латинской Америки в области возобновляемой энергетики, водородных технологий, систем накопления энергии и умных энергосетей [7. – С. 30]. Особое внимание уделяется совместной разработке технологий улавливания и хранения углерода.

3. *Биотехнологии и фармацевтика.* Партнерство с Индией, Китаем и Бразилией в области разработки новых лекарственных препаратов, генной инженерии, биоинформатики и персонализированной медицины [19. – С. 70] предполагает создание совместных биотехнологических кластеров и центров доклинических исследований.

4. *Аэрокосмические технологии.* Сотрудничество со странами БРИКС в области космических исследований, спутниковых систем, авиационных технологий и беспилотных летательных аппаратов [3. – С. 15] должно основываться на формировании совместных программ космических исследований и создании региональных спутниковых группировок.

Приведенные приоритетные направления уже имеют прецеденты успешной реализации. Для систематизации приоритетных направлений технологического сотрудничества России с дружественными странами представим их основные характеристики и возможности использования (табл. 7).

Т а б л и ц а 7

Приоритетные направления технологического сотрудничества России

Технологическое направление	Страны-партнеры	Текущий уровень развития в России	Потенциал роста	Объем инвестиций, млрд руб.	Горизонт реализации
Цифровые технологии и ИИ	Китай, Индия, Юго-Восточная Азия	Высокий (фундаментальные исследования), средний (прикладные)	Высокий (за счет интеграции и новых рынков)	150–200	Средне-срочный (3–5 лет)
Энергетические технологии	Персидский залив, Китай, Латинская Америка	Высокий (традиционная энергетика), средний (ВИЭ, водород)	Высокий (новые источники энергии, экологические решения)	100–150	Средне-срочный (3–5 лет)
Биотехнологии и фармацевтика	Индия, Китай, Бразилия	Средний	Высокий (новые препараты, геномные технологии)	80–120	Долгосрочный (5–7 лет)
Аэрокосмические технологии	Страны БРИКС	Высокий (космос, авиация), средний (БПЛА)	Средний (за счет кооперации в спутниковых системах)	70–100	Средне-срочный (3–5 лет)

Таким образом, можно констатировать, что цифровые и энергетические технологии обладают наибольшим потенциалом роста и требуют значительных инвестиций в среднесрочной перспективе. На основании полученных данных можно выделить ключевые направления для фокусирования усилий и ресурсов. Рассмотрим несколько успешных примеров формирования технологических альянсов в условиях геополитической фрагментации:

1. Российско-китайское сотрудничество в области авиастроения. Совместный проект по созданию широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929 демонстрирует эффективность модели технологического альянса, основанной на комплементарности компетенций. С российской стороны – опыт в области аэродинамики и двигателестроения, с китайской – компетенции в области композитных материалов и авионики [24. – С. 50].

2. Технологическая платформа БРИКС. Создание Сетевого университета БРИКС и совместных исследовательских проектов в области энергетики, информационных технологий и биомедицины показывает потенциал многостороннего формата технологической кооперации [9. – С. 135].

3. Евразийская технологическая инициатива. Формирование совместных технологических проектов в рамках ЕАЭС в области цифрови-

зации, промышленных технологий и агротеха демонстрирует возможности региональной интеграции в технологической сфере [4. – С. 15].

Исходя из этого сформулируем ряд рекомендаций для субъектов международной технологической кооперации. Для систематизации успешных технологических альянсов и выявления ключевых факторов успеха представлен их сравнительный анализ (табл. 8).

Т а б л и ц а 8

Сравнительный анализ успешных технологических альянсов

Название проекта/альянса	Участники	Область технологий	Форма сотрудничества	Достигнутые результаты	Ключевые факторы успеха
Российско-китайское сотрудничество в авиастроении (CR929)	Россия, Китай	Авиастроение	Стратегический альянс, совместное предприятие	Разработка широкофюзеляжного самолета, обмен компетенциями	Комплементарность компетенций, долгосрочное стратегическое видение, господдержка
Технологическая платформа БРИКС	Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР	Энергетика, ИТ, биомедицина, образование	Сетевой альянс, университет, совместные проекты	Обмен знаниями, координация исследований, подготовка кадров	Многосторонний формат, общие геополитические интересы, диверсификация
Евразийская технологическая инициатива	Страны ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан и др.)	Цифровизация, промышленные технологии, АПК	Проектные и сетевые альянсы, региональная интеграция	Совместные проекты, унификация стандартов, развитие регионального рынка	Региональная интеграция, политическая воля, экономические стимулы

Таким образом, успешные технологические альянсы характеризуются комплементарностью компетенций, долгосрочным видением и многосторонним форматом. Учет этих факторов необходим при формировании дальнейших рекомендаций для субъектов международной технологической кооперации.

В целом на основе проведенного исследования предлагаются следующие практические рекомендации для субъектов международной технологической кооперации:

1. *Стратегическое планирование* – разработка долгосрочной стратегии технологического сотрудничества с приоритетными странами-партнерами, включающей идентификацию критических технологий, оценку потенциальных партнеров и формирование дорожных карт сотрудничества.

2. *Институциональное обеспечение* – создание специализированных институтов поддержки технологической кооперации, включая координационные центры, фонды финансирования, платформы обмена информацией и механизмы защиты интеллектуальной собственности.

3. *Диверсификация партнерств* – формирование портфеля технологических альянсов с различными странами и регионами для снижения рисков зависимости от отдельных партнеров, а также обеспечение доступа к широкому спектру технологий.

4. *Развитие компетенций* – инвестиции в развитие собственных технологических компетенций для обеспечения равноправного партнерства в технологических альянсах и повышения привлекательности России как технологического партнера.

5. *Гибкость механизмов* – разработка адаптивных механизмов технологического трансфера, способных оперативно реагировать на изменения геополитической ситуации и санкционных режимов.

Заключение

Геополитическая фрагментация и санкционные режимы формируют значительные вызовы для международного технологического сотрудничества России, однако одновременно открывают перспективы для создания новых технологических альянсов с дружественными странами. Предложенные в исследовании стратегические подходы и механизмы преодоления барьеров трансфера технологий могут служить основой для построения эффективной системы международной технологической кооперации.

Успешность формирования технологических альянсов обусловлена комплексным подходом, включающим правовое, финансовое, логистическое и институциональное обеспечение. Особое значение придается созданию технологических экосистем, объединяющих университеты, исследовательские центры, промышленные компании и государственные институты развития из стран-партнеров.

Приоритетными направлениями технологического сотрудничества выступают цифровые технологии и искусственный интеллект, энергетические технологии, биотехнологии и фармацевтика, а также аэрокосмические технологии. Формирование альянсов в этих областях обеспечит технологический суверенитет России и ускорит инновационное развитие экономики.

Дальнейшие исследования целесообразно направить на детализацию механизмов технологического трансфера в отдельных отраслях, оценку эффективности различных форм технологических альянсов и разработку инструментов мониторинга результатов международной технологической кооперации.

Список литературы

1. Алексеева О. С. Институциональные барьеры международной технологической кооперации // Журнал институциональных исследований. – 2023. – Т. 15. – № 1. – С. 78–94.
2. Беляев С. А. Логистическая инфраструктура для высокотехнологичных грузов // Транспорт Российской Федерации. – 2023. – № 1. – С. 34–47.
3. Васильев Ю. С. Международное сотрудничество в аэрокосмической отрасли // Авиационная промышленность. – 2023. – № 2. – С. 12–28.
4. Глазьев С. Ю. Евразийская интеграция и технологическое развитие // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2023. – № 1. – С. 8–24.
5. Григорьев Л. М., Павлюшина В. А. Логистические вызовы технологического трансфера в условиях санкций // Логистика и управление цепями поставок. – 2023. – № 3. – С. 45–59.
6. Волков Д. П. Технологическая конкуренция в условиях многополярного мира // Экономическая политика. – 2023. – Т. 18. – № 1. – С. 34–56.
7. Жуков А. Н. Энергетический переход и технологическое сотрудничество // Энергетическая политика. – 2023. – № 3. – С. 23–39.
8. Иванов И. С. Геополитическая фрагментация и трансформация глобальных технологических цепочек // Мировая экономика и международные отношения. – 2023. – Т. 67. – № 3. – С. 5–15.
9. Ковалев М. М. Научно-техническое сотрудничество в рамках БРИКС // Вестник международных организаций. – 2023. – Т. 18. – № 1. – С. 123–142.
10. Козлова М. А. Факторы успешности международных технологических альянсов // Инновации. – 2023. – № 5. – С. 78–89.
11. Кузнецов П. А. Финансовые санкции и их влияние на международное технологическое сотрудничество // Финансы и кредит. – 2023. – Т. 29. – № 4. – С. 89–107.
12. Лебедев К. В. Российско-китайское технологическое сотрудничество: возможности и перспективы // Проблемы Дальнего Востока. – 2023. – № 2. – С. 56–73.
13. Михайлов Д. Н. Институциональная поддержка международной технологической кооперации // Вопросы экономики. – 2023. – № 5. – С. 89–106.
14. Морозова Т. В. Правовые аспекты экспортного контроля технологий двойного назначения // Право и экономика. – 2022. – № 8. – С. 67–81.

15. Новиков А. И. Технологический суверенитет в условиях глобальной нестабильности // Экономические стратегии. – 2023. – Т. 25. – № 3. – С. 12–27.
16. Орлова Н. В. Финансовые механизмы поддержки технологических альянсов // Деньги и кредит. – 2023. – № 2. – С. 78–95.
17. Петров А. В., Сидорова Е. Н. Санкционные режимы и их влияние на международный технологический трансфер // Вестник международных организаций. – 2023. – Т. 18. – № 2. – С. 45–62.
18. Попов Е. В., Симонова В. Л. Цифровая трансформация и международное сотрудничество в области ИИ // Экономика региона. – 2023. – Т. 19. – № 2. – С. 456–473.
19. Романова И. М. Биотехнологии и фармацевтика: перспективы международной кооперации // Биотехнология. – 2023. – Т. 39. – № 1. – С. 67–82.
20. Семенов В. П. Правовое регулирование международного технологического трансфера // Журнал российского права. – 2022. – № 11. – С. 145–162.
21. Сизова Д. А. Анализ и оценка перспектив формирования добавленной стоимости высокотехнологичных отраслей в глобальной экономике // Международная торговля и торговая политика. – 2024. – Т. 10. – № 4 (40). – С. 28–41.
22. Смирнов В. Д. Стратегические альянсы в высокотехнологичных отраслях: теория и практика // Российский журнал менеджмента. – 2022. – Т. 20. – № 4. – С. 123–145.
23. Соколов Н. И. Потенциал стран БРИКС в формировании альтернативных технологических альянсов // Вестник МГИМО-Университета. – 2023. – № 2. – С. 112–134.
24. Титов Б. Ю. Российско-китайский проект CR929: опыт технологического альянса // Вестник авиации и космонавтики. – 2022. – № 4. – С. 45–61.
25. Федоров Г. М. Технологические экосистемы как форма международной кооперации // Инновационная экономика. – 2023. – № 4. – С. 34–48.
26. Шкваря Л. В. Российско-европейские инвестиции: динамика и структура в условиях санкций // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2017. – Т. 25. – № 2. – С. 189–198.

References

1. Alekseeva O. S. Institutsionalnye barery mezhdunarodnoy tekhnologicheskoy kooperatsii [Institutional Barriers of International

Technological Cooperation]. *Zhurnal institutsionalnykh issledovaniy* [Journal of Institutional Research], 2023, Vol. 15, No. 1, pp. 78–94. (In Russ).

2. Belyaev S. A. Logisticheskaya infrastruktura dlya vysokotekhnologichnykh грузов [Logistics Infrastructure for High-Tech Cargo]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation], 2023, No. 1, pp. 34–47. (In Russ).

3. Vasilev Yu. S. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v aerokosmicheskoy otrasli [International Cooperation in the Aerospace Industry]. *Aviatsionnaya promyshlennost* [Aviation Industry], 2023, No. 2, pp. 12–28. (In Russ).

4. Glazev S. Yu. Evraziyskaya integratsiya i tekhnologicheskoe razvitie [Eurasian Integration and Technological Development]. *Evrasiyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika* [Eurasian Integration: Economics, Law, Politics], 2023, No. 1, pp. 8–24. (In Russ).

5. Grigorev L. M., Pavlyushina V. A. Logisticheskie vyzovy tekhnologicheskogo transfera v usloviyakh sanktsiy [Logistical Challenges of Technological Transfer in the Context of Sanctions]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and Supply Chain Management], 2023, No. 3, pp. 45–59. (In Russ).

6. Volkov D. P. Tekhnologicheskaya konkurentsia v usloviyakh mnogopolyarnogo mira [Technological Competition in a Multipolar World]. *Ekonomicheskaya politika* [Economic policy], 2023, Vol. 18, No. 1, pp. 34–56. (In Russ).

7. Zhukov A. N. Energeticheskiy perekhod i tekhnologicheskoe sotrudnichestvo [Energy Transition and Technological Cooperation]. *Energeticheskaya politika* [Energy Policy], 2023, No. 3, pp. 23–39. (In Russ).

8. Ivanov I. S. Geopoliticheskaya fragmentatsiya i transformatsiya globalnykh tekhnologicheskikh tsepochek [Geopolitical Fragmentation and Transformation of Global Technological Chains]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2023, Vol. 67, No. 3, pp. 5–15. (In Russ).

9. Kovalev M. M. Nauchno-tekhnicheskoe sotrudnichestvo v ramkakh BRIKS [Scientific and Technical Cooperation within the Framework of BRICS]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy* [Bulletin of International Organizations], 2023, Vol. 18, No. 1, pp. 123–142. (In Russ).

10. Kozlova M. A. Faktory uspekhov mezhdunarodnykh tekhnologicheskikh alyansov [Success Factors of International Technological Alliances]. *Innovatsii* [Innovation], 2023, No. 5, pp. 78–89. (In Russ).

11. Kuznetsov P. A. Finansovye sanktsii i ikh vliyanie na mezhdunarodnoe tekhnologicheskoe sotrudnichestvo [Financial Sanctions and their Impact on International Technological Cooperation]. *Finansy i kredit* [Finance and Credit], 2023, Vol. 29, No. 4, pp. 89–107. (In Russ).

12. Lebedev K. V. Rossiysko-kitayskoe tekhnologicheskoe sotrudnichestvo: vozmozhnosti i perspektivy [Russian-Chinese Technological Cooperation: Opportunities and Prospects]. *Problemy Dalnego Vostoka* [Problems of the Far East], 2023, No. 2, pp. 56–73. (In Russ).

13. Mikhaylov D. N. Institutsionalnaya podderzhka mezhdunarodnoy tekhnologicheskoy kooperatsii [Institutional Support for International Technological Cooperation]. *Voprosy ekonomiki* [Economic Issues], 2023, No. 5, pp. 89–106. (In Russ).

14. Morozova T. V. Pravovye aspekty eksportnogo kontrolya tekhnologiy dvoynogo naznacheniya [Legal Aspects of Export Control of Dual-Use Technologies]. *Pravo i ekonomika* [Law and Economics], 2022, No. 8, pp. 67–81. (In Russ).

15. Novikov A. I. Tekhnologicheskii suverenitet v usloviyakh globalnoy nestabilnosti [Technological Sovereignty in the Context of Global Instability]. *Ekonomicheskie strategii* [Economic Strategies], 2023, Vol. 25, No. 3, pp. 12–27. (In Russ).

16. Orlova N. V. Finansovye mekhanizmy podderzhki tekhnologicheskikh alyansov [Financial Mechanisms for Supporting Technological Alliances]. *Dengi i kredit* [Money and Credit], 2023, No. 2, pp. 78–95. (In Russ).

17. Petrov A. V., Sidorova E. N. Sanktsionnye rezhimy i ikh vliyanie na mezhdunarodnyy tekhnologicheskii transfer [Sanctions Regimes and their Impact on International Technological Transfer]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy* [Bulletin of International Organizations], 2023, Vol. 18, No. 2, pp. 45–62. (In Russ).

18. Popov E. V., Simonova V. L. Tsifrovaya transformatsiya i mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v oblasti II [Digital Transformation and International Cooperation in the Field of AI]. *Ekonomika regiona* [The Economy of the Region], 2023, Vol. 19, No. 2, pp. 456–473. (In Russ).

19. Romanova I. M. Biotekhnologii i farmatsevtika: perspektivy mezhdunarodnoy kooperatsii [Biotechnologies and Pharmaceuticals: Prospects for International Cooperation]. *Biotekhnologiya* [Biotechnology], 2023, Vol. 39, No. 1, pp. 67–82. (In Russ).

20. Semenov V. P. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnogo tekhnologicheskogo transfera [Legal Regulation of International Technological Transfer]. *Zhurnal rossiyskogo prava* [Journal of Russian Law], 2022, No. 11, pp. 145–162. (In Russ).

21. Sizova D. A. Analiz i otsenka perspektiv formirovaniya dobavlennoy stoimosti vysokotekhnologichnykh otrasley v globalnoy ekonomike [Analysis and Assessment of Prospects for the Formation of Added Value of High-Tech Industries in the Global Economy]. *Mezhdunarodnaya*

torgovlya i torgovaya politika [International Trade and Trade Policy], 2024, Vol. 10, No. 4 (40), pp. 28–41. (In Russ).

22. Smirnov V. D. Strategicheskie alyansy v vysokotekhnologichnykh otraslyakh: teoriya i praktika [Strategic Alliances in High-Tech Industries: Theory and Practice]. *Rossiyskiy zhurnal menedzhmenta* [Russian Journal of Management], 2022, Vol. 20, No. 4, pp. 123–145. (In Russ).

23. Sokolov N. I. Potentsial stran BRIKS v formirovanii alternativnykh tekhnologicheskikh alyansov [The Potential of the BRICS Countries in the Formation of Alternative Technological Alliances]. *Vestnik MGIMO-Universiteta* [Bulletin of MGIMO University], 2023, No. 2, pp. 112–134. (In Russ).

24. Titov B. Yu. Rossiysko-kitayskiy proekt CR929: opyt tekhnologicheskogo alyansa [The Russian-Chinese CR929 Project: the Experience of a Technological Alliance]. *Vestnik aviatsii i kosmonavтики* [Bulletin of Aviation and Cosmonautics], 2022, No. 4, pp. 45–61. (In Russ).

25. Fedorov G. M. Tekhnologicheskie ekosistemy kak forma mezhdunarodnoy kooperatsii [Technological Ecosystems as a form of International Cooperation]. *Innovatsionnaya ekonomika* [Innovative Economy], 2023, No. 4, pp. 34–48. (In Russ).

26. Shkvarya L. V. Rossiysko-evropeyskie investitsii: dinamika i struktura v usloviyakh sanktsiy [Russian-European Investments: Dynamics and Structure in the Context of Sanctions]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Economics], 2017, Vol. 25, No. 2, pp. 189–198. (In Russ).

Поступила: 16.02.2026

Принята к печати: 16.06.2026

Сведения об авторе

Дарина Александровна Сизова
кандидат экономических наук,
доцент базовой кафедры экономического
анализа и корпоративного управления
высокотехнологичной продукции
Государственной корпорации «Ростех»
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: darina3@yandex.ru

Information about the author

Darina A. Sizova
PhD of Economics, Associate Professor,
Associate Professor of the Basic
Department of Economic Analysis
and Corporate Management of Production
and Export of High-tech Products
of "Rostec" State Corporation of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: darina3@yandex.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-228-249>

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ДЛЯ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ В СТРАНАХ СЕВЕРНОЙ АФРИКИ (АЛЖИР, ЕГИПЕТ, МАРОККО)

Е. С. Бирюков

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»;
Национальный исследовательский технологический университет
МИСИС, Москва, Россия

В. В. Зайцев

АО «НПО “Прибор” имени С. С. Голембиовского», Москва, Россия

А. А. Коломейцева

Московский государственный институт международных отношений
(Университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации,
Москва, Россия

В статье рассматривается использование механизма особых экономических зон для развития машиностроения в странах Северной Африки. В условиях зависимости от иностранных технологий и низкого стартового уровня развития машиностроения данные страны заинтересованы во взаимодействии с иностранными компаниями в различных формах. При этом каждая из стран придает важное значение развитию собственной промышленности и достижению специализации в отдельных секторах. У каждой из трех стран свой подход к использованию особых экономических зон, в частности, в развитии машиностроения. Марокко привлекло в зоны якорных иностранных инвесторов в автомобилестроении – Renault и Stellantis. Производство автомобилей в Марокко в 2025 г. во многом экспортно ориентированное, и впервые в истории арабских стран достигло 1 млн шт. в год. Уровень локализации превышает 65%. Успехи в автомобилестроении повлекли за собой развитие системы зон и других секторов машиностроения. Алжир не заинтересован в развитии особых экономических зон и, предоставляя местный крупный рынок сбыта, включает иностранных производителей в свою экономическую систему, стремится к локализации производства комплектующих. В Египте экспорт машиностроения увеличился за 2023–2025 гг. с 3 до 5 млрд долларов и продолжит расти. Страна активизировала политику в сфере особых экономических зон, используя территорию вдоль Суэцкого канала, а также развивает производство в обычных промышленных районах. В статье разобран машиностроительный экспорт Египта, сделан вывод о достаточно высокой диверсификации (кабели, мониторы, стиральные машины, холодильники, суда, оружие), при этом лидером по объемам является местная компания. Египет привлекает иностранных инвесторов в двух формах – для замещения импорта внутренним производством с последующей локализацией и для экспорта с минимальной интеграцией производителей в местную экономику; во втором случае используется инструмент особых экономических зон.

Ключевые слова: специальные экономические зоны, прямые иностранные инвестиции, индустриализация.

USE OF SPECIAL ECONOMIC ZONES FOR THE DEVELOPMENT OF MECHANICAL ENGINEERING IN NORTH AFRICA (ALGERIA, EGYPT, MOROCCO)

Evgeny S. Biryukov

Financial University under the Government of the Russian Federation;
National University of Science and Technology MISIS,
Moscow, Russia

Vladimir V. Zaytsev

NPO "Pribor", Moscow, Russia

Angelina A. Kolomeytseva

Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia

The article examines the use of special economic zones to develop mechanical engineering in North African countries. Given their dependence on foreign technology and low initial level of mechanical engineering development, these countries are interested in interacting with foreign companies in various forms. Each country places significant emphasis on developing its own industry and achieving specialization in specific sectors. Each of the three countries has its own approach to the use of special economic zones, in particular, the development of mechanical engineering. Morocco has attracted foreign anchor investors in the automotive industry, Renault and Stellantis, to the zones. Car production in Morocco in 2025 is largely export-oriented, reaching 1 million units for the first time in the history of Arab countries, per year. The localization level exceeds 65%. Successes in the automotive industry have led to the development of the zone system and other sectors of the machine industry. Algeria is not interested in developing special economic zones and, by providing a large local market, includes foreign manufacturers in its economic system and seeks to localize the production of components. In Egypt, machinery exports increased from \$3 billion to \$5 billion in 2023–2025 and will continue to grow. The country has stepped up its policy in the field of special economic zones, using the territory along the Suez Canal, and is also developing production in conventional industrial areas. The article analyzes Egypt's machine-building exports in detail, and concludes that there is a fairly high degree of diversification - cables, monitors, washing machines, refrigerators, ships, and weapons, while the local company is the leader in terms of volume. Egypt attracts foreign investors in two forms: to replace imports with domestic production followed by localization, for export with minimal integration of producers into the local economy, in the second case, the instrument of special economic zones is used.

Keywords: special economic zones, foreign direct investment, industrialization.

Введение

Машиностроение относится к числу ключевых отраслей мировой промышленности, поскольку именно оно формирует производственную основу технологической модернизации и обеспечивает материально-техническую базу для развития других секторов экономики. В арабских странах (кроме Марокко) машиностроение не является ведущей отраслью промышленной специализации. В структуре экономики более значимую роль традиционно играют добывающие и низкотехнологичные отрасли обрабатывающей промышленности – пищевая, текстильная, производство строительных материалов, сфера услуг и сельское хозяйство. Такая структура обусловлена сочетанием исторических, институциональных и технологических факторов: колониальным наследием, слабостью национальных инженерных школ, ограниченностью производственных цепочек и высокой зависимостью от импорта машин, оборудования и комплектующих.

В большинстве арабских стран развитие машиностроения требует не только расширения существующих производственных мощностей, но и фактического формирования новых отраслевых экосистем – инфраструктуры, производств, цепочек поставщиков, развития инженерных компетенций. Поэтому государства региона используют комплекс дополнительных стимулирующих инструментов.

Наиболее востребованными инструментами промышленного развития в арабских странах становятся особые экономические зоны (ОЭЗ). Их значение определяется предоставлением налоговых и таможенных льгот, созданием самой производственной среды, концентрацией поставщиков, постепенной локализацией и развитием местных производителей. Для анализа в статье определены Алжир, Египет и Марокко, в связи с тем, что, во-первых, это страны с наиболее развитой структурой экономики в Северной Африке, во-вторых, у каждой из них различается подход к использованию ОЭЗ для развития машиностроения, в-третьих, их политика служит интересным примером подходов развивающихся стран в целом к развитию машиностроения в условиях стартового отставания от развитых стран.

В настоящее время уже заметны результаты от реализации подходов каждой из стран – в Марокко в 2025 г. впервые в истории арабских стран производство автомобилей достигло 1 млн шт. в год, в Египте экспорт машиностроения вырос с 3 млрд долларов в 2023 г. до 5 млрд долларов в 2025 г. В результате государственной внешнеэкономической политики в 2023–2026 гг. в Алжире крупными иностранными компаниями началось строительство нескольких заводов по производству автомобилей.

Теоретико-методологическая часть

Научной проблемой, на рассмотрение которой направлена статья, является анализ роли ОЭЗ как инструмента формирования и развития отраслей машиностроения в странах Северной Африки в условиях ограниченной промышленной базы и неэффективной структуры экономики. Представляют интерес следующие вопросы: 1) в целом использование ОЭЗ в ряде арабских стран в качестве инструмента промышленной политики; 2) различия подходов в Алжире, Египте и Марокко; 3) роль и место ОЭЗ в обеспечении роста машиностроительного производства, 4) подходы к интеграции иностранных производителей в местные экономики.

Наряду с анализом ОЭЗ важной научной задачей является исследование более широкого комплекса инструментов промышленной политики, применяемых в арабских странах, включая государственные инвестиционные программы, требования локализации, формирование промышленных кластеров.

В отличие от классических представлений, доминирующих в западной экономической теории, в которых приоритет отдается рыночным механизмам и либерализации, в рассматриваемых странах ключевую роль играет государство как активный субъект экономического развития, формирующий институциональные условия и направляющий инвестиционные потоки.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, а также сравнительный и структурный анализ. В статье использованы статистические данные международных организаций, а также компаний-резидентов особых экономических зон.

При написании статьи авторы учитывали положения работ российских исследователей, занимавшихся вопросами ОЭЗ, – В. И. Баронова¹, Р. И. Зименкова², А. А. Коломейцевой, Г. М. Костюниной, Ю. А. Левина³, а также соответствующие материалы международных организаций – Всемирного банка, Международной организации труда, Конференции ООН по торговле и развитию, Организации объединенных наций по промышленному развитию.

Функционирование ОЭЗ в странах Ближнего Востока и Северной Африки рассматривается в трудах Ф. Кибрасли, Н. Н. Ломакина, В. И. Ру-

¹ См.: Баронов В. И., Костюнина Г. М. Свободные экономические и офшорные зоны (экономико-правовые вопросы зарубежной и российской практики) : учебное пособие. – М. : Инфра-М, 2013.

² См.: Зименков Р. И. Свободные экономические зоны : учебное пособие. – М. : ЮНИТИ, 2005.

³ См.: Левин Ю. А. Стратегическое планирование развития территорий особых экономических режимов и регионов : учебное пособие. – М. : МГИМО-Университет, 2023.

саковича и Л. В. Шкваря. Различные аспекты экономик стран Северной Африки, включая подходы к промышленной политике, нашли отражение в трудах отечественных и зарубежных авторов, таких как А. В. Федорченко, А. О. Филоник, Л. В. Шкваря, Р. Борна, Д. К. Ульрихсен и др.

Использование ОЭЗ в Марокко в качестве инструмента создания экспортно ориентированного автомобилестроения

В Северной Африке наиболее впечатляющий для арабского мира по амбициозности и динамике пример развития машиностроения демонстрирует Марокко с ключевым направлением – автомобилестроение. Его рост был обеспечен не только привлечением иностранных автопроизводителей, но и последовательным использованием инструментария ОЭЗ и промышленных кластеров.

Если в начале 2010-х гг. производство автомобилей в стране оставалось ограниченным (40 тыс. шт. в 2010 г.), то к середине 2020-х гг. Марокко стало крупнейшим производителем среди арабских стран: в 2025 г. производство впервые составило знаковые 1 млн шт.¹ Поступления от экспорта автопрома возросли к 2024 г. до 19 млрд долларов, составив 41,5% марокканского экспорта (табл. 1) и превысив поступления от фосфатов (табл. 2).

Т а б л и ц а 1

**Роль машиностроительной продукции в экспорте Марокко,
2005–2024 гг.***

Год	2005	2010	2015	2019	2021	2022	2023	2024
Экспорт продукции машиностроения (товарные группы 84–93), млрд долл.	1,8	3,4	6,8	10,7	12,0	14,2	17,6	19,0
Экспорт – всего, млрд долл.	11,2	17,8	22,2	30,0	36,6	42,3	42,5	45,9
Доля машиностроения	16,1%	19,3%	30,8%	36,3%	32,7%	33,7%	41,3%	41,5%

* Табл. 1; 2 составлены по данным Intracen.

¹ Morocco emerges as leading player in global automotive industry. – URL: <https://maroc.ma/en/news/morocco-emerges-leading-player-global-automotive-industry> (дата обращения: 09.05.2026).

Т а б л и ц а 2

**Экспорт Марокко: товарные группы с объемом экспорта
более 1 млрд долл. в год, 2024 г. (в млрд долл.)**

Код по ТН ВЭД	Наименование товарной группы*	Показатель
	Экспорт из Марокко – всего	45,92
	<i>Товарные группы отрасли машиностроения, с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
87	Средства наземного транспорта и комплектующие	8,67
85	Электрические машины и оборудование, звуковая и теле- визионная аппаратура, комплектующие	8,21
88	Летательные аппараты и их части	1,63
	<i>Товарные группы отраслей, связанных с фосфатными удобрениями, с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
31	Удобрения	6,36
28	Неорганическая химия (в том числе 2809 – Фосфорная и полифосфорные кислоты	1,56 (2809 : 1,45)
25	Соль; камень; цемент и др. (в том числе 2510 – Фосфаты и 2511 – Кислоты неорганические	1,13 (2 510 : 0,86; 2511 : 0,11)
	<i>Другие товарные группы с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
62	Одежда	2,98
8	Фрукты	2,08
7	Овощи	2,00
3	Рыба	1,70
61	Трикотажная одежда	0,92

* Название товарных групп сокращено и упрощено по сравнению с ТН ВЭД.

Этот результат позволяет рассматривать национальную модель как наиболее зрелый пример использования ОЭЗ для формирования экспортно-производственного машиностроения.

Достигнутый успех стал результатом проявленной государством инициативы и реализуемой промышленной политики. В 2005 г. в Марокко был принят План возрождения, в котором формально была заложена идея использования ОЭЗ для автопрома. Однако системное формирование автомобильных кластеров в ОЭЗ началось после принятия в 2014 г. Плана ускорения промышленного развития¹. В результате из страны с

¹ См.: Industrial Acceleration Plan 2014–2020. – URL: <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/industrial-acceleration-plan-2014-2020> (дата обращения: 09.05.2026).

небольшим сборочным производством Марокко превратилось в крупного экспортера. Принятая впоследствии Новая инвестиционная хартия на 2021–2030 гг.¹ закрепила переход к более сложным сегментам производства, включая электромобили, аккумуляторные батареи и компоненты с высокой добавленной стоимостью. Тем самым промышленная политика Марокко эволюционировала от привлечения сборочных предприятий к углублению локализации и технологическому усложнению автомобильной промышленности.

Формирование автомобильной промышленности Марокко тесно связано с эволюцией в этой стране подхода к ОЭЗ. Первая ОЭЗ была создана в 1999 г. в портовом городе Танжер и уже изначально была нацелена не только на торгово-логистические операции, но и на размещение производственных предприятий. Вскоре в 2005–2007 гг. по аналогии были созданы ОЭЗ в крупных городах – Касабланке, Марракеше, Агадире. Однако настоящим прорывом стал переход от универсальных свободных зон к специализированным промышленным и автомобильным кластерам, первые и крупнейшие из которых были созданы в 2010–2012 гг. – в Танжере (Автомобильный город Танжер) ОЭЗ действует наряду с вышеупомянутой старой портовой СЭЗ в Кенитре (Атлантическая экономическая зона, созданная под автомобильный холдинг Stellantis).

Успех Марокко в размещении производств в ОЭЗ привел к расширению сети таких территорий в 2010-е гг. В 2020 г. свободные зоны были официально переименованы в зоны промышленного ускорения (Industrial Acceleration Zones), что более точно отражало их производственную специализацию. В настоящее время в стране действуют 12 таких зон. Кроме того, функционируют 157 промышленных зон, предоставляющих менее широкий набор налоговых льгот, но также являющихся важной частью промышленной экосистемы Марокко.

Интересная особенность связана с тем, что власти Марокко сами, можно сказать, за руку привели в страну первого крупного иностранного автомобилестроителя. В 2007 г. премьер-министр инициировал переговоры с руководством Renault²; затем власти реализовали, казалось бы, типичный для создания ОЭЗ подход, предоставив инфраструктуру и коммуникации под ключ, но масштаб этой работы был колоссальным и нетипичным: от будущей производственной площадки до порта Танжер

¹ См.: Morocco Adopts a New Investment Charter. URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/investment-policy-monitor/measures/4186/morocco-adopts-a-new-investment-charter> (дата обращения: 09.05.2026).

² См.: Renault-Nissan investit au Maroc pour accélérer son développement dans les véhicules à bas coûts. – URL: https://www.lemonde.fr/economie/article/2007/09/03/renault-nissan-investit-au-maroc-pour-accelerer-son-developpement-dans-les-vehicules-a-bas-couts_950644_3234.html (дата обращения: 09.05.2026).

государство за свой счет построило 27 км автомобильных и железных дорог. Кроме того, государством был создан специализированный учебный центр для подготовки 6 тыс. сотрудников (был заложен фундамент для формирования национальной инженерно-технической школы). В этом и заключается отличие подхода Марокко к созданию модели универсальных свободных зон – государство сначала создает льготный режим и инфраструктуру, а затем ожидает прихода инвесторов. Дополнительным преимуществом Марокко выступили соглашения о свободной торговле с ЕС и США, а также географическая близость к европейскому рынку и политическая близость к этим странам, что, несомненно, сыграло в пользу решения Renault о размещении производства.

Открытие в 2012 г. завода Renault мощностью 400 тыс. автомобилей в год стало ключевым событием в становлении национального автомобилестроения. При этом эффект для развития национальной промышленности Марокко заключался не столько в увеличении конечной сборки автомобилей, сколько в сопутствующем размещении производителей комплектующих и, соответственно, расширении автомобильного кластера. Степень локализации увеличилась примерно с 30–40% в 2012 г. до более 65% в 2025 г.

Приход Renault создал демонстрационный эффект для других. Следом Stellantis реализовала проект в ОЭЗ в Кенитре, что закрепило формирование второго крупного автомобильного центра страны. За 2015–2019 гг. производство составило 513 тыс. автомобилей в год, при степени локализации 69%¹, что сопоставимо с показателями зарубежных зрелых автомобильных кластеров.

На следующем этапе промышленной политики Марокко переходит к производству более сложных компонентов (двигатели, электроника, штамповка сложных деталей) с локализацией. Амбициозными целями-индикаторами стали производство 2 млн автомобилей и локализация на уровне 80% в сотрудничестве с Renault и Stellantis².

Развитие автомобильного кластера оказало мультипликативное воздействие и на другие сектора машиностроения. Марокко последовательно развивало производство компонентов для авиастроения. С 2000 г. в стране работает французская компания Safran – крупный поставщик для Airbus. В 2016 г. правительство Марокко и компания Boeing подписали

¹ Morocco Claims Leadership in the Automotive Industry in Africa and Establishes a Global Industrial Hub. – URL: <https://en.expresstv.ma/2025/05/morocco-claims-leadership-in-the-automotive-industry-in-africa-and-establishes-a-global-industrial-hub/> (дата обращения: 09.05.2026).

² Groupe PSA doubles its production capacity in Kenitra plant Morocco. – URL: <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/groupe-psa-doubles-its-production-capacity-kenitra-plant-morocco-0> (дата обращения: 09.05.2026).

меморандум о взаимопонимании, направленный на формирование на базе ОЭЗ Мидпарк в Касабланке экосистемы поставщиков¹. Сейчас в аэрокосмической отрасли Марокко работают 150 компаний и заняты 25 тыс. человек; в 2024 г. экспорт составил 26 млрд дирхамов (2,8 млрд долларов)². В 2025–2026 гг. Safran инвестирует 350 млн евро в расширение производства высокотехнологичных компонентов (двигатели, электроника, авиасистемы, шасси) в Марокко.

В отличие от Саудовской Аравии и ОАЭ, где проекты в машиностроении во многом опираются на государственный капитал и находятся на стадии формирования, в Марокко уже сформирован экспортно ориентированный производственный кластер с высокой степенью интеграции в глобальные цепочки создания стоимости.

Таким образом, Марокко демонстрирует колоссальный успех (по объемам) для арабского мира в сфере создания с нуля машиностроения, основанный на таких факторах, как политическая воля властей и экономическая стратегия, режим ОЭЗ, приход якорных инвесторов, географическое положение и режим свободной торговли с ЕС и США.

Алжир – использование возможностей и емкости внутреннего рынка

Интересно проследить развитие машиностроения в соседней арабской стране – Алжире. Здесь наблюдаются контрастные различия, связанные во многом с суверенным внешнеполитическим курсом Алжира, сложными отношениями с Францией, меньшей заинтересованностью Запада открываться для продукции из этой страны. Тем не менее результаты, полученные соседями, несомненно, оказывают влияние и на Алжир, при этом изменения происходят именно в настоящее время.

Алжир не заинтересован в развитии ОЭЗ, вероятно, в связи с их анклавным характером и придает значение созданию производства на своей основной таможенной территории с развитием соответствующих компетенций. Рынок Алжира (население – 50 млн человек) является достаточно крупным, чтобы иностранные производители были заинтересованы размещать производство, при этом для достижения экономии на масштабе рассматривается последующий экспорт в африканские страны. Несмотря на недостаток внимания Алжира к ОЭЗ, представляется важным рассматривать наряду с Марокко и Египтом данную страну и ее подход. Следует отметить и схожие характеристики, заключающиеся в

¹ URL: <https://itpo-tokyo.unido.org/en/outcome/delegate/5012/> (дата обращения: 09.05.2026).

² Safran to open new Airbus engine assembly line in Morocco. – URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/safran-open-new-airbus-engine-assembly-line-morocco-2025-10-13/> (дата обращения: 09.05.2026).

заинтересованности во взаимодействии с иностранными производителями, с их передовыми технологиями и возможностями развертывания массового производства.

В 1960-е гг. после обретения независимости в стране действовали оставленные французскими колонизаторами машиностроительные предприятия по производству автомобилей, сельхозтехники. При этом ключевую роль в 1960–1980-е гг. в создании полноценной машиностроительной отрасли (со станкостроением, литейными цехами), включая тяжелую промышленность, сыграло сотрудничество с СССР и странами Восточной Европы – наша страна осуществляла не только строительство объектов, но и подготовку кадров. В этот же период были созданы госпредприятия – флагманы отрасли SNVI (грузовые автомобили, железнодорожное оборудование), ENM (сельскохозяйственная техника), FNM (литейное производство), ENMTP (экскаваторы, бульдозеры, краны), EDIV (грузовики, автобусы) и др. Однако в 1990–2000-е гг. отрасль пришла в упадок, что было связано с несколькими факторами – двадцатилетним периодом низких мировых цен на нефть и газ (с 1981 г.), гражданской войной, распадом СССР.

Из-за кризиса в отрасли подход Алжира к машиностроению несколько раз хаотично менялся: на первом этапе, в 2000-е гг., страна столкнулась с импортом автомобилей, но это было невыгодно, так как вело к вымыванию средств и мешало развитию своей промышленности. В связи с этим власти Алжира сначала ограничили импорт подержанных автомобилей, с 2007 г. запретив ввоз машин старше трех лет, что привело к буму ввоза новых иномарок – до 600 тыс. в 2012 г. (лидеры – Renault, Hyundai)¹. На втором этапе в 2017–2020 гг. власти фактически остановили импорт новых автомобилей, рассчитывая стимулировать создание местных производств. В результате в стране появились проекты Renault, Volkswagen и ряд других компаний. Однако большая часть предприятий представляла собой крупноузловую сборку с крайне низкой локализацией (10–15%). К 2018 г. объем такой сборки достиг около 70 тыс. автомобилей в год², а местная компонентная база практически не развивалась. Впоследствии власти Алжира пришли к выводу, что подобная модель во многом использовалась для обхода импортных ограничений и сопровождалась коррупционными схемами.

На третьем этапе политики, в рамках которого власти в 2020 г. резко ужесточили регулирование отрасли, атаковав прежнюю модель крупно-

¹ Algeria's Car Industry Goals Come up Against Absence of Strategy. – URL: <https://northafricapost.com/21539-algerias-car-industry-goals-come-absence-strategy.html> (дата обращения: 09.05.2026).

² Algeria Motor Vehicle Data. – URL: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/algeria/motor-vehicle-production>

узловой сборки. Это привело почти к полному прекращению автомобильного производства: в 2020 г. выпуск составил менее 1 тыс. автомобилей¹. Однако ограничения были частью более широкой стратегии, направленной на принудительное углубление локализации и усиление государственного контроля. Были установлены целевые показатели локализации – 10% к 2024 г. и 30% – к 2026 г., а также введены требования по наличию сварочных и окрасочных производств². Одновременно власти требовали не только сборки автомобилей, но и формирования сети местных поставщиков (создан пул из пяти алжирских компаний: Ferruz, Iris Tyres, Ide-Net, Ghazal, Sarel Industries).

По состоянию на 2025 г. этим требованиям в наибольшей степени соответствовала компания Stellantis, выпускающая Fiat в Ороне: в 2024–2025 гг. производство выросло с 17 до 53 тыс. шт. Целью является выпуск 135 тыс. автомобилей в 2028 г. Следующими инвесторами, прошедшими строгий отбор алжирскими властями, стали две китайские компании – JAC уже выпустила в 2026 г. первые автомобили (СП с алжирской Emin Auto; строительство началось в 2016 г., из-за регулирования отложено, запуск планировался в 2025 г., план – 100 тыс. шт. в год), а также Great Wall Motor (марки – Naval, Tank и др.), приступившая в 2025 г. к строительству завода в городе Эйн-Дефла. Корейская KGM (бывшая SsangYong) в 2025 г. сообщила о высокой готовности строящегося завода, но ожидала разрешения властей на запуск. Интерес иностранцев понятен – это и внутренний рынок, и ворота в Африку, и пример соседнего Марокко.

Политика Алжира в отношении автопрома имеет несколько ключевых отличий от марокканской. Во-первых, Алжир не развивает ОЭЗ, т. е. избегает недополучения налогов в результате льгот, но из-за этого не смог достичь такого роста производства, занятости, притока инвестиций, как в Марокко. Во-вторых, модель Марокко создавалась для формирования экспортно ориентированных кластеров в ОЭЗ, а также экспорта в ЕС. Модель Алжира ориентирована преимущественно на внутренний рынок, что ограничивает возможности масштабирования производства и повышения его конкурентоспособности. С точки зрения задействования потенциала экспорта Алжир ориентируется на превращение в хаб по экспорту в Африку; при выдаче лицензий на строительство заводов прописывается условие об экспорте – обычно с пятого года работы.

¹ Automobile: Stellantis Announces Launch of Fiat Oran Factory Expansion. – URL: <https://news.radioalgerie.dz/en/node/83272> (дата обращения: 09.05.2026)

² Stellantis Strengthens Its Commitment to a Sustainable and Competitive Automotive Ecosystem in Algeria Through Its Local Integration Strategy. – URL: <https://www.media.stellantis.com/me-en/corporate/press/stellantis-strengthens-its-commitment-to-a-sustainable-and-competitive-automotive-ecosystem-in-algeria-throughits-local-integration-strategy> (дата обращения: 09.05.2026).

В-третьих, общим и у Марокко, и Алжира является стремление к локализации, а отличие в том, что в Марокко степень локализации уже очень высокая.

В целом очевидно, что в регулятивном и организационном плане Алжир определил свой подход, однако практические результаты только начинают проявляться. Вместе с тем, учитывая строительство заводов, можно гарантированно прогнозировать увеличение производства автомобилей в ближайшие годы.

Египет – сочетание производства на внутреннем рынке и экспортно ориентированных ОЭЗ

Египет в последние годы демонстрирует существенный рост экспорта продукции машиностроения. В 2025 г. он впервые составил более 5 млрд долларов, а его доля – 9,9% от всего экспорта (табл. 3) – второй показатель также является весьма крупным для арабских стран. В этой стране положение с развитием машиностроения и задействованием ОЭЗ в этом процессе не такое однозначное, как в аравийских монархиях, где машиностроение создается с нуля и секторально, и тем более в Марокко, когда на старте были привлечены крупные мировые автопроизводители на льготных индивидуальных условиях.

Т а б л и ц а 3

**Роль машиностроительной продукции в экспорте Египта,
2005–2025 гг.**

Год	2005	2010	2015	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Экспорт продукции машиностроения (товарные группы 84–93), млрд долл.	0,126	1,216	2,057	2,005	3,227	3,116	3,397	4,143	5,094
Экспорт из Египта – всего, млрд долл.	10,646	26,332	21,859	30,505	43,637	52,116	42,553	44,847	51,391
Доля машиностроения	1,2%	4,6%	9,4%	6,6%	7,4%	6,0%	8,0%	9,2%	9,9%

* Табл. 3; 4 составлены по данным Intracen, UN Comtrade.

Для более точного анализа развития машиностроения с задействованием ОЭЗ потребовалось разбить экспорт машиностроительной продукции в Египте на отдельные товарные группы (метод дедукции) с детализацией до 4–6 знаков таможенной Гармонизированной системы с вы-

делением компаний и мест производства (табл. 4), а на основе этого сделать более общие выводы (метод индукции).

Т а б л и ц а 4

**Принадлежность экспортеров машиностроительной продукции
из Египта к ОЭЗ; национальная принадлежность экспортеров из Египта**

Код и название продукции по HS*	Экспорт, 2025 г., долл. (2023 г.)	Ведущие компании- экспортеры (страна штаб-квартиры)	Размещение в ОЭЗ или нет
1	2	3	4
Экспорт машиностроения – всего (коды ТН ВЭД 84-93) – 5,094 млрд долл. (2023 г. – 3,397 млрд долл.)			
В том числе 85 – Электрические машины и оборудование; экспорт – 3,459 млрд долл. (2023 г. – 2,628 млрд долл.)			
8528 – Мониторы и др.	751 млн (775)	Samsung (Республика Корея; экспорт из Египта около 700 млн долл.). Al Safi (Египет: СП с Xiaomi (Китай) – Мониторы, СП с Holowitz (Сингапур) – Камеры видеонаблюдения). Hisense (Китай) в партнерстве с FBV Tech (ОАЭ)	Не ОЭЗ: Samsung – промышленная зона в г. Бени Суэйф, есть льготы; Аль-Сафи – Город имени 6 октября; ОЭЗ: Hisense (китайская зона TEDA (СЭЗ СК)
8544 – Провода изолированные, кабели	1,852 млрд (1,142)	Elsewedy Electric (Египет) – лидер сегмента. Sumitomo Electric (Япония). LEONI Egypt (Германия). Alstom (Франция)	Не ОЭЗ: 1) Elsewedy – заводы в различных районах Египта, 31 завод в Африке и Азии; ОЭЗ: 2) Sumitomo, 3) LEONI, 4) Alstom – в частных свободных зонах (Порт-Саид, Nasr City, Бард Сити, Асьют, Александрия)
854420 – Кабели коаксиальные	536 млн (94)		
854430 – Провода для моторных транспортных средств	532 млн (444)		
854449 – Проводники	341 млн (481)		
854442 – Проводники	191 млн (20)		
854460 проводники	183 млн (73)		

* Название товарных групп сокращено и упрощено по сравнению с ТН ВЭД.

Окончание табл. 4

1	2	3	4
В том числе 84 – Станки, двигатели, турбины, насосы, другие машины и оборудование, их части; экспорт – 585 млн долл. (2023г. – 439 млн долл.)			
8418 – Холодильники	182 млн (85)	Unionaire (Египет). Midea (Китай). Frigoglass (Греция; СП с Fresh (Египет)	Не ОЭЗ: Unionaire, Midea, Fresh. ОЭЗ: один завод Midea, СЭЗ СК
8431 – Комплектуемые для погрузчиков	52 млн (20)	-	
8450 – Стиральные машины	101 млн (100)	Аль-Араби (Египет) Фреш (Египет) – лидеры рынка, Unionaire (Египет) Иностранные компании: LG, Samsung (Республика Корея), Midea (Китай), Beko (Турция), Zanussi (Италия)	Не ОЭЗ: все компании, кроме Midea; ОЭЗ: только Midea, СЭЗ СК
8471 – Компьютеры и комплектующие	31 млн (18)	Samsung (Республика Корея), полностью отверточная сборка	Не ОЭЗ (см. выше)
В том числе 93 – Оружие; экспорт – 299 млн долл. (39)			
9306 – Бомбы, гранаты, ракеты, патроны. 930630 – Патроны. 930690 – Прочее	245 млн (34) 73 млн (н/д) 172 млн (17)	Министерство военного производства и Арабская организация индустриализации	Не ОЭЗ: специальные военно-промышленные зоны (Абу-Заабаль) и производственные площадки Министерства обороны
В том числе 87 – Наземные транспортные средства и комплектующие; экспорт – 274 млн долл. (135)			
	274 млн (135)	Egyptian German Automotive Company Египет/Германия). Barbary Investment Group (Египет)	Не ОЭЗ: Город имени 6 октября; ОЭЗ: СЭЗ Александрии
В том числе 89 – Суда, лодки и плавучие конструкции; экспорт – 209 млн долл. (15)			
8904 суда-буксиры 8906 – Суда прочие	38 млн (6) 167 млн (9)	Alexandria Shipyard Company (Министерство обороны). Misr Tugboats Factory (South Red Sea Shipyard, Египет)	ОЭЗ: СЭЗ Александрии и Сафаги
В том числе 90 – Медицинские инструменты (катетеры); экспорт 174 млн долл. (136)			
	174 млн (136)	Wellex (Египет) – лидер, Amesco (создана Египтом, контрольный пакет продан ОАЭ)	ОЭЗ: Wellex – СЭЗ Исмаилия; Не ОЭЗ: Амеско – Город имени 10 Рамадана

Данные табл. 4 позволяют сделать важные наблюдения. Так, лидером по экспорту машиностроительной продукции выступает местная компания Elsewedy, на которую приходится 1,8 млрд долларов от 5 млрд долларов всего машиностроительного экспорта Египта. Компания работает в нише по производству проводов и кабелей и представляет собой египетскую ТНК, в которую входит 31 завод в странах Азии и Африки.

Имеют место и другие товарные группы (стиральные машины, медицинские инструменты (катетеры) и вооружение (хотя и с меньшими объемами), экспортом которых занимаются именно египетские компании.

Следует выделить египетские компании-производители и экспортеры, которые, в отличие от вышеперечисленных, работают не на основе собственных разработок, а привлекают зарубежные компании в качестве технологических партнеров. Это египетские производители судов-буксировщиков (экспорт ранее был минимален, но в 2025 г. реализованы крупные контракты за счет привлечения технологий немецкой NVL и корейской Hyundai) и три производителя стиральных машин – Al Arabi (ранее работала с Tornado, Sharp, Toshiba), Fresh (партнерство с китайской Skyworth) и Unionaire.

Египетские компании также создают совместные производства (СП) с иностранцами для отверточной сборки в тех секторах, где Египет не обладает, даже с привлечением иностранных технологий, компетенциями для организации собственного производства. Например, египетская Al Safi создала СП с Xiaomi (Китай) для производства мониторов и СП с Holowitz (Сингапур) для производства камер видеонаблюдения.

Что же касается географического размещения, то многие из перечисленных выше египетских компаний (Elsewedy, Al Safi – производители стиральных машин, оружия) работают не на территории ОЭЗ, а в промышленных городах (Города имени 6 октября, 10 Рамадана и др.), а компании-судостроители – наоборот, в портовых СЭЗ.

Резко активизируется приход в Египет иностранных компаний (наблюдался еще при Насере в виде заимствования технологий, затем более активно – при Садате и Мубараке). Ускорение этого процесса можно считать новой тенденцией; объясняется это тем, что египетские власти в настоящее время заинтересованы в более активном привлечении иностранцев. При этом, как и в Египте, иностранные инвесторы разбиваются на две группы: производство для внутреннего рынка и на экспорт; во втором случае важную роль играют уже ОЭЗ. Внутренний рынок египетское правительство открывает в тех секторах, где национальное производство невозможно из-за технологического отставания, сокращая тем самым импорт. Например, в сфере микроэлектроники в рамках зонтичной стратегии «Египет производит электронику» удалось с помощью

компании Samsung сократить импорт мобильных телефонов на 97% (на территории Египта в 2025 г. произведено 10 млн шт. в год, в 2024 г. – 3,3 млн шт.).

Что касается производства на экспорт, то этот процесс необходимо рассматривать в контексте ОЭЗ, а также важно отметить, что создание заводов происходит непосредственно в 2025–2026 гг. (многие из них строятся, но еще не завершены или не вышли на проектную мощность).

Так, в крупном для египетского экспорта секторе в 2025 г. был открыт завод компании Sumitomo (Япония) SE Wiring Systems по производству проводов, а на 2026 г. намечено открытие предприятия Alstom (Франция); в обоих случаях размещение происходит в ОЭЗ.

Можно предположить, что данные компании, ориентируясь прежде всего на экспорт, не станут угрозой для египетского производителя на местном рынке; кроме того, они могут выступить источником передовых компетенций и усилят эту нишевую специализацию страны в международном разделении труда. В сфере автомобилестроения в 2026 г. СП Jetour (Китай) и Kasrawy Group (Египет) планируют начать производство в промышленной зоне Города имени 6 октября, не входящего в ОЭЗ (инвестиции составили 123 млн долл.). Volkswagen (Германия) анонсировал инвестиции в 240 млн долларов в производство на существующих мощностях египетско-немецкой компании (не ОЭЗ), а затем намерен построить завод в Порт-Саиде (ОЭЗ). Приход такого игрока, превосходящего по производству в мире Renault, позволяет предположить, что Египет держит в уме политику Марокко в сфере автомобилестроения. В сфере электроники крупные заводы введены в эксплуатацию китайскими производителями телефонов Oppo и Vivo (о планах заявила компания Honor). Расширять производство для экспорта планирует лидер этого сектора в Египте – Samsung (Республика Корея).

На основе изучения товарных групп и компаний можно сделать обобщающие выводы для Египта. Объяснять рост экспорта машиностроения до 5 млрд долларов только развитием ОЭЗ было бы некорректным (хотя зоны и играют важную роль, но значительная часть продукции производится в обычных промышленных районах), поскольку в ближайшие годы экспорт из ОЭЗ начнет увеличиваться благодаря приходу крупных иностранных игроков и строительству ими заводов.

Что касается цели развития ОЭЗ, то она заключалась не в создании конкретных отраслей, таких как машиностроение, а в создании зон в целом в качестве инструмента привлечения иностранных компаний из разных отраслей. При этом политика в сфере ОЭЗ в последние годы активизировалась – в 2015 г. была создана крупнейшая Свободная экономическая зона Суэцкого канала, охватившая всю территорию, прилегающую к этой водной артерии; развитие зоны шло в направлении создания под

этой зонтичной структурой отдельных подзон (важную роль в этом партнерстве с Китаем играет созданная экспортно производственная зона TEDA). В направлении привлечения крупных инвестиционных проектов в различных отраслях Sailun Group (Китай) строит шинный завод за 1 млрд долларов для экспорта и внутреннего рынка, причем египтяне относят этот проект к автомобильной (а не химической) промышленности¹; холдинг XinFeng (Китай) в течение 2025–2030 гг. инвестирует 1,65 млрд долларов в строительство 9 заводов, производящих автозапчасти, детали бытовой техники, стальной прокат и др.

Особенностью, влияющей и на промышленную, и на торговую политику, является то, что исторически в Египте часть производств принадлежит государству (армии). Применительно к машиностроению именно государство принимает решение, какие сектора открывать; зачастую нацеливает иностранных производителей на экспорт, а не на внутренний рынок (регистрация в 2 из 4 имеющихся типов зон² – государственных и частных свободных экономических зонах – сопровождается обязательством экспортировать не менее 80% продукции; при ввозе же продукции из большинства ОЭЗ на таможенную территорию Египта теряются льготы – уплачиваются импортные пошлины и НДС).

В противовес протекционизму на фоне хронических проблем Египта с платежным балансом в последние годы, в 2020-е гг. было найдено несколько новых решений по развитию экспорта с привлечением для этого иностранных производителей, прежде всего в машиностроение. Суть этого процесса: использование выгодного географического положения Египта и предоставление инвесторам льгот – в результате в стране размещают производство компании, заинтересованные в экспорте продукции в страны Африки и Ближнего Востока.

Вместе с тем государство приняло программы развития машиностроения и предоставления льгот инвесторам, в том числе в рамках ОЭЗ. Так, Национальная промышленная стратегия 2026–2030 гг. определяет 7 приоритетных секторов для достижения цели по экспорту несырьевых

¹ См.: SCZone's Chairman witnesses the groundbreaking ceremony of the Chinese "Sailun" Tire Factory in Sokhna. – URL: <https://sczone.eg/with-investments-amounting-to-1-billion-equivalent-to-egp-48-billion-sczones-chairman-witnesses-the-groundbreaking-ceremony-of-the-chinese-sailun-tire-factory-in-sokhn/> (дата обращения: 10.05.2026).

² В Египте 4 типа ОЭЗ: Специальная экономическая зона Суэцкого канала, государственные свободные зоны (9 шт.), частные свободные зоны (208 шт.), инвестиционные зоны (18 шт.). Они отличаются по масштабу (СЭЗ СК охватывает всю территорию вдоль канала и является зонтичной и контролирующей структурой для многих отдельных зон; частные зоны могут создаваться под единый проект), предоставляемым инвесторам льготам (СЭЗ СК и инвестиционные зоны не освобождают от налога на прибыль полностью, а дают вычет в размере 30-50% на 7 лет), целям создания (в зависимости от типа имеется ориентация инвесторов на экспорт).

товаров в 100 млрд долларов (настолько крупная цель не может быть достигнута, и такое противоречие характерно для планирования в арабских странах, ее роль, скорее, заключается в формировании вектора движения – определения приоритетных отраслей). Среди них – автомобилестроение (принята крупная программа развития автопрома), электротехническое и инженерное оборудование, сборка электроники. Действует Высший совет по автомобильной промышленности под председательством премьер-министра.

Важными факторами остаются требования локализации. В стране определены 28 целевых отраслей для локализации, среди которых автомобильные компоненты, кондиционеры, лифты, электродвигатели. Однако требования по локализации не настолько строгие, как в Марокко: Египет в силу технологического отставания от ведущих промышленных стран мира, осознает опасность появления рисков в случае ужесточения нормативов локализации. При этом в автомобилестроении требуемые показатели – наиболее высокие: 20% локализации на старте проекта (для электромобилей – 10%), 35% – к моменту реализации инвестиционного проекта и окончания срока предоставления льгот. Декларируемая Египтом цель – достичь 45% локализации уже в 2026 г., но как это возможно реализовать при более низких индикаторах в требованиях, остается неясным.

Таким образом, в Египте происходит организация производства (часто в – ОЭЗ) несколькими крупными мировыми брендами в различных секторах машиностроения. Многие из них Египет планирует использовать в качестве регионального хаба для экспорта на Ближний Восток и в Африку. Намечившийся рост частично отмечался в 2025 г. (2023–2025 гг. рост – наполовину – с 3,4 до 5,1 млрд долларов), но так как заводы еще не вышли на полную мощность или только строятся, то эти данные отражают только начало роста. Несомненно, что в ближайшие годы показатели экспорта машиностроения существенно вырастут.

Заключение

Подходы каждой из трех рассмотренных стран Северной Африки существенно отличаются, но применение каждого из них приводит к позитивным результатам в развитии машиностроения. Наиболее впечатляющие результаты демонстрирует Марокко. Страна, последовательно реализуя государственную промышленную политику, смогла воспользоваться своими базовыми преимуществами в виде географической близости

сти к рынку ЕС и низких издержек и привлечь крупное иностранное производство на территорию ОЭЗ. При этом Марокко последовательно стремится не допустить анклавного характера производства в ОЭЗ, и в связи с этим развивает собственное производство комплектующих, поставив амбициозные цели по уровню локализации (80%) и увеличивая количество секторов специализации. Сеть ОЭЗ играет ключевую роль в подходе Марокко.

Для Алжира характерен стартовый (после потери части компетенций в 2000-е гг.) этап развития машиностроения, при этом страна акцентирует внимание на развитии национальной экономики. Власти Алжира последовательно запретили импорт старых, затем новых автомобилей, неинтегрированную в национальную экономику отверточную сборку и определили подход в виде строительства крупными иностранными компаниями заводов на территории Алжира. При этом Алжир не заинтересован в развитии особых экономических зон и включает иностранных производителей в свою экономическую систему, стремится к локализации производства комплектующих, предоставляя свой крупный рынок сбыта.

В Египте положение с развитием машиностроения и задействованием ОЭЗ имеет много аспектов: происходит как замещение импорта внутренним производством с последующей локализацией, так и экспорт через механизм ОЭЗ с низкой интеграцией производителей в местную экономику. Производителей машиностроения в Египте можно разделить на четыре группы: местные компании с сильными компетенциями; зависящие от иностранных технологий местные производители; компании, способные к отверточному производству в рамках СП с иностранцами; ориентированные на внутренний рынок и локализацию иностранные производители, ориентированные на экспорт иностранные производители. Таким образом, Египет демонстрирует диверсифицированные подходы, при этом составной частью его политики являются ОЭЗ.

В последние годы в каждой из стран машиностроение активно развивается, однако каждая из стран определила свой самобытный подход. Учитывая быстрое развертывание новых заводов, происходящее в настоящее время, можно прогнозировать, что показатели производства и экспорта машиностроительной продукции в данных странах в ближайшие годы будут только расти.

Список литературы

1. Бирюков Е. С., Бирюкова О. В. Особые экономические зоны стран ССАГПЗ // Азия и Африка сегодня. – 2016. – № 11 (712). – С. 28–33.
2. Бирюков Е. С., Коломейцева А. А. Особые экономические зоны и промышленные центры в Саудовской Аравии // Международная торговля и торговая политика. – 2025. – Т. 11. – № 2 (42). – С. 137–154.
3. Кибрасли Ф. Свободные экономические зоны на Ближнем Востоке и в Сирии // Проблемы теории и практики управления. – 2021. – № 8. – С. 47–56.
4. Коломейцева А. А. Свободные экономические зоны: фокус на устойчивое развитие // Международная торговля и торговая политика. – 2024. – Т. 10. – № 4 (40). – С. 16–39.
5. Костюнина Г. М. Свободные экономические зоны в мировой экономике. – М. : МГИМО-Университет, 2022.
6. Русякович В. И. Свободные экономические зоны стран ССАГПЗ как инструмент инновационного развития // Инновации: перспективы, проблемы, достижения : материалы III Международной научно-практической конференции. – М. : ФГБУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 2015. – С. 95–99.
7. Шкваря Л. В. Иностранный капитал в странах Персидского залива // Азия и Африка сегодня. – 2011. – № 2. – С. 39–46.
8. Шкваря Л. В. СВОТ-анализ СЭЗ в странах Персидского залива и опыт для России // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2018. – Т. 4 (14). – Вып. 3. – С. 26–38.
9. Borna R. The Oil King`s Legacy: The Rise of Saudi Arabia`s Financial Empire. Independently Published, 2025.
10. Special Economic Zones. The World Bank. – Washington, 2008. – URL: <https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/SEZs%20-%20Performance,%20Lessons%20Learned%20and%20Implications%20for%20Zone%20Development.pdf> (дата обращения: 10.02.2025).
11. Trade Union Manual on Export Processing Zones. – Geneva : International Labour Organization, 2014.
12. World Investment Report 2019: Special Economic Zones. – Geneva : UNCTAD, 2019.

References

1. Biryukov E. S., Biryukova O. V. Osoby ekonomicheskie zony stran SSAGPZ [Special Economic Zones of the GCC Countries]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa Today], 2016, No. 11 (712), pp. 28–33. (In Russ.).
2. Biryukov E. S., Kolomeytseva A. A. Osoby ehkonomicheskie zony i promyshlennyye centry v Saudovskoy Aravii // *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika*, 2025, Vol. 11, No. 2 (42), pp. 137–154. (In Russ.).
3. Kibrasli F. Svobodnye ekonomicheskie zony na Blizhnem Vostoke i v Sirii [Free Economic Zones in the Middle East and in Syria]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya* [Issues of Theory and Practice of Management], 2021, No. 8, pp. 47–56. (In Russ.).
4. Kolomeytseva A. A. Svobodnye ekonomicheskie zony: fokus na ustoychivoe razvitie [Free Economic Zones: Focus on Sustainable Development]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2024, Vol. 10, No. 4 (40), pp. 16–39. (In Russ.).
5. Kostyunina G. M. Svobodnye ekonomicheskie zony v mirovoy ekonomike [Free Economic Zones in the World Economy], Moscow, MGIMO-Universitet, 2022. (In Russ.).
6. Rusakovich V. I. Svobodnye ekonomicheskie zony stran SSAGPZ kak instrument innovatsionnogo razvitiya [Free Economic Zones of the GCC States as a Tool of Innovative Development]. *Innovatsii: perspektivy, problemy, dostizheniya, materialy III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. [Innovations: Perspectives, Problems, Achievements, Materials of the 3rd International Scientific-Practical Conference]. Moscow, Plekhanov Russian University of Economics, 2015, pp. 95–99. (In Russ.).
7. Shkvarya L. V. Inostranniy kapital v stranakh Persidskogo zaliva [Foreign Capital in the GCC States]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa Today], 2011, No. 2, pp. 39–46. (In Russ.).
8. Shkvarya L.V. SVOT-analiz SEZ v stranakh Persidskogo Zaliva i opyt dlya Rossii [SWOT-Analysis of SEZ in the GCC States and Experience for Russia]. *Geopolitika i ekogeodinamika regionov* [Geopolitics and Ecodynamics of the Regions], 2018, Vol. 4 (14), Issue 3, pp. 26–38. (In Russ.).
9. Borna R. The Oil King's Legacy: The Rise of Saudi Arabia's Financial Empire. Independently Published, 2025.
10. Special Economic Zones. The World Bank. Washington, 2008. Available at: <https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/SEZs%20->

%20Performance,%20Lessons%20Learned%20and%20Implications%20for%20Zone %20Development.pdf (accassed: 10.02.2025).

11. Trade Union Manual on Export Processing Zones. Geneva, International Labour Organization, 2014.

12. World Investment Report 2019: Special Economic Zones. Geneva, UNCTAD, 2019.

Поступила: 10.05.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Евгений Сергеевич Бирюков

кандидат экономических наук,
доцент Финансового университета;
доцент НИТУ МИСИС.
Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый
университет при Правительстве
Российской Федерации», 125167, Москва,
Ленинградский проспект, д. 49/2;
ФГАОУ ВО «Национальный
исследовательский технологический
университет «МИСИС», 119049, Москва,
Ленинский проспект, д. 4, стр. 1.
E-mail: biryukov-esr@mail.ru
ORCID 0009-0006-7565-2160

Владимир Владимирович Зайцев

экономист НПО «Прибор».
Адрес: АО «НПО «Прибор»
имени С. С. Голембиовского»,
117587, Москва, Кировоградская
ул., д. 1.
E-mail: vvz888vvz@yandex.ru

Ангелина Александровна Коломейцева

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры международных
экономических отношений
и внешнеэкономических связей им.
Н. Н. Ливенцева МГИМО МИД России.
Адрес: ФГАОУ ВО «Московский
государственный институт
международных отношений
(университет) Министерства
иностраных дел Российской
Федерации», 119454, Москва,
проспект Вернадского, д. 76.
E-mail: a.kolomeytseva@inno.mgimo.ru

Information about the authors

Evgeny S. Biryukov

PhD, Associate Professor of Financial
University; Associate Professor
of MISIS.
Address: Financial University
under the Government of the Russian
Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue,
Moscow, 125167, Russian Federation;
National University of Science
and Technology MISIS, 4 building
1 Leninsky Avenue, Moscow,
Russian Federation.
E-mail: biryukov-esr@mail.ru
ORCID 0009-0006-7565-2160

Vladimir V. Zaytsev

Economist, NPO "Pribor".
Address: NPO "Pribor" named
after S. S. Golembiovsky,
1 Kirovogradskaya Street, Moscow,
117587, Russian Federation
E-mail: vvz888vvz@yandex.ru

Angelina A. Kolomeytseva

PhD, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of International Economic Relations
and Foreign Economic Affairs named
after N. N. Liventsev, MGIMO University.
Address: Moscow State Institute
of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation,
76 Vernadskiy Avenue,
Moscow, 119454,
Russian Federation
E-mail: a.kolomeytseva@inno.mgimo.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-250-262>

ГОЛУБАЯ ЭКОНОМИКА КАК КАТАЛИЗАТОР ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ: ОПЫТ ФРАНЦИИ И ГЕРМАНИИ

Е. И. Соколова, Л. П. Тимошенко

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

Оказавшись перед лицом объективных глобальных проблем и стремясь развиваться в рамках мирового тренда голубой экономики, ведущие страны Западной Европы успешно используют новые, в том числе цифровые технологии, которые определяют путь к более экологичному будущему и усилению своих позиций в мировой экономике. Этот путь направлен на смягчение наиболее острых экологических рисков, усиление своего присутствия на рынках голубых технологий, а также сохранение международного сотрудничества в соответствующих сегментах мировой экономики и реализацию целей устойчивого развития. В статье последовательно проводится анализ ситуации в сфере развития голубой экономики Германии и Франции, выявляются их приоритеты, вскрывающие внутреннюю логику и имманентные противоречия данного процесса. Делается вывод, что Германия и Франция прошли значительный путь в направлении развития голубой экономики на основе формирования национальных и общеевропейской стратегий и остаются западноевропейскими лидерами в соответствующей сфере. Однако авторы приходят к выводу о том, что при ближайшем рассмотрении эти стратегии обнаруживают свою глубоко адаптивную и во многом противоречивую природу. Обосновывается точка зрения о необходимости проведения системной трансформации морской экономики и обеспечения лидерства в новых индустриях в сфере защиты окружающей среды, особенно в сфере возобновляемых источников энергии (ВИЭ) для формирования новых возможностей укрепления национальных позиций на мировом рынке в перспективе. Методологическую основу исследования составляют общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, исторический и логический методы, а также специальные методы исследования, такие как системный анализ, сравнительный анализ. В качестве теоретической и аналитической базы использовались официальные документы правительства Франции, Германии и других стран, данные международных организаций и труды ведущих специалистов в рассматриваемой области.

Ключевые слова: устойчивое развитие, морские товары, защита окружающей среды, голубые технологии.

THE BLUE ECONOMY AS A CATALYST FOR TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT: THE EXPERIENCE OF FRANCE AND GERMANY

Ekaterina I. Sokolova, Lyudmila P. Timoshenko
Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Faced with objective global challenges and striving to develop within the global trend of the blue economy, the leading countries of Western Europe are successfully using new technologies, including digital technologies, which are shaping the path to a greener future and strengthening their positions in the global economy. This path is aimed at mitigating the most acute environmental risks, strengthening its presence in the blue technology markets, as well as maintaining international cooperation in relevant segments of the global economy and achieving sustainable development goals. The article consistently analyzes the situation in the development of the blue economy in Germany and France, identifies their priorities, revealing the internal logic and inherent contradictions of this process. It is concluded that Germany and France have come a long way towards developing a blue economy based on the formation of national and pan-European strategies, and remain Western European leaders in the relevant field. However, the authors conclude that upon closer examination, these strategies reveal their deeply adaptive and largely contradictory nature. The author substantiates the point of view on the need for a systemic transformation of the marine economy and leadership in new industries in the field of environmental protection, especially in the field of renewable energy sources (RES), in order to create new opportunities to strengthen national positions in the global market in the future. The methodological basis of the research consists of general scientific methods of analysis and synthesis, induction and deduction, historical and logical methods, as well as special research methods such as system analysis, comparative analysis. The official documents of the governments of France, Germany and other countries, data from international organizations and the works of leading experts in the field under consideration were used as a theoretical and analytical base.

Keywords: sustainable development, marine products, environmental protection, blue technologies.

Введение

В XXI в. в связи с появлением новых тенденций и глубинных процессов в мировой экономике были пересмотрены экономические взаимоотношения между субъектами хозяйствования на страновом, региональном и мировом уровнях.

Одной из таких тенденций, значимость которых укрепляется на различных уровнях экономической системы, оказывает влияние на международное положение стран, на их социальную сферу и ряд других аспектов (например, климатическую составляющую), выступает голубая (или синяя) экономика, которая с точки зрения хозяйственной деятель-

ности развитых и развивающихся государств все чаще рассматривается как актив [12].

Развитые страны стремятся усилить свое присутствие в сфере голубой экономики, что требует от них активизации не просто вылова рыбы и наращивания объемов аквакультуры, но и развития голубых технологий, во многом базирующихся на цифровых основах. Это важно с точки зрения сохранения позиций этих государств в группе мировых лидеров технологического прогресса. Развитие морских возобновляемых источников энергии, глубоководных исследований, опреснения воды и биотехнологий становится основным катализатором технологических и промышленных инноваций во Франции и Германии. Обе страны не только находятся на переднем крае Европы в смежных областях [8; 10], но и поддерживают углубленное сотрудничество в рамках двусторонних отношений и в рамках ЕС.

Основные направления развития голубой экономики Германии и Франции и роль технологий

Отраслевая политика в области голубой экономики сложилась в Германии и Франции под влиянием мировых тенденций, западноевропейской политики, а также собственных внутристрановых задач, целей и амбиций обеих стран в сфере голубой экономики, которые имеют значительный приоритет. Если говорить об уровне ЕС, то следует упомянуть европейскую морскую, рыбную и аквакультурную политику, реализуемую через Европейский фонд морского, рыболовного и аквакультурного хозяйства (EMFAF), деятельность которого направлена на поддержку устойчивого рыболовства, развитие инноваций и защиту морских экосистем и способствует реализации цели устойчивого использования океанов в рамках Повестки ООН до 2030 года¹.

Существенное влияние на развитие голубой экономики оказывает общая стратегия ЕС по голубому росту, которая была разработана как часть морской политики Европейского союза. Она предполагает развитие прибрежного туризма, морской энергетики, аквакультуры и биотехнологий. В результате в период 2012–2022 гг. занятость в голубой экономике ЕС выросла на 23%, а наибольший вклад в этот рост (около 74%) обеспечил прибрежный туризм². Хотя динамика развития мощности морской энергетики остается неустойчивой (рис. 1), в фокусе внимания оказываются направления, потенциально способные принести новый экспортный доход, решить социальные проблемы, укрепить позиции на между-

¹ См.: European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF). – URL: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/funding-and-investment/emfaf_en?prefLang=es

² EU Blue Economy Report 2025. – URL: <https://op.europa.eu/webpub/mare/eu-blue-economy-report-2025/general-overview/overview-of-the-EU-blue-economy-sectors.html>

народном уровне. В этой связи показательными остаются уровни экономической активности в сфере голубой экономики Германии и Франции.

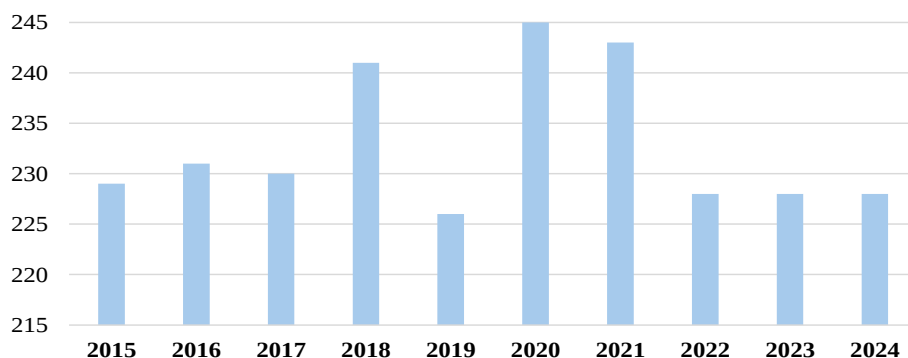


Рис. 1. Динамика развития мощности морской энергетики в Европе, 2015-2024 гг., МВт.¹

Рассмотрим ситуацию, которая складывается в последнее десятилетие в ФРГ. Германия всегда оставалась ведущим производителем высокотехнологичного оборудования, машиностроения, химической и фармацевтической промышленности. Сегодня страна формирует хозяйственную активность практически в этих же отраслях, но на основе новых направлений, в том числе циркулярной экономики, зеленых и голубых принципов с упором на соответствующие технологии [1].

Поэтому, как видно из табл. 1, в Германии на высоком уровне остаются производство и экспорт ряда позиций сегмента голубой экономики, таких как корабли и суда, портовое оборудование и его части; растет производство и экспорт фармацевтических препаратов и химических веществ, полученных из морских организмов, сопутствующее производство промышленного оборудования. Эти две позиции также демонстрируют самый большой рост по стоимостному объему экспорта, а третье место по приросту принадлежит позиции «Корабли, портовое оборудование и его части». Эти позиции (за исключением фармы) также лидируют и в немецком импорте, что говорит об их значимости для национальной экономики.

¹ Рис. 1; 2 составлены по: Marine energy capacity in Europe from 2010 to 2023. – URL: <https://www.statista.com/statistics/867949/marine-energy-capacity-in-europe/>

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Высокотехнологичное производство для защиты окружающей среды и использования экологически чистой энергии	16 309,6	14 717,9	15 339,0	16 322,4	18 177,4	18 061,8	18 593,9	21 306,1	22 745,1	22 094,8
Фармацевтические препараты и химические вещества, полученные из морских организмов, сопутствующее производство промышленного оборудования	79,1	79,6	87,6	93,4	104,9	113,0	104,1	150,1	246,8	169,8

Вместе с тем Германия имеет положительное сальдо внешнеторгового баланса в сфере торговли на мировом рынке голубыми товарами, за исключением нескольких позиций. Например, Германия импортирует больше продукции морского рыболовства, чем экспортирует ее. Основную долю экспорта (свыше $1/2$) занимают продукция высокотехнологичного производства для защиты окружающей среды и использования экологически чистой энергии, фармацевтические препараты и химические вещества, полученные из морских организмов, сопутствующее производство промышленного оборудования, т. е. экспорт продукции, производство которой основано на высоких технологиях, во многом связанных с собственными разработками. Это сохраняет место Германии в соответствующем сегменте мирового рынка, что очень важно для страны в условиях роста глобальных и западноевропейских рисков. Государство поддерживает это направление в русле общеевропейской политики.

В частности, Германия уделяет большое внимание разработке, производству и экспорту таких видов продукции, как морские ветровые турбины, актуальные с точки зрения развития морской энергетики не только в стране и в Западной Европе, но и в мире [9]. Германия и сама активно применяет на практике ветроэнергетические технологии. Так, в 2023 г. выработка энергии на основе возобновляемых источников энергии составила 510,4 ТВт · ч/год, в том числе электрической – 273,2 ТВт · ч/год, тепловой – 192,8 ТВт · ч/год; электроэнергии для транспорта – 44,4 ТВт · ч/год. При общем объеме финансирования научных работ по ВИЭ в 2023 г. (591,2 млн евро), разработки по ветроэлектростанциям стоили 62,7 млн евро, солнечной энергетике – 68,6 млн евро [4].

Еще одна позиция германской разработки и экспорта – глубоководные платформы и технологии передачи электроэнергии по сетям. В сфере портового оборудования можно отметить разработку нового поколения судов и электрификацию портов.

Германия традиционно использует собственные передовые достижения в сфере разработки новых видов лекарств и пищевых продуктов на биологической основе, а также биоразлагаемых упаковочных материалов из водорослей и морских микроорганизмов. На протяжении ряда лет она занимается исследованиями, перешедшими в практическую плоскость, в сфере изготовления сырья для текстильной промышленности из водорослей и морских микроорганизмов, что требует выхода научной и технической мысли страны на новые рубежи, во многом – флагманские в Европе [11].

Получили широкую известность на мировом рынке немецкие новые разработки и технологии в сфере цифрового глубоководного исследования с помощью роботизированных систем, в том числе цифровые морские двойники [2; 6].

Отмечается, что «инженеры из исследовательского центра Helmholtz-Zentrum Hereon разработали систему на основе водорода, которая позволяет автономным подводным аппаратам работать дольше и эффективнее»¹. Таким образом, мировой рынок подводной робототехники активно развивается, и роль Германии на нем остается существенной [7].

Во многом похожая ситуация характерна и для Франции. Голубая экономика сохраняет важную роль, что подтверждают формирование соответствующих контролирующих и регулирующих органов, развивающаяся нормативно-правовая база Пятой республики в рассматриваемой сфере и рост финансирования [5].

Способствуя развитию морских возобновляемых источников энергии, глубоководных исследований опреснения воды и биотехнологий, голубая экономика становится основным катализатором технологических и промышленных инноваций как во Франции, так и Германии. Обе страны не только находятся на переднем крае Европы в смежных областях, но и поддерживают углубленное сотрудничество в рамках двусторонних отношений и в рамках ЕС на основе финансовой поддержки как государства, так и ЕС [3]. В результате рынок приливной энергетики во Франции устойчиво растет, и такая тенденция сохранится до 2033 г. (рис. 2).

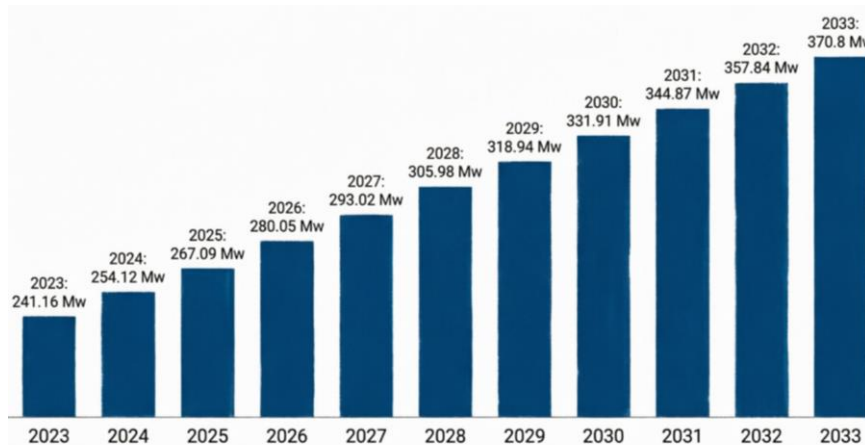


Рис. 2. Рынок приливной энергетики Франции, 2023–2033 гг., МВт

Как видно из табл. 2, Франция успешно экспортирует продукцию голубой экономики на мировой рынок, оставаясь одним из крупнейших ее поставщиков, хотя и уступает Германии по этому показателю.

¹ См.: Немецкие инженеры создали подводных роботов с искусственными жабрами для длительных океанических исследований. – URL: <https://www.ixbt.com/news/2025/01/19/nemeckie-inzhenery-sozdali-podvodnyh-robotov-s-iskusstvennymi-zhabrami-dlja-dlitelnyh-okeanicheskikh-issledovaniy.html>

Т а б л и ц а 2
Динамика экспорта и импорта товаров голубой экономики Франции в 2014–2023 гг. (в млн долл.)

1	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Экспорт										
Всего	20 449,7	18 529,7	19 743,4	20 981,2	23 781,4	23 200,0	21 309,8	24 550,0	26 647,6	26 625,7
В том числе:										
Морское рыболовство	1 338,9	1 239,50	1 319,31	1 335,55	1 399,17	1 287,64	1 117,65	1 774,75	1 724,22	17 16,41
Переработка морепродуктов	825,04	852,73	830,82	1 674,65	1 737,99	1 724,59	1 879,12	2 150,05	2 076,53	2 151,53
Корабли, портовое оборудование и его части	6 267,90	5 793,61	6 803,27	6 314,24	8 185,46	7 518,90	5 976,36	7 026,69	9 439,91	8 873,85
Высокотехнологичное производство для защиты окружающей среды и использования экологически чистой энергии	11 966,48	10 601,40	10 747,86	11 614,26	12 413,07	12 623,56	12 297,97	13 555,25	13 367,99	13 844,09
Фармацевтические препараты и химические вещества, полученные из морских организмов, сопутствующее производство промышленного оборудования	7 397,6	6 527,4	6 605,6	7 178,7	7 604,9	7 790,7	7 949,3	8 237,5	7 944,2	8 278,8
Импорт										
Всего	22 745,3	20 477,5	20 733,5	22 700,9	24 699,6	24 517,2	24 113,4	29 228,1	28 933,3	30 152,7
В том числе:										
Переработка морепродуктов	4 293,86	3 893,49	4 243,88	4 586,84	4 774,76	4 628,44	4 230,35	5 403,44	5 706,90	5 320,47
Корабли, портовое оборудование и его части	1 970,87	1 691,62	1 678,22	2 396,21	2 600,60	2 481,22	2 558,40	2 876,84	3 015,34	3 207,98
Корабли, портовое оборудование и его части	6 846,02	6 331,03	6 229,61	6 600,33	7 518,27	7 688,17	7 516,47	9 531,54	8 607,26	9 956,48
Высокотехнологичное производство для защиты окружающей среды и использования экологически чистой энергии	9 569,52	8 505,17	8 531,71	9 058,93	9 739,36	9 655,11	9 763,53	11 357,6	11 545,4	11 595,9
Фармацевтические препараты и химические вещества, полученные из морских организмов, сопутствующее производство промышленного оборудования	4 252,7	3 704,9	3 671,8	3 736,7	3 997,8	3 958,3	4 506,9	4 584,8	4 478,8	4 756,2

Страна остается нетто-импортером данного вида продукции, сохраняя отрицательное сальдо внешнеторгового баланса, в данном сегменте. Тем не менее по показателю морского рыболовства, в отличие от Германии, а также в сегменте переработки морепродукции Франция получает экспортную выручку.

При этом модель технологического развития в сфере голубой экономики у Франции менее сбалансирована, так как страна, в отличие от Германии, больше ориентируется на прибрежный (морской) туризм в силу своего географического расположения и наличия заморских территорий.

Потенциал голубой экономики как катализатор научно-технического и в целом социально-экономического прогресса Франции и Германии можно оценить как высокий и заслуживающий внимания в качестве примера для других стран.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

- 1) обе страны демонстрируют устойчивый рост как экспорта, так и импорта морских товаров за исследуемый период. Общий экспорт Германии вырос с 6,66 млрд долларов до 79,02 млрд долларов, Франции – с 20,45 млрд долларов до 26,63 млрд долларов;
- 2) наибольший объем торговли приходится на высокотехнологичную продукцию и суда с портовым оборудованием, что свидетельствует о развитой промышленной базе обеих стран;
- 3) сектор переработки морепродуктов показал значительный рост: у Германии – с 2,54 млрд долларов до 4,27 млрд долларов (экспорт), у Франции – с 0,83 млрд долларов до 2,15 млрд долларов, что указывает на развитие добавленной стоимости в отрасли;
- 4) Германия и Франция импортируют больше морских товаров, чем экспортируют, особенно в категориях высокотехнологичной продукции и судов, что характерно для развитых экономик с высоким внутренним спросом;
- 5) сектор морского рыболовства остается относительно стабильным без значительных колебаний.

Таким образом, опыт Германии и Франции в наращивании разработки, производства и экспорта высоких технологий и соответствующих товаров на мировой рынок в сфере голубой экономики может быть адаптирован другими странами с учетом собственной специфики.

Список литературы

1. Ачалова Л. В. Новая экономика как фактор трансформации социально-экономической модели ФРГ // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. Вступление. Путь в науку. – 2013. – № 4 (8). – С. 67–72.
2. Ачалова Л. В. Цифровая трансформация: опыт Германии // Цифровая экономика: тенденции и перспективы развития : сборник тезисов докладов национальной научно-практической конференции : в 2 т. – М. : ФГБУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова, 2020. – С. 57–60.
3. Ачалова Л. В., Тюрина О. А. Финансовая модель Франции: проблемы и перспективы // Современная экономика: концепции и модели инновационного развития : материалы VIII Международной научно-практической конференции : в 3 т. – М. : ФГБУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова, 2016. – С. 106–110.
4. Бутузов В. А. Возобновляемая энергетика Германии: статистика 2023 г., основные научные школы, тематика исследований, профессиональные союзы // Энергетика за рубежом. Приложение к журналу «Энергетик». – 2026. – № 2. – С. 32–37.
5. Довгаленко А. А., Никуленков В. В. Особенности эколого-экономической политики Франции // The Newman in Foreign Policy. – 2022. – Вып. 3. – № 66 (110).
6. Курьяновский В. П., Аленков В. В., Степаненко А. В., Покусев О. Н., Катцын Д. В., Акимов А. В., Уткин Н. А., Волокитин Ю. И., Намиот Д. Е., Шахрамьян М. А., Власова И. М. Развитие транспортно-логистических отраслей Европейского союза: открытый BIM, Интернет Вещей и киберфизические системы // International Journal of Open Information Technologies. – 2018. – Т. 6. – № 2. – С. 2307–8162.
7. Курбанова Д. Факторы и тенденции развития как водной, так и подводной робототехники // Научный электронный журнал Меридиан. – 2019. – № 15 (33). – С. 627–629.
8. Линецкий А. Ф. Политика декарбонизации в Германии: стратегия, инструменты и вызовы // Инновационная экономика. – 2026. – Т. 13. – № 1 (46). – С. 15–26.
9. Перминов Э. М. Новости возобновляемой энергетики // Энергетика за рубежом. Приложение к журналу «Энергетик». – 2026. – № 1. – С. 44–56.
10. Русакович В. И. Декарбонизация во Франции: основные особенности и направления // Инновационная экономика. – 2026. – Т. 13. – № 1. (46). – С. 37–52.
11. Саламов А. А. Новые проекты и технологии производства электроэнергии в Германии // Энергетика за рубежом. Приложение к журналу «Энергетик». – 2010. – № 5. – С. 11–16.
12. Шкваря Л. В. Голубая экономика как элемент глобального хозяйства: сущность задачи и возможности международного сотрудничества // Россия и Азия. – 2024. – № 4 (30). – С. 6–22.

References

1. Achalova L. V. Novaya ekonomika kak faktor transformatsii sotsialno-ekonomicheskoy modeli FRG [The New Economy as a Factor in the Transformation of the Socio-Economic Model of Germany]. *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova. Vstuplenie. Put v nauku* [Bulletin of the Plekhanov Russian University of Economics. Introduction. The Path to Science], 2013, No. 4 (8), pp. 67–72. (In Russ.).
2. Achalova L. V. Tsifrovaya transformatsiya: opyt Germanii [Digital Transformation: the German Experience]. *Tsifrovaya ekonomika: tendentsii i perspektivy razvitiya: sbornik tezisov dokladov natsionalnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Digital Economy: Trends and development prospects: Collection of Abstracts of the National Scientific and Practical Conference], in 2 vol. Moscow, FGBU VO «REU im. G. V. Plekhanova, 2020, pp. 57–60. (In Russ.).
3. Achalova L. V., Tyurina O. A. Finansovaya model Frantsii: problemy i perspektivy [The Financial Model of France: Problems and Prospects]. *Sovremennaya ekonomika: kontseptsii i modeli innovatsionnogo razvitiya: materialy VIII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Modern Economics: Concepts and Models of Innovative Development: Materials of the VIII International Scientific and Practical Conference], in 3 vol. Moscow, FGBU VO «REU im. G. V. Plekhanova, 2016, pp. 106–110. (In Russ.).
4. Butuzov V. A. Vozobnovlyаемая энергетика Germanii: statistika 2023 g., osnovnye nauchnye shkoly, tematika issledovaniy, professionalnye soyuzy [Renewable Energy in Germany: Statistics for 2023, Main Scientific Schools, Research Topics, Trade Unions]. *Energetika za rubezhom. Prilozhenie k zhurnalu "Energetik"* [Energy Abroad. Appendix to the Magazine "Energetik"], 2026, No. 2, pp. 32–37. (In Russ.).
5. Dovgalenko A. A., Nikulenko V. V. Osobennosti ekologo-ekonomicheskoy politiki Frantsii [Features of the Ecological and Economic Policy of France]. *The Newman in Foreign policy* [The Newman in Foreign policy], 2022, Issue 3, No. 66 (110). (In Russ.).
6. Kupryanovskiy V. P., Alenkov V. V., Stepanenko A. V., Pokusaev O. N., Kattsyn D. V., Akimov A. V., Utkin N. A., Volokitin Yu. I., Namiot D. E., Shakhramanyan M. A., Vlasova I. M. Razvitie transportno-logisticheskikh otrasley Evropeyskogo soyuza: otkrytyy BIM, Internet Veshchey i kiberfizicheskie sistemy [Development of Transport Andlogistics Industries of the European Union: Open BIM, Internet of Things and Cyberphysical Systems]. *International Journal of Open Information Technologies* [International Journal of Open Information Technologies], 2018, Vol. 6, No. 2, pp. 2307–8162. (In Russ.).
7. Kurbanova D. Faktory i tendentsii razvitiya kak vodnoy, tak i podvodnoy robototekhniki [Factors and Trends in the Development of Both Aquatic and Underwater Robotics]. *Nauchnyy elektronnyy zhurnal Meridian* [Scientific Electronic Journal Meridian], 2019, No. 15 (33), pp. 627–629. (In Russ.).

8. Linetskiy A. F. Politika dekarbonizatsii v Germanii: strategiya, instrumenty i vyzovy [Decarbonization Policy in Germany: Strategy, Tools and Challenges]. *Innovatsionnaya ekonomika* [Innovative Economics], 2026, Vol. 13, No. 1 (46), pp. 15–26. (In Russ.).

9. Perminov E. M. Novosti vozobnovlyaemoy energetiki [Renewable Energy News]. *Energetika za rubezhom. Prilozhenie k zhurnalu "Energetik"*. [Energy Abroad. Appendix to the Magazine "Energetik"], 2026. No. 1, pp. 44–56. (In Russ.).

10. Rusakovich V. I. Dekarbonizatsiya vo Frantsii: osnovnye osobennosti i napravleniya [Decarbonization in France: Main Features and Directions]. *Innovatsionnaya ekonomika* [Innovative Economy], 2026, Vol. 13, No. 1 (46), pp. 37–52. (In Russ.).

11. Salamov A. A. Novye proekty i tekhnologii proizvodstva elektroenergii v Germanii [New Projects and Technologies of Electric Power Production in Germany]. *Energetika za rubezhom. Prilozhenie k zhurnalu "Energetik"* [Energy Abroad. Appendix to the Magazine "Energetik"], 2010, No. 5, pp. 11–16. (In Russ.).

12. Shkvarya L. V. "Golubaya" ekonomika kak element globalnogo khozyaystva: sushchnost zadachi i vozmozhnosti mezhdunarodnogo sotrudnichestva [The "Blue" Economy as an Element of the Global Economy: the Essence of the Task and the Possibilities of International Cooperation]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 4 (30), pp. 6–22. (In Russ.).

Поступила: 12.04.2026

Принята к печати: 01.06.2026

Сведения об авторах

Екатерина Иосифовна Соколова
кандидат филологических наук,
доцент кафедры иностранных языков
№ 3 РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Sokolova.EI@rea.ru

Людмила Петровна Тимошенко
старший преподаватель кафедры
иностранных языков № 3
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Timoshenko.LP@rea.ru

Information about the authors

Ekaterina I. Sokolova
PhD, Associate Professor
of the Department of Foreign
Languages N 3 of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Sokolova.EI@rea.ru

Lyudmila P. Timoshenko
Senior Professor of the Department
of Foreign Languages N 3
of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Timoshenko.LP@rea.ru

Требования, предъявляемые к статье для публикации в журнале

Представляемый материал должен быть оригинальным, не опубликованным ранее в том же виде в других печатных и электронных изданиях.

Структура статьи должна включать следующие обязательные элементы:

1. **Заглавие** статьи (должно быть коротким, отражать суть исследовательской проблемы).
2. **Инициалы и фамилию** автора(ов).
3. **Резюме** статьи (200–250 слов).
4. **Ключевые слова** (5–10 слов).
5. **Основной текст** (не более 30 тыс. знаков).
6. **Список литературы**.
7. **Сведения об авторе** (ФИО полностью, научные звания, должность, место работы и его почтовый адрес, включая почтовый индекс, научная специализация, e-mail).

Название, аннотация статьи, ключевые слова, информация об авторах даются на русском и английском языке, пристатейный библиографический список на русском языке должен быть транслитерирован латиницей и переведен на английский язык.

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова (РЭУ им. Г. В. Плеханова) в англоязычной версии указывать как **Plekhanov Russian University of Economics**.

Ключевые слова должны отражать основное содержание статьи, по возможности не повторять термины заглавия и аннотации, использовать термины из текста статьи, а также термины, определяющие предметную область и включающие другие важные понятия, которые позволят облегчить и расширить возможности нахождения статьи средствами информационно-поисковой системы.

Авторское резюме статьи является кратким изложением научной работы. Результаты работы описывают предельно точно и информативно. При этом отдается предпочтение новым результатам и данным долгосрочного значения, важным открытиям, выводам, которые опровергают существующие теории, а также данным, которые, по мнению автора, имеют практическое значение. В авторском резюме не должны повторяться сведения, содержащиеся в заглавии статьи.

1. **Основная часть** статьи должна содержать в себе теоретико-методологическую часть, в которой определяется и обосновывается выбор методов для решения поставленного вопроса или проблемы; демонстрацию количественных и качественных данных, полученных в ходе ре-

ализации указанных методов и методик; обобщение и встраивание полученных результатов в интеллектуальную историю исследуемого предмета. Статья должна быть написана языком, понятным как специалистам в данной области, так и широкому кругу читателей, заинтересованных в обсуждении темы. Оригинальность текста должна быть более 80%.

Ссылки оформляются в основном тексте статьи путем указания в конце предложения в **квадратных скобках** порядкового номера упоминаемого произведения из списка литературы, а в случае цитаты – и номера страницы цитируемого произведения [3. – С. 5].

Текст печатается в редакторе MS Word через полтора интервала с одной стороны бумаги формата А4 шрифтом Times New Roman размером 12 пт, страницы нумеруются.

Рисунки должны иметь расширение, совместимое с MS Word. Все буквенные обозначения на рисунках необходимо пояснить в основном или подрисуночном тексте. Подписи к рисункам и заголовки таблиц обязательны. Поскольку журнал печатается в одну краску, использование цветных рисунков и графиков не рекомендуется.

В математических формулах греческие и русские буквы следует набирать прямым шрифтом, латинские – курсивом. Нумеровать необходимо только те формулы, на которые есть ссылки в последующем изложении. Нумерация формул сквозная.

После текста статьи приводятся два тождественных пронумерованных списка литературы. Один список литературы для русскоговорящих читателей оформляется в соответствии с действующим ГОСТ Р 7.0.5–2008. Второй список (**References**) для иностранных читателей оформляется в соответствии с требованиями журналов, включенных в базу данных Scopus. Нумерация в двух списках должна полностью совпадать. Они должны быть идентичными по содержанию, но разными по оформлению.

Транслитерировать можно автоматически с помощью **translit.ru**, режим транслитерации следует выбрать LC (Library of Congress).

Статьи, поступающие в редакцию журнала, проходят обязательное «слепое» рецензирование. По решению редколлегии журнала статьи могут быть отправлены автору на доработку или отклонены по формальным или научным причинам (автору направляется мотивированный отказ). Вместе со статьей авторы передают в редакцию лицензионный договор и акт передачи.

За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы.

Плата за публикацию рукописи не взимается.