

А.А. МИГРАНЯН

доктор экономических наук, профессор, заведующая сектором
экономических исследований Института мировой экономики
и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН;
заведующая кафедрой политической экономии имени В.Ф. Станиса
РУДН имени П. Лумумбы

А.И. ЛИТВИНОВ

аспирант кафедры международных экономических отношений
РУДН имени П. Лумумбы

**ТРАНСФОРМАЦИЯ ПАРАДИГМ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ФОРМИРОВАНИЕ
САНКЦИОННО УСТОЙЧИВОЙ ЛОГИСТИКИ
В СИСТЕМЕ «РОССИЯ–ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ»**

В статье анализируется, как санкционные шоки 2022–2024 гг. и переход к полицентричной модели мировой экономики меняют теоретические подходы к международной торговле и практическую организацию логистики. Авторы указывают на то, что новая формирующаяся парадигма международной торговли в евразийском пространстве характеризуется синтезом элементов логистического протекционизма, теории геоэкономических коридоров и концепции санкционной устойчивости. Методология работы сочетает критический обзор классических теорий (от Рикардо до Кругмана), количественную оценку структурных сдвигов в торговле России со странами Центральной Азии за 2010–2024 гг. и SWOT-анализ логистической инфраструктуры региона. Проведенный анализ эмпирических данных показывает, что трансформация носит дивергентный характер: с одной стороны, растет производственная кооперация, с другой – Центральная Азия превращается в реэкспортный хаб. Ключевой вывод: преодоление противоречия между растущим транзитным потенциалом и инфраструктурными ограничениями возможно только через скоординированную стратегию логистического суверенитета. Результаты исследования могут послужить теоретико-прикладной основой для разработки политики экономической безопасности и развития транспортных коридоров в евразийском пространстве.

Ключевые слова: международная торговля, логистический протекционизм, санкционно устойчивая логистика, геоэкономические коридоры, экономические санкции, транспортные коридоры, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Центральная Азия, логистический суверенитет, реэкспорт, SWOT-анализ.

УДК: 339.5, 656

EDN: SWNBZE

DOI: 10.52180/2073-6487_2026_4_157_175

Введение

Современный этап развития мировой экономики характеризуется фундаментальной трансформацией сложившейся архитектуры международных экономических отношений. На смену униполярной модели глобализации приходит полицентричная система, основанная на конкуренции региональных экономических центров и усилении роли национальных государств в регулировании трансграничных потоков [14]. Пандемия COVID-19 и эскалация санкционного противостояния в 2022–2024 гг. ускорили пересмотр базовых принципов организации международной торговли и логистических систем.

Концепция «черных лебедей» Н. Талеба, описывающая высоковероятное влияние редких и непрогнозируемых событий, наиболее полно описывает подобные турбулентные процессы [21]. Санкционные ограничения 2022–2024 гг. и пандемийный кризис 2020 г. выявили уязвимость глобальных цепочек поставок. Как показал анализ статистики внешней торговли России (см. табл. 1), разрыв традиционных логистических маршрутов с ЕС привел к переориентации потоков на восточные и южные направления. Это актуализировало проблему экономической безопасности [13] и поставило вопрос о пересмотре классических теорий международной торговли, которые не учитывают факторы стратегической устойчивости.

Классические теории международной торговли – сравнительные преимущества Д. Рикардо [8] и факторная обеспеченность Хекшера–Олина [16; 19] – не позволяют в полной мере объяснить современные процессы фрагментации глобальных цепочек создания стоимости и регионализации торговых потоков. Санкционные ограничения, являясь инструментом геоэкономической конкуренции, выступают катализатором формирования новых правил международного экономического взаимодействия.

Особую значимость эти процессы приобретают в евразийском пространстве, где происходит активное переформатирование торгово-логистических связей между Российской Федерацией и странами Центральной Азии. По данным Евразийской экономической комиссии, за период 2014–2024 гг. товарооборот России со странами Центральной Азии продемонстрировал устойчивую положительную динамику, при одновременном изменении товарной структуры в сторону роста доли несырьевого экспорта. Как отмечает А.В. Кузнецов, после 2022 г. произошло ускорение экономического развития России на глобальный Юг, в котором страны Центральной Азии стали играть ключевую роль не только как торговые партнеры, но и как критически важные логистические мосты [6]. Эти измене-

ния сопровождаются качественной трансформацией логистической инфраструктуры – развитием международных транспортных коридоров «Север–Юг» и «Восток–Запад», грузопоток по которым вырос на 42% в 2022–2024 гг. [4].

Обзор литературы

Степень изученности проблемы характеризуется значительным вниманием исследователей к отдельным аспектам трансформации международной торговли. Фундаментальный вклад в понимание современных экономических процессов внесли Р. Болдуин [14] (концепция «великой конвергенции»), Д. Дрезнер [15] (теория санкционной устойчивости) и Ж.-П. Родриг [20] (география транспортных систем). Среди российских ученых следует выделить работы Е.Ю. Винокурова [4] по евразийской интеграции, А.Н. Спартака [10] по трансформации мирового экономического порядка, Л.Б. Вардомского [3] по международной регионализации. Отдельный пласт исследований посвящен непосредственно инструментам геоэкономического влияния. Классические работы Г.К. Хафбауэра и его коллег [18] заложили основу для системного анализа экономических санкций, их классификации и оценки эффективности. Д. Дрезнер развил эту теорию, введя понятие «санкционного парадокса» и исследовав эволюцию санкций от тотальных эмбарго к точечным «умным» мерам [15]. *Однако в данных работах логистическая составляющая адаптации к санкциям остается периферийной.*

В контексте евразийского пространства особую ценность представляют исследования, посвященные транспортно-логистической инфраструктуре. Работа М. Тураевой заложила основу для понимания унаследованной транспортной системы Центральной Азии и ее потенциала в условиях новой регионализации [12]. В. Егоров исследует транспортные коридоры через призму геополитики, рассматривая их как инструмент формирования зон влияния и экономической интеграции [5]. Непосредственно анализу современных транзитных коридоров Евразии, их роли в условиях разрыва традиционных связей посвящено исследование Д. Малышевой, что крайне важно для контекста данного исследования [7].

Вопросы экономической безопасности и стратегического управления в новых условиях глубоко проработаны в фундаментальном труде под редакцией В. Сенчагова, где логистическая составляющая рассматривается как один из ключевых элементов национальной и региональной устойчивости [13].

Однако комплексный анализ трансформации парадигм международной торговли во взаимосвязи с формированием санкционно устойчивой логистики в евразийском пространстве остается недостаточно разработанным. Это дает основание авторам более подробно остановиться на данном аспекте поставленной проблемы.

Теоретические основы новой парадигмы: от деконструкции классических теорий к концепции логистического суверенитета

Кризис классических парадигм в условиях геоэкономической турбулентности. Фундаментальная трансформация мирохозяйственных связей, многократно усиленная как по размерам, так и по скорости пандемическими шоками и санкционным противостоянием, выявила методологическую ограниченность классических теорий международной торговли для ее объяснения. Анализ их базовых предпосылок в контексте современных вызовов позволяет выявить три ключевых лакуны.

Во-первых, теории, основанные на принципах сравнительных преимуществ (Д. Рикардо) [8] и факторной обеспеченности (Э. Хекшер [16], Б. Олин [19]), исходят из предпосылки о беспрепятственном движении товаров и факторов производства. Их ядром является максимизация глобальной эффективности через специализацию. Однако в условиях целенаправленного разрыва логистических цепочек, введения торговых и финансовых барьеров, эта предпосылка теряет силу. Санкционный режим, как отмечает Д. Дрезнер [15], эволюционировал от тотальных эмбарго к точечным «умным» мерам, избирательно нарушающим именно наиболее эффективные, отлаженные цепочки. В результате сравнительные преимущества, основанные на издержках производства, нивелируются новым, принудительно формируемым сравнительным преимуществом – логистической доступностью и устойчивостью. Товар, который дешевле произвести в стране А, может стать экономически нецелесообразным, если его логистический маршрут в страну Б удлинится, удорожается или становится непредсказуемым из-за санкционных рисков.

Во-вторых, новые торговые теории (П. Кругман, Э. Хелпман) [17], акцентирующие внимание на экономии от масштаба и дифференциации продукта в условиях монополистической конкуренции, также не учитывают императив безопасности. Их модель предполагает, что глобальные цепочки создаются бизнесом для минимизации издержек и максимизации доступа к рынкам. Однако они не рассматривают сценарий, когда государство как актор целенаправленно использует зависимость от этих цепочек в качестве инструмента принуждения. Как показывает практика санкций 2022–2024 гг., глобально оптимизированная цепочка, выстроенная по принципу «точно в срок», оказывается наиболее уязвимой к шокам. Бизнес-логика эффективности вступает в противоречие с государственной логикой безопасности, и в условиях кризиса последняя получает приоритет. Это приводит к фрагментации глобальных

цепочек создания стоимости и их регионализации, но не по критерию экономической эффективности, а по критерию снижения политических и логистических рисков.

В-третьих, ни одна из классических парадигм не рассматривает логистическую инфраструктуру как активный, стратегический актив, формирующий конкурентные преимущества. В их рамках транспорт – это нейтральный фактор, пассивно снижающий транзакционные издержки. В новой реальности, как верно отмечает В. Егоров [5], транспортные коридоры становятся инструментом геополитического влияния и геоэкономической интеграции. Контроль над ключевыми узлами (порты, сухопутные переходы, логистические хабы) и артериями (международные транспортные коридоры) позволяет не только обслуживать торговлю, но и формировать его новые направления, создавая зависимости и союзы. Все это говорит о том, что классические теории не дают ответа на вызовы, порожаемые санкциями и разрывом цепочек поставок. Нужна новая теоретическая рамка, где логистика трактуется не как вспомогательная функция, а как структурирующий элемент международной торговли.

В условиях турбулентности мирохозяйственных связей традиционные постулаты о сравнительных преимуществах и глобальной эффективности дают сбой – возникает «эффект рикошета», когда санкции против одной страны оборачиваются ростом цен и перестройкой потоков в масштабах всего рынка [11]. Поэтому анализ торгово-логистических систем требует выхода за рамки чистой экономики и учета геоэкономических факторов и факторов безопасности.

Логистический протекционизм как новая парадигма конкурентного преимущества. В основе этой смены парадигмы – переопределение источников конкурентного преимущества. Если в классической модели Хекшера-Олина [16; 19] ключевым конкурентным преимуществом был доступ к факторам производства, то теперь на первый план выходит контроль над критической логистической инфраструктурой – портами, железными дорогами, сухопутными переходами, цифровыми платформами управления грузопотоками. Этот феномен можно определить как *логистический протекционизм* – стратегию, при которой конкурентное преимущество и экономическая безопасность обеспечиваются не через максимизацию открытости, а через суверенизацию и управление ключевыми узлами и коридорами товародвижения.

Этот переход находит свое отражение в изменении приоритетов торговой политики. На смену идее снижения тарифных барьеров приходит протекционизм правил и стандартов, что особенно ярко проявляется в создании технологически замкнутых логистических экосистем, например, в рамках цифровой повестки ЕАЭС [2]. Контроль над цифровыми

платформами отслеживания грузов, системами электронного документооборота и таможенного администрирования становится новым нетарифным инструментом, обеспечивающим технологический суверенитет и снижающим риски внешнего давления.

Следовательно, логистический протекционизм смещает фокус с конкуренции товаров и услуг на конкуренцию логистических моделей и экосистем.

Концепция санкционно устойчивой логистики в евразийском контексте. Развивая теоретические положения Д. Дрезнера [15] о санкционной устойчивости, в данном исследовании предлагается концепция санкционно устойчивой логистики. Под ней понимается свойство логистической системы сохранять функциональность и выполнять свои задачи в условиях целенаправленного внешнего ограничительного давления за счет комплекса превентивных и адаптационных механизмов.

Ключевыми элементами такой системы применительно к евразийскому пространству являются:

1) диверсификация маршрутов и видов транспорта: создание избыточности в логистических цепях для нивелирования рисков блокировки отдельных направлений;

2) развитие импортозамещающей логистики: создание собственных конкурентоспособных услуг и технологий в сфере транспорта, складирования и управления цепями поставок;

3) формирование альтернативных финансовых механизмов: обеспечение бесперебойности расчетов, что находит свое выражение в росте доли взаиморасчетов в национальных валютах стран ЕАЭС, ШОС, БРИКС [1].

4) гармонизация регуляторных сред и создание общих цифровых платформ как основы для снижения внутренних транзакционных издержек и повышения конкурентоспособности региона в целом.

Формирующаяся парадигма международной торговли в евразийском пространстве характеризуется синтезом элементов логистического протекционизма, теории геоэкономических коридоров и концепции санкционной устойчивости. Из предложенного теоретического подхода вытекает гипотеза: санкционные шоки меняют не только объемы, но и содержание торгово-логистических связей России и Центральной Азии – страны региона перестают быть просто поставщиками сырья или рынками сбыта, они становятся активными хабами новой, принудительно регионализируемой системы.

Для проверки данного предположения был проведен многоэтапный анализ. На первом этапе рассматривался макроконтекст: как изменилась география внешней торговли России в целом и какое место в ней заняла Центральная Азия. Затем – микроэкономический срез: анализ товарной структуры взаимных потоков был призван показать, чем

обусловлен рост – углублением кооперации или реэкспортными операциями. И наконец, выявленные тренды были систематизированы в рамках SWOT-анализа, позволяющего перейти от констатации фактов к оценке потенциала и ограничений формирующейся логистической системы.

Макроконтекст трансформации: структурный сдвиг в географии внешней торговли России (2010–2024 гг.)

В соответствии с предложенной последовательностью была проведена оценка макроконтекста – общего перераспределения торговых потоков России в ответ на санкционные шоки, что позволило определить место и относительную значимость центральноазиатского вектора в новой геоэкономической конфигурации.

Данные ниже (см. табл. 1) свидетельствуют о тектоническом сдвиге в географии российской торговли, который можно структурировать в виде ключевых трендов в географии внешней торговли России.

Таблица 1

Динамика товарооборота России с ключевыми партнерами, млрд долл. США

Страна	2010	2013	2014	2019	2020	2021	2022	2024
Китай	55,5	89,3	95,3	110,9	107,6	145,7	190,3	244,6
ЕС	386,8	505,2	437,3	322,2	262,9	357,5	284,9	80,0
Индия	5,0	6,2	6,4	9,1	8,5	12,0	43,6	69,2
Турция	26,2	33,3	31,6	27,3	22,3	34,7	68,2	52,6
ЦА	15,0	32,4	28,7	29,1	26,9	36,2	40,5	50,0
ОАЭ	1,3	2,3	2,7	3,7	2,6	5,2	10,8	11,5
США	32,5	39,0	35,2	29,0	22,7	37,1	16,8	3,8
Иран	0,8	1,1	0,9	1,6	1,6	2,1	2,2	3,2
Прочие страны	102,7	133,5	146,2	133,7	113,7	155,4	193,8	203,2
Весь товарооборот	626	842	784	667	569	786	851	718

Примечание: показатели за 2022–2024 гг. получены на основе зеркальной статистики стран-партнеров (база International Trade Map); категория «прочие страны» отражает совокупный товарооборот со всеми остальными торговыми партнерами России.

Источник: рассчитано авторами по: база данных международной торговой базы International Trade Map. <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 16.12.2025).

1. *Коллапс западного вектора.* В 2013 г. товарооборот России с ЕС и США достиг 544 млрд долл., а к 2024 г. упал до 84 млрд – в 6,5 раза. Это наглядная иллюстрация того, как санкции и контрмеры перекро-

или структуру российской внешней торговли, высвободив огромные объемы товарных и финансовых потоков.

2. *Утверждение новой иерархии с доминированием Китая.* КНР не просто заместила западное направление, но и многократно нарастила взаимодействие: в 2024 г. ее доля в товарообороте России достигла 34,1%, а абсолютный объем – 244,6 млрд долл., что превышает все остальные направления вместе взятые (кроме ЕС в его докризисном состоянии). Однако, как справедливо отмечается в докладе ИЭ РАН [9], такая перестройка не означает диверсификации. Напротив, доля первой десятки торговых партнеров выросла с 58,8% в 2021 г. до 70,1% в 2024 г. – внешняя торговля стала более концентрированной, а значит, и более уязвимой для внешнего давления.

3. *Формирование «пояса роста» на Юге и Востоке.* Группа стран, включающая Турцию, Индию, ОАЭ, Иран и государства Центральной Азии, демонстрирует взрывной рост товарооборота после 2021 г. Особенно показателен случай Индии (рост в 5,8 раза к 2024 г. по сравнению с 2021 г.), что указывает на полицентричный, а не моноцентричный характер новой системы. В этой системе страны Центральной Азии выступают не изолированно, а как совместные участники в переориентации торговых потоков на восточные и южные направления.

Произошедшая структурная перестройка географии внешней торговли России, вопреки распространенным оценкам, не привела к диверсификации торговых партнеров. Как показано в докладе ИЭ РАН [9], концентрация товарооборота на ограниченном числе стран существенно возросла, что в условиях геополитической нестабильности создает дополнительные уязвимости для российской экономики.

Анализ на первом этапе показал тектонический сдвиг и формальный рост значимости Центральной Азии, однако он оставляет открытым содержательный вопрос о природе этого роста. Является ли он индикатором реальной экономической интеграции или же логистической адаптации? Для ответа необходимо перейти от анализа общих объемов к исследованию товарной наполненности взаимных потоков.

Структурная трансформация товарных потоков: углубление кооперации и феномен реэкспорта (2019–2024 гг.)

Установленный на макроуровне рост товарооборота требует качественной расшивки. Является ли он индикатором реальной экономической интеграции или же логистической адаптации? Для ответа необходим анализ товарной структуры взаимной торговли, позволяющий выявить два ключевых, потенциально разнонаправленных тренда: углубление производственной кооперации и формирование реэкспортных каналов.

Эволюция российского экспорта в ЦА: от сырьевой основы к диверсификации переработки. Данные в табл. 2 указывают на два ключевых структурных сдвига в российском экспорте в ЦА: резкое усиление доминирования энергетического сырья и дивергенция в обрабатывающем секторе.

Первый тренд – резкое усиление энергосырьевой составляющей: доля минерального топлива (группа 27) выросла с 11,9% до 22,3%, а стоимостной объем увеличился в 3,1 раза. Это свидетельствует о стратегической переориентации потоков ТЭК с европейского рынка на центральноазиатское направление, который стал для России и буфером, и критическим рынком сбыта.

Второй тренд – дивергенция в обрабатывающей промышленности. На фоне стагнации высокотехнологичного машиностроения (группы 84, 85) наблюдается рост экспорта продукции средней переработки: сахара и кондитерских изделий (группа 17) – в 4 раза, химической продукции (группа 28) – в 3 раза, а также древесины и изделий из нее (группа 44) рост на 70%. Это говорит о том, что российские производители успешно замещают на рынках ЦА товары из третьих стран, а кооперация углубляется в тех сегментах, где решающую роль играют логистическая доступность и массовый спрос. Экспортная модель эволюционирует от сырьевой монозависимости к трехуровневой структуре: укрепленное энергетическое ядро, быстрорастущий слой переработанных товаров и – пока – небольшой сегмент высоких технологий.

Трансформация российского импорта из ЦА: коллапс традиционной модели и доминирование реэкспорта. Если экспорт отражает стратегию рыночного проникновения, то импорт служит точнейшим индикатором глубинных логистических сдвигов. Табл. 3 демонстрирует радикальную смену парадигмы.

Коллапс традиционного сырьевого импорта. Поставки энергоносителей (группа 27) сократились в 3,6 раза, утратив лидирующую позицию. Это подтверждает перестройку глобальных цепочек, в которой ЦА как источник сырья теряет прежнюю роль.

Аномальный рост реэкспорта как системный феномен. На первый план вышли товары, не производимые в ЦА в соответствующих объемах: импорт машин и оборудования (84) вырос в 7,8 раза, электрических машин (85) – в 5,2 раза, оптических инструментов (90) – в 37 раз. География потоков (Кыргызстан, Узбекистан) однозначно указывает на организацию параллельных импортных цепочек из Китая и Турции в обход санкционных ограничений.

Сохранение нишевой специализации. Устойчивый рост импорта хлопка, фруктов и текстиля подтверждает сохранение традиционной аграрной и промышленной специализации отдельных стран ЦА.

Таблица 2

Сравнительная структура российского экспорта в ЦА: ключевые товарные группы в 2019 и 2024 г., млрд долл. США

HS код 2	Описание	2019	2024
27	Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	2,5	7,8
72	Черные металлы	2,0	3,3
73	Изделия из черных металлов	1,3	2,2
84	Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	1,8	1,7
44	Древесина и изделия из нее; древесный уголь	1,0	1,7
39	Пластмассы и изделия из них	0,8	1,3
85	Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	1,0	1,1
86	Железнодорожные локомотивы или трамвайные моторные вагоны, подвижной состав и их части; путевое оборудование и устройства для железных дорог или трамвайных путей и их части; механическое (включая электромеханическое) сигнальное оборудование всех видов	0,4	0,9
17	Сахар и кондитерские изделия из сахара	0,2	0,8
28	Продукты неорганической химии; соединения неорганические или органические драгоценных металлов, редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов	0,3	0,8
71	Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	0,3	0,7
15	Жиры и масла животного или растительного происхождения и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения	0,5	0,6
19	Готовые продукты из зерна злаков, муки, крахмала или молока; мучные кондитерские изделия	0,3	0,6
87	Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их части и принадлежности	1,3	0,5
21	Разные пищевые продукты	0,3	0,5
Прочие		6,9	10,4

Примечание: данные за 2024 г. получены на основе зеркальной статистики стран-партнеров (база International Trade Map); группировка товаров приведена по двузначным кодам ТН ВЭД.

Источник: рассчитано авторами по: база данных международной торговой базы International Trade Map. <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 16.12.2025).

Таблица 3

**Сравнительная структура российского импорта из стран ЦА:
ключевые товарные группы в 2019 и 2024 г., млрд долл. США**

HS код 2	Описание	2019	2024
28	Продукты неорганической химии; соединения неорганические или органические драгоценных металлов, редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов	0,6	2,3
72	Черные металлы	1,0	1,3
84	Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	0,2	1,2
61	Предметы одежды и принадлежности к одежде, трикотажные машинного или ручного вязания	0,3	1,1
26	Руды, шлак и зола	1,4	0,8
85	Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности	0,2	0,8
52	Хлопок	0,3	0,7
8	Съедобные фрукты и орехи; кожура цитрусовых или дынь	0,2	0,6
27	Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	1,6	0,4
63	Прочие готовые текстильные изделия; наборы; одежда бывшая в употреблении и тряпье; лоскуты	0,1	0,4
39	Пластмассы и изделия из них	0,3	0,4
79	Цинк и изделия из него	0,2	0,3
87	Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их части и принадлежности	0,1	0,3
7	Овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды	0,1	0,3
60	Трикотажные полотна машинного или ручного вязания	0,1	0,3
Прочие		1,5	3,7

Примечание: данные за 2024 г. получены на основе зеркальной статистики стран-партнеров (база International Trade Map); группировка товаров приведена по двузначным кодам ТН ВЭД.

Источник: рассчитано авторами по: база данных международной торговой базы International Trade Map. <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 16.12.2025).

Анализ товарной структуры (см. табл. 2, табл. 3) выявил две разнонаправленные тенденции. Мы видим асимметрию: экспорт из России в ЦА растет за счет сырья и переработки, а импорт из ЦА в Россию заполнен товарами, которые в самом регионе не производятся, – машинами, оборудованием, электроникой. Это прямое свидетельство того, что через Кыргызстан и Узбекистан выстраиваются каналы

реэкспорта. Такая асимметрия ложится тяжелым бременем на транспортную систему: порты Каспия, пограничные переходы (Петухово, Достык) и железнодорожные магистрали работают с перегрузкой. Их способность одновременно пропускать и сырье, и сложные реэкспортные цепочки становится определяющим фактором устойчивости всей конструкции. Поэтому следующий шаг нашего исследования – стратегический анализ самой логистической системы, ее сильных и слабых сторон, возможностей и угроз.

Трансформация логистических систем Евразии: вызовы и потенциал в контексте новой парадигмы. Выявленная двойственность товарных потоков – углубление кооперации, с одной стороны, и реэкспортный бум, с другой – создает принципиально новые требования к логистической инфраструктуре региона. Для комплексной оценки способности транспортно-логистической системы Евразии ответить на эти вызовы и реализации концепции санкционно устойчивой логистики был проведен SWOT-анализ. Его результаты систематизируют ключевые внутренние и внешние факторы, определяющие траекторию развития евразийской логистической системы в ближайшие годы (см. табл. 4).

SWOT-анализ (см. табл. 4) выявил главное противоречие евразийской логистики. С одной стороны, регион обладает мощным потенциалом: единая колея 1520 мм, активная цифровизация, растущий транзитный спрос – все это создает основу для полноценных геоэкономических коридоров. С другой стороны, мы сталкиваемся с системными ограничениями: хроническая перегрузка переходов, дефицит паромов на Каспии, высокие транзакционные издержки и риск вторичных санкций. Если эти проблемы не решать, регион рискует навсегда остаться зоной дорогого и неэффективного транзита.

Таким образом, разрешение данной дилеммы и реализация концепции санкционно устойчивой логистики возможны только через целенаправленное усиление синергии между сильными сторонами и возможностями при одновременном сдерживании слабостей и угроз. Это требует перехода от стихийной адаптации к шокам к скоординированной стратегии, основанной на логистическом суверенитете и глубокой региональной кооперации. Сформулированные в результате анализа приоритеты – от устранения «узких мест» и ускорения технологической модернизации к гармонизации регуляторной среды – задают конкретные векторы для такой стратегии, что позволяет перейти к итоговым выводам исследования.

Таблица 4
Результаты SWOT-анализа логистической системы Евразии в контексте новой торговой парадигмы

Сильные стороны (Strengths)	Слабые стороны (Weaknesses)
<i>Инфраструктурное единство.</i> Наличие сети железнодорожных магистралей с шириной колеи 1520 мм, связывающей Россию, Казахстан и другие страны ЕАЭС, создает основу для беспрепятственного движения грузов на значительной части евразийского пространства. <i>Активная цифровизация.</i> Внедрение электронного документооборота, цифровых платформ ЕАЭС («Единое окно»), систем прослеживаемости грузов и навигационных платформ. <i>Институциональная гармонизация.</i> Унификация таможенных и технических регламентов в рамках ЕАЭС, создание «зеленых коридоров» для ускорения транзита. <i>Развитие альтернативных коридоров.</i> Рост грузопотока и инвестиций в МТК «Север–Юг» и МТК «Восток–Запад». <i>Возрастающий транзитный статус ЦА.</i> Превращение стран региона в ключевые логистические хабы для переориентированных потоков (особенно Кыргызстана и Узбекистана как реэкспортных платформ).	<i>Критические «узкие места».</i> Хроническая перегрузка пограничных переходов (особенно Петухово, Достык), дефицит паромных мощностей на Каспии, а также износ инфраструктуры на ряде участков. <i>Технологическая зависимость.</i> Сохраняющаяся высокая зависимость от импорта логистического программного обеспечения, контейнерного парка и специального подвижного состава западного производства. <i>Региональные диспропорции.</i> Существенный разрыв в уровне развития транспортной сети между Казахстаном и странами, не имеющими прямого выхода к морю (Таджикистан, Кыргызстан). <i>Институциональные барьеры.</i> Длительные и административно сложные процедуры на внутренних границах Центральной Азии, сохраняющиеся коррупционные риски при оформлении транзитных документов. <i>Запаздывание «зеленого» перехода.</i> Отставание во внедрении экологических стандартов (учет углеродного следа), что в перспективе может снизить конкурентоспособность коридоров на фоне ужесточения глобальных требований.

Окончание табл. 4

Возможности (Opportunities)	Угрозы (Threats)
Технологический рынок. Применение искусственного интеллекта для прогнозирования грузопотоков и оптимизации маршрутов, использование блокчейна для обеспечения прозрачности таможенных операций, внедрение Big Data в управление цепями поставок. Углубление интеграции. Реализация цифровой повестки ЕАЭС, создание единого логистического оператора для ключевых маршрутов, гармонизация экологических и технических стандартов. Благодаря конъюнктура. Устойчивый спрос на альтернативные маршруты доставки грузов из Азии в Европу (и обратно), стимулирующий частные и государственные инвестиции в логистическую инфраструктуру региона. Мультимодальные решения. Создание портов и логистических хабов (в Алматы, Ташкенте) для консолидации и перераспределения грузов между разными видами транспорта. Геоэкономический запрос. Стратегическая заинтересованность ключевых игроков (Россия, Китай, Иран) в развитии логистической сети, независимой от контроля западных стран и институтов.	Риск вступительных санкций. Распространение санкционных ограничений на финансовые институты и логистические компании стран-транзитеров. Экономическая нестабильность. Снижение глобального спроса на перевозки в периоды кризисов, рост стоимости финансирования инфраструктурных проектов на фоне высоких ставок и санкционных рисков. Обострение конкуренции. Конкуренция между коридорами («Север-Юг» против Транскаспийского маршрута) и между странами-хабами за транзитные потоки, что может привести к нескоординированному развитию и избыточным мощностям. Геополитическая турбулентность. Риски нестабильности в странах-участниках коридоров (включая возможные изменения транзитной политики), прямо влияющие на надежность поставок и инвестиционную привлекательность. Нормативные разрывы. Ужесточение и фрагментация глобальных экологических и технологических стандартов, требующих от стран региона дополнительных затрат на адаптацию инфраструктуры и подвижного состава.

Источник: составлено авторами.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы.

Классические теории (Рикардо, Хекшер–Олин) перестают работать в условиях санкционных шоков. Сравнительные преимущества начинают определяться не издержками производства, а логистической доступностью. Предложенный авторами синтез трех концепций – логистического протекционизма, геоэкономических коридоров и санкционно устойчивой логистики – позволяет трактовать логистику не как нейтральную инфраструктуру, а как активный стратегический актив. Это и есть ядро постлиберальной парадигмы.

Анализ макроконтекста зафиксировал структурный сдвиг. За 2013–2024 гг. товарооборот России с ЕС и США упал в 6,5 раза (с 544 до 84 млрд долл.), а его место заняли Китай (рост доли с 18,5% до 34,1%) и «пояс роста» на Юге и Востоке (Турция, Индия, ЦА). Однако, как показано в докладе ИЭ РАН [9], это не диверсификация, а концентрация: доля первой десятки партнеров выросла с 58,8% до 70,1%, что повышает уязвимость экономики.

Главным доказательством качественной трансформации стали результаты микроэкономического анализа товарных потоков на уровне 2-значных кодов ТН ВЭД, выявившие их дивергентную природу. С одной стороны, российский экспорт в Центральную Азию демонстрирует движение от сырьевой зависимости к модели углубленной кооперации: наряду с усилившейся энергетической основой наблюдается взрывной рост поставок продукции химической, пищевой и лесной переработки. С другой стороны, структура российского импорта из региона является прямым количественным подтверждением его новой логистической функции – феноменальный рост ввоза машин, оборудования и высокотехнологичных товаров через Кыргызстан и Узбекистан служит неопровержимым доказательством формирования масштабных реэкспортных цепочек. Таким образом, страны Центральной Азии трансформируются из периферийных сырьевых придатков в активные логистические хабы новой, санкционно-устойчивой архитектуры.

Результаты комплексного SWOT-анализа позволили систематизировать потенциал и риски этого перехода. Выявлена ключевая стратегическая дилемма: противоречие между мощным синергетическим потенциалом (инфраструктурное единство колеи 1520 мм, цифровизация, растущий транзитный спрос) и системными ограничениями (перегруженность пограничных переходов, дефицит паромных мощностей на Каспии, технологическая зависимость, риск вторичных санкций). Разрешение этой дилеммы и реализация концепции санкционно

устойчивой логистики возможны только через целенаправленное усиление синергии между сильными сторонами и возможностями при одновременном сдерживании слабостей и угроз. Это требует перехода от стихийной адаптации к шокам к скоординированной стратегии, основанной на принципах логистического суверенитета.

Полученные результаты позволяют сформулировать основные направления данной стратегии:

1. Приоритетное устранение инфраструктурных «узких мест»: концентрация инвестиций и регуляторных усилий на развитии портовой и паромной инфраструктуры Каспия, модернизации ключевых пограничных переходов (Петухово, Достык) и создании обходных железнодорожных маршрутов (проект «Китай–Кыргызстан–Узбекистан»).

2. Ускорение технологической модернизации и цифровой гармонизации: активное внедрение сквозных цифровых платформ ЕАЭС («Единое окно»), технологий ИИ и блокчейна для таможенного администрирования и управления цепями поставок, что является основой для снижения транзакционных издержек и роста конкурентоспособности коридоров.

3. Дифференциация стратегий взаимодействия со странами ЦА с учетом их кластеризации: углубление производственной кооперации с Казахстаном; развитие легальных и прозрачных режимов для транзитных операций с Кыргызстаном и Узбекистаном; укрепление сырьевого и аграрного партнерства с Таджикистаном и Туркменистаном.

4. Формирование общего регуляторного и технологического пространства в рамках евразийской интеграции, включая гармонизацию «зеленых» стандартов, взаимное признание цифровых документов и создание совместных логистических операторов для ключевых коридоров («Север-Юг», «Восток-Запад»).

Таким образом, формирующаяся сегодня модель торгово-логистических связей в Евразии с теоретической точки зрения – это синтез неомеркантилизма, региональной интеграции и логистического протекционизма. В ней эффективность определяется не только экономическими показателями, но и устойчивостью к внешним шокам, а конкурентное преимущество создается через контроль над инфраструктурой, данными и ключевыми маршрутами. Заложенные в модели принципы могут быть основой для разработки актуальной на сегодня политики экономической безопасности и развития транспортных коридоров в евразийском пространстве.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Аналитический доклад «О макроэкономической ситуации в государствах – членах Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития». 2024. [Analytical report “On the Macroeconomic Situation in the Member States of the Eurasian Economic Union and Proposals for Ensuring Sustainable Economic Development”. 2024. (In Russ.).] https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_makroec_pol/doklad_2025.pdf (дата обращения: 15.12.2025).
2. Аналитический доклад «О принципах и подходах цифровой логистики в сфере транспортных услуг государств – членов Евразийского экономического союза». М.: Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, 2020. [Analytical report “On the Principles and Approaches of Digital Logistics in the Field of Transport Services of the Member States of the Eurasian Economic Union”. Moscow: Department of Transport and Infrastructure of the Eurasian Economic Commission, 2020. (In Russ.).] https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/289/AD-O-printsipakh-i-podkhodakh-tsifrovoy-logistiki-v-sfere-transportnykh-uslug-gosudarstv-_chlenov-EAES.pdf (дата обращения: 15.12.2025).
3. Вардомский Л.Б. Страны Центральной Азии в процессах международной регионализации // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2022. № 4. С. 7–22. [Vardomskiy L.B. Central Asian countries in the processes of international regionalization // The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2022. No. 4. Pp. 7–22. (In Russ.).] DOI: 10.52180/2073-6487_2022_4_7_22. EDN: FRMEHM.
4. Винокуров Е. (рук. авт. кол.), Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас: Доклад № 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024. [Vinokurov E. (head of the author team), Amangeldy S., Akhunbaev A., Zabojev A., Kuznetsov A., Malakhov A. Eurasian transport framework: Report No. 24/6. Almaty: Eurasian Development Bank, 2024. (In Russ.).]
5. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров // Геоэкономика энергетики. 2021. № 2 (14). С. 6–31. [Egorov V.G. Geopolitics of transport corridors // Geoeconomics of Energetics. 2021. No. 2 (14). Pp. 6–31. (In Russ.).] DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6.
6. Кузнецов А.В. Ускорение экономического разворота России на Глобальный Юг в 2022 году // Научные труды Вольного экономического общества России. 2023. Т. 241. № 3. С. 158–164. [Kuznetsov A.V. Acceleration of Russia’s economic pivot to the Global South in 2022 // Scientific Works of the Free Economic Society of Russia. 2023. Vol. 241. No. 3. Pp. 158–164. (In Russ.).] DOI: 10.38197/2072-2060-2023-241-3-158-164. EDN: GJRSAW.
7. Малышева Д. Россия и транзитные коридоры Евразии // Россия и новые государства Евразии. 2023. № II (LIX). С. 91–102. [Malysheva D. Russia and Eurasian transit corridors // Russia and New States of Eurasia. 2023. No. II (LIX). Pp. 91–102. (In Russ.).] DOI: 10.20542/2073-4786-2023-2-91-102.
8. Рикардо Д. Начала политической экономии и податного обложения / пер. Н. Рязанов. М.: Юрайт, 2019. [Ricardo D. On the Principles of Political Economy and Taxation / transl. by N. Ryazanov. Moscow: Yurait, 2019. (In Russ.).]
9. Российская экономика под санкционным давлением: промежуточные итоги (2022–2025 гг.) и перспективы развития: Научный доклад / Под ред.

- М.Ю. Головина. М.: Институт экономики РАН, 2025. [The Russian economy under sanctions pressure: interim results (2022-2025) and development prospects: Scientific Report / Ed. by M.Yu. Golovnin. Moscow: Institute of Economics of the RAS, 2025. (In Russ.).]
10. *Спартак А.Н.* Переход к новому мировому экономическому порядку: этапы, ключевые черты, вызовы и решения для России // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 7. С. 7–29. [*Spartak A.N.* Transition to a new world economic order: stages, key features, challenges and solutions for Russia // Russian Foreign Economic Journal. 2022. No. 7. Pp. 7–29. (In Russ.).] DOI: 10.24412/2072-8042-2022-7-7-29. EDN: SOLIAZ.
 11. *Спартак А.Н.* Последствия цифровой трансформации для международной торговли // Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №5. [*Spartak A.N.* Consequences of digital transformation for international trade // Russian Foreign Economic Journal. 2018. No. 5. (In Russ.).] <https://cyberleninka.ru/article/n/posledstviya-tsifrovoy-transformatsii-dlya-mezhdunarodnoy-torgovli> (дата обращения: 15.12.2025).
 12. *Тураева М.О.* Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. [*Turaeva M.O.* Transport infrastructure of Central Asian countries in the context of modern regionalization: Report. Moscow: Institute of Economics of the RAS, 2014. (In Russ.).] EDN: UDPTSJ.
 13. Экономическая безопасность России. Общий курс: учебник / под ред. В.К. Сенчагова. 6-е изд. М.: Лаборатория знаний, 2020. [Economic Security of Russia. General Course: textbook / Ed. by V.K. Senchagov. 6th ed. Moscow: Laboratory of knowledge, 2020. (In Russ.).]
 14. *Baldwin R.* The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization. Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2016.
 15. *Drezner D.W.* The Sanctions Paradox: Economic Statecraft and International Relations. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
 16. *Heckscher E.F.* The Effect of Foreign Trade on the Distribution of Income // *Economisk Tidskrift*. 1919. Vol. 21. Pp. 497–512.
 17. *Helpman E., Krugman P.* Market Structure and Foreign Trade: Increasing Returns, Imperfect Competition, and the International Economy. Cambridge: MIT Press, 1985.
 18. *Hufbauer G.C., Schott J.J., Elliott K.A.* Economic Sanctions Reconsidered. 3rd ed. Washington: Peterson Institute for International Economics, 2007.
 19. *Ohlin B.* Interregional and International Trade. Cambridge: Harvard University Press, 1933.
 20. *Rodrigue J.-P.* The Geography of Transport Systems. 5th ed. N.Y.: Routledge, 2020.
 21. *Taleb N.N.* The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable. N.Y.: Random House, 2007.

Дата поступления рукописи: 08.06.2026 г.

Дата принятия к публикации: 13.08.2026 г.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Мигранян Аза (Азгануш) Ашотовна – доктор экономических наук, профессор, заведующая сектором экономических исследований Института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН; заведующая кафедрой политической экономии имени В.Ф. Станиса РУДН имени П. Лумумбы, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-6014-5955
a.mihranyan29@gmail.com

Литвинов Андрей Игоревич – аспирант кафедры международных экономических отношений РУДН имени П. Лумумбы, Москва, Россия
ORCID: 0000-0003-2633-3850
landronik@yandex.ru

ABOUT THE AUTHORS

Aza (Azganush) A. Mihranyan – Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of the Economic Research Sector, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the RAS; Head of the Department of Political Economy named after V.F. Stanis, Peoples' Friendship University of Russia named after P. Lumumba (RUDN University), Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-6014-5955
a.mihranyan29@gmail.com

Andrei I. Litvinov – Postgraduate Student of the Department of International Economic Relations, Peoples' Friendship University of Russia named after P. Lumumba (RUDN University), Moscow, Russia
ORCID: 0000-0003-2633-3850
landronik@yandex.ru

TRANSFORMATION OF INTERNATIONAL TRADE PARADIGMS AND FORMATION OF SANCTIONS-RESILIENT LOGISTICS IN THE "RUSSIA – CENTRAL ASIA" SYSTEM

The article examines how the sanctions shocks of 2022-2024 and the transition to a polycentric model of the world economy are reshaping theoretical approaches to international trade and the practical organization of logistics. The authors point out that the new emerging paradigm of international trade in Eurasia is characterized by a synthesis of elements of logistics protectionism, the theory of geoeconomic corridors, and the concept of sanctions resilience. The methodology of the study combines a critical review of classical theories (from Ricardo to Krugman), a quantitative assessment of structural shifts in Russia's trade with Central Asian countries over 2010–2024, and a SWOT analysis of the region's logistics infrastructure. The analysis of empirical data reveals a divergent transformation: on the one hand, industrial cooperation is deepening; on the other, Central Asia is emerging as a re-export hub. The key finding is that overcoming the contradiction between growing transit potential and infrastructure constraints requires a coordinated strategy of logistics sovereignty. The research findings can serve as a theoretical and applied basis for developing economic security policies and transport corridors in Eurasia.

Keywords: *international trade, logistics protectionism, sanctions-resilient logistics, geo-economic corridors, economic sanctions, transport corridors, Eurasian Economic Union (EAEU), Central Asia, logistics sovereignty, re-export, SWOT analysis.*

JEL: F51, L91, R40.