

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«**СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**»

Юридический институт
кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
Т.Ю. Сидорова
подпись инициалы, фамилия
« ____ » _____ 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

41.03.05. Международные отношения

Восточный вектор логистической политики России:
основные направления и перспективы развития

Руководитель

подпись, дата

доцент, к.полит.н
должность, ученая степень

Ю.И. Дзись
инициалы, фамилия

Выпускник

подпись, дата

Д.М. Гранина
инициалы, фамилия

Красноярск 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Современные тенденции развития логистической политики России в восточном направлении.....	6
1.1 Причины и последствия переориентации России на Восток.....	6
1.2 Основные направления логистической политики России в восточном направлении на современном этапе.....	12
2. Проблемы и перспективы переориентации российской логистики на Восток	25
2.1 Основные проблемы развития логистики в восточном направлении.....	25
2.2. Перспективные направления развития логистической политики России.....	32
Заключение.....	42
Список использованных источников.....	44

ВВЕДЕНИЕ

За последнее время в системе международных отношений произошёл ряд ключевых событий, свидетельствующих об изменении существующего миропорядка. Наряду с утрачиванием Соединёнными Штатами Америки гегемонии в мировой политике и экономике стремительно возрастает влияние стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), чей экономический потенциал сегодня трудно переоценить. Эти страны, демонстрируя высокие темпы развития, привлекают в свою экономику инвестиции других стран, в том числе, развитых стран Запада. Российская Федерация также смещает фокус своей экономической политики с Запада на Восток, активно сотрудничая со странами Латинской Америки, Ближнего и Среднего Востока, Африки, АТР. В нашем исследовании мы сосредоточимся на Азиатско-Тихоокеанском регионе и под «Востоком» будем понимать АТР. Это направление имеет особую значимость для России, оказавшейся в весьма затруднительном положении на мировой арене вследствие событий начала 2022 года. В условиях ограничений нужно продолжать усиливать взаимовыгодные связи, способствуя наращиванию политического и экономического влияния региона. В настоящее время восточное направление для России представляется не просто перспективным, а даже, можно сказать, жизненно важным.

Актуальность выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что неминуемое снижение торгового оборота с европейскими странами буквально заставляет Россию искать новые рынки сбыта для компенсации утраченных объёмов товарооборота и поддержания экономики в тонусе. В свою очередь, восточные государства заинтересованы в приобретении доступного сырья для организации производства. Россия, обладая существенными запасами природных ресурсов, вполне способна удовлетворить потребности зарубежных партнёров, при том восстановив собственную экономику. Однако, относительно наращивания объёмов поставок, решающим фактором становится вопрос транспортировки сырья, ведь нагрузка на транспортную систему существенно возрастает. От степени отлаженности и развитости

инфраструктуры напрямую зависит пропускная способность маршрутов, а также скорость и количество поставок, а значит и эффективность экономического сотрудничества в целом. Таким образом, предполагается, что России будет уделять большее внимание совершенствованию инфраструктуры, в особенности в восточной части территории страны с целью обеспечить бесперебойное функционирование логистических цепочек экспорта и импорта со странами АТР.

Новизна проводимого исследования обуславливается тем, что будут определены преимущества и недостатки переориентации фокуса Российской логистической политики на Восток, также будут сформулированы рекомендации для успешного её развития.

Теоретическая значимость исследовательской работы заключается в том, что содержание может быть полезно как для ознакомления с поставленной проблемой, так и для изучения. Также данная работа может послужить основой для будущих исследований в сфере международных отношений и международного права.

Объектом исследования является политика России в отношении стран Востока.

Предметом исследования являются особенности логистической политики России на Востоке.

Целью исследования является выявление особенностей, проблем и перспектив развития логистической политики России на восточном направлении.

Задачи:

1. Проанализировать причины и последствия переориентации политики России на Восток;
2. Определить основные направления логистической политики России в восточном направлении на современном этапе;
3. Рассмотреть основные проблемы развития логистики на Востоке;
4. Обозначить возможные перспективы развития логистической политики России.

Степень научной разработанности темы исследования. Данная тема ещё недостаточно изучена, так как в свете событий последних нескольких лет появились новые явления и тенденции. В ходе исследования были использованы труды отечественных и зарубежных авторов, изучающих различные аспекты политики России на Дальнем Востоке. В работах эксперта РСМД Ивана Зуенко [1] подробно описаны особенности российско-китайских экономических отношений. Группа из российских и китайских специалистов, в числе которых А.В. Кортунов, Феликс К. Чанг, Чжао Хуашэн в докладе «Российско-китайский диалог: модель 2022» [2] подробно изложили современные тренды глобального развития на континенте с учётом роли России и Китая. Также тема поворота России на Восток не единожды поднималась на Международном дискуссионном клубе «Валдай» [3,4,5].

Методологическая основа исследования представлена качественными и количественными методами и принципами. Для сопоставления и систематизации фактических данных использовались эмпирический и системный методы. Использовался функциональный метод, на основе которого были определены причинно-следственные связи в системе функционирования логистической политики России, ивент-анализ - анализ конкретных событий и контент-анализ – анализ высказываний политических и общественных лидеров; также был использован метод изучения документов. Для получения комплексного представления о предмете исследования нами были использованы общенаучные методы: анализ, синтез, сравнение, индукция, дедукция.

Эмпирическую базу для данной выпускной квалификационной работы составили официальные заявления, публичные выступления политиков, программы и документы стратегического планирования на федеральном уровне и на уровне субъектов Российской Федерации, сообщения СМИ.

Структура работы соответствует её целям и задачам. Работа состоит из введения, двух глав (два параграфа в первой главе и два во второй), заключения и списка использованных источников.

1. Современные тенденции развития логистической политики России в восточном направлении

1.1 Причины и последствия переориентации России на Восток

В условиях глобализирующегося мира и, во многом, в силу уникального экономико-географического положения Россия ведёт активную внешнюю политику в различных сферах, играя далеко не последнюю роль в международных процессах. Одной из важнейших сфер деятельности сегодня является экономика, так как наряду с политической именно экономическая составляющая признана показателем успешного участия в международной жизни, а также свидетельствует об уровне развития и благосостояния государства. Россия, обладая внушительными запасами природных богатств, способна полностью обеспечивать свои внутренние потребности и, теоретически, не на столько мотивирована выстраивать внешние торговые связи, в сравнении с некоторыми другими государствами, которые не располагают такими запасами природных ресурсов, составляющих необходимую основу для любого производства. При этом Россия является одним из ключевых участников глобальной торговли и сегодня, как и большинство других акторов, зависит от эффективности внешней торговли, не только экспортируя, но и импортируя товары.

Долгое время приоритетом в вопросах экономического взаимодействия оставались страны Европы. Если углубляться в историю, то, можно отметить, что курс на сближение с Европейскими странами уходит корнями ещё в начало XVIII века. В результате внешнеполитической деятельности Петра I, Россия стремилась не только к экономическому сближению, но и, что немаловажно, к сближению в сфере культуры, искусства, науки и техники. Если же рассматривать более современный этап, то интеграции с Западными странами способствовала политика «нового мышления» провозглашённая М.С. Горбачёвым в 1987 году. С тех пор с целью интеграции с Западным миром

политика претерпела радикальные изменения. Крушение социалистической системы, а также проведённый в стране ряд экономико-социальных и политических реформ позволили заключать соглашения о партнёрстве и сотрудничестве, поспособствовали включению России в международные форматы в качестве полноправного члена, в том числе в ВТО и в престижную и влиятельную тогда Группу восьми.

Почему же теперь после столь трудного пути к интеграции, длящегося годы, а, точнее, столетия, Россия изменяет вектор своего внимания на Восток? Стратегия поворота на Восток была сформулирована более десяти лет назад и опубликована в докладе «К Великому океану, или Новая глобализация России» на международном дискуссионном клубе «Валдай» [3], однако активные шаги в этом направлении начались совсем недавно. Здесь мы рассмотрим решающий фактор, который повлиял на политику России, и, вследствие которого обострилась проблема логистики.

Куда более веская причина мобилизации усилий на восточном направлении, затрагивающая больше политические, чем экономические моменты, – ухудшение отношений с Западом. Нарастание напряжения началось с Украинского кризиса 2014 года и усугубилось после ввода российских войск на Украину в рамках специальной военной операции, начатой в феврале 2022 года.

Европейские страны первыми начали «обрубать» связи и отказываться от российского импорта товаров. Только в течение февраля 2022 года Европейским союзом было введено три пакета санкций в связи с признанием Россией независимости Луганской и Донецкой народных республик и началом российской военной спецоперации на Украине. В результате введения данных пакетов была подорвана деятельность российских банков на европейском рынке: российские банки были занесены в чёрный список, в том числе были заморожены активы Центробанка России. Помимо финансовой сферы санкции были наложены и на экспорт технологий. Эти ограничения коснулись нефтеперерабатывающих технологий (столь важных прежде для обеих сторон),

авиации, радиокommunikаций и многого другого. Четвёртый мартовский пакет санкций уже предусматривал ограничения на торговлю железом и сталью, однако не затрагивал аспекты, которые бы осложнили импорт полезных ископаемых таких как уголь, нефть и, например, необходимые для высокотехнологичного производства металлы никель и палладий. В апреле санкции наконец коснулись и энергоресурсов, а именно – угля. Только шестой пакет санкций затронул и поставки нефтепродуктов, опять же, с оговорками, что европейские страны, не имеющие альтернативных поставщиков нефти, могут продолжать импортировать российские нефтепродукты. Следующий пакет санкций снова коснулся деятельности банков и запретил любые операции касательно российского золота. С восьмым пакетом санкций Евросоюз установил потолок цен на российскую нефть, что стало ответной реакцией на присоединение к России новых регионов (ЛНР и ДНР) [6]. Девятый и десятый пакеты также расширили ограничения на обмен технологиями, инвестиционную и финансовую деятельность [7]. При таких значимых запретах в экономической сфере, при том, по жизненно важным не только для России, но и, что удивительно, для самих европейских стран направлениям об эффективном, да и вообще каком-либо торговом партнёрстве говорить не приходится. Эффективность торговой деятельности стран Евросоюза с Россией уже существенно сократилась. По показателям 2021 года на страны Евросоюза приходилось 38% общего экспорта. К концу 2022 года импорт из России со стороны ЕС снизился на 48%, что составляет примерно 43,9 млрд евро. Однако, согласно статистике, в целом товарооборот России и Европейского союза оказался рекордным за восемь лет санкций [8]. Скорее всего это объясняется тем, что, предвкушая будущие ограничения после февральских событий, страны Европы стремились максимально заполнить свои газовые хранилища.

Конечно, даже при существующих обстоятельствах, маловероятно, что торговые контакты будут полностью прекращены. Во-первых, Европейскому союзу понадобится время, чтобы найти альтернативных поставщиков энергоресурсов. Ведь, несмотря на все усилия и преимущества относительно

зелёной энергетики, этот вид энергии на данный момент не может удовлетворить все потребности стран. Во-вторых, слишком долго Европа была стратегическим партнёром для России. Многовековые связи не только в экономической сфере будут разрываться болезненно для обеих сторон. Торговля отдельными категориями товаров, не представляющими стратегической важности также может продолжаться. Во всяком случае, потепления отношений ожидать не стоит до урегулирования политических вопросов, в первую очередь, украинской проблемы, ставшей камнем преткновения в отношениях между Россией и коллективным Западом.

Что же касается непосредственно логистики, то само собой разумеется, что введённые ограничения напрямую повлияли на эту сферу. Сложившийся механизм доставок и транспортные цепочки были разорваны в следствие текущей ситуации и проводимой Европой политики. Полностью торговля и потоки товаров не прекратились, однако отказ Евросоюза работать с российским бизнесом, а также применённые санкции весьма усложнили процесс доставки и заставляют компании искать обходные пути и лазейки. Удобные для многих автомобильные перевозки вовсе оказались недоступны, так как автомобильные дороги Европейских стран закрыли для машин с российскими номерами.

Таким образом, уход России с Европейских рынков привёл к дестабилизации экономического положения страны, однако, не к обрушению, как рассчитывали на то страны Запада. При таких колоссальных потерях поиск новых рынков сбыта и надёжных партнёров на Востоке становится фактически уже не выбором, а необходимостью [5].

Кроме того, изменения в мировой системе с каждым годом набирают обороты. если раньше мы могли без сомнения назвать мир европоцентричным, то сегодня развивающиеся азиатские страны, стремятся занять свою нишу в новом складывающемся миропорядке. Россия поддерживает идею построения многополярного мира и не раз глава государства В.В. Путин заявлял об этом публично [9].

Более того, приверженность России идее многополярного устройства закреплена в Концепции внешней политики Российской Федерации от 2016 года [10], а также в рамках международных форматов, например, в Хартии Шанхайской Организации Сотрудничества 2003 года [11]. Помимо политических преимуществ поворота на Восток нельзя не отметить экономические выгоды, которые, опять же, вытекают из экономического и политического укрепления позиций стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а, в особенности, Китая. При высоких темпах развития производства и экспорта товаров такие ведущие страны региона как Китай, Япония и Корея имеют достаточно ограниченное количество ресурсов, потому охотно предоставляют свои рынки для ввоза российского сырья. Кроме того, существует ряд факторов, благоприятствующих развитию отношений. Много усилий было приложено для построения единого Евразийского пространства, были созданы условия для упрощения взаимодействия стран во многих сферах. В частности, были созданы такие международные институты как Шанхайская Организация Сотрудничества, БРИКС и Евразийский экономический союз. Можно заметить, что значимую роль в упомянутых организациях играет Китай. Собственно, рассматривая политику России в целом, нужно отметить, что Россия, в сравнении с другими странами Азии, сосредоточена в большей степени на Китае. По итогам 2022 года товарооборот между Россией и Китаем вырос почти на 30% по сравнению с 2021 годом и составил 190 млрд долларов [12]. В данной работе мы не будем подробно останавливаться на аспектах российско-китайского сотрудничества, отметим только, что КНР сегодня – это в принципе привлекательный партнёр для многих государств с точки зрения инвестиций, а кроме того, одна из немногих стран АТР, которая не ввела вообще никаких антироссийских санкций после начала военного конфликта на Украине. Но если в отношении других азиатских стран Россия представляется привлекательной лишь по причине географической близости, то в случае с Китаем помимо большой протяжённости общей границы страны сближает их общее видение возможных путей и итогов трансформации миропорядка.

Переходя к последствиям поворота России на Восток, следует отметить, что Россия намерена сфокусировать своё внимание на таких организациях как ШОС, БРИКС и ЕАЭС [13], а, в частности, на сотрудничестве с Китаем. С высокой степенью вероятности, именно на Китай будут приходиться существенные объёмы товарооборота, которые возрастут пропорционально утраченной доле торговли с Евросоюзом.

Говоря о внутривластных процессах, внимание будет уделено развитию Сибири и Дальнего Востока. Объявление развития этих территорий "национальным приоритетом на весь XXI век" вытекает как раз из внешнеполитических соображений, которые мы описали выше. Именно через территории Сибири и Дальневосточного Федерального округа пролегают важнейшие логистические маршруты, позволяющие доставлять товары, осуществлять торговлю со странами Азии, в частности с Китаем, партнёрские отношения с которым сегодня в приоритете. Ведь события 2022 года послужили катализатором усилий российского правительства на Дальнем Востоке. Хотя многое сделано уже к настоящему моменту. Дальневосточные территории получили статус территорий опережающего развития (ТОР). В рамках этой инициативы на Дальнем Востоке действует система налоговых льгот и административных преференций, упрощающих осуществление предпринимательской деятельности в регионе. Также резиденты ТОР вправе получить земельный участок с подготовленной инфраструктурой для реализации проекта. Ведётся работа по расширению оказываемой инвесторам и предпринимателям поддержки. Главную роль в исполнении, продвижении и контроле эффективности государственных программ в регионе играет Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ), которая была учреждена вместо Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АПИ), Агентства по развитию человеческого капитала (АРЧК) и Фонда развития Дальнего Востока и Арктики (ФРДВ). Так система институтов развития Дальнего Востока становится всё более ёмкой и

эффективной, что положительно повлияет на реализацию государственных программ [14].

Таким образом, Россия постепенно проводит переориентацию не только экономики, но и политики с Запада на Восток. В условиях беспрецедентного санкционного давления со стороны западных стран, Россия вынуждена активизировать свои усилия на восточном направлении, а также возобновить работу по развитию центральных и восточных регионов, так как теперь они имеют стратегическое значение. Последствиями начала специальной военной операции на Украине стали две основные тенденции. Первая – это разрыв экономико-политических связей с Европейским союзом и странами, поддерживающими его решения. Политика сдерживания России практикуется Западом уже не первый год и, вероятнее всего, задача ослабить Россию как игрока на международной арене будет носить долгосрочный характер. Тем не менее, при всей сложности сложившейся ситуации Россия не разрывает связи с европейскими странами полностью, оставляя определенные каналы взаимодействия открытыми на случай, если руководство стран коллективного Запада выразит такое желание. Вторая тенденция свидетельствует о том, что поворот на Восток, который сейчас будет претворяться в жизнь ускоренными темпами, хоть внешне и выглядит как выбор России (потому что цель поворота на Восток была явлена ещё в 2012 году), фактически, является вынужденной мерой, как бы мы ни хотели отрицать этот факт.

1.2 Основные направления логистической политики России в восточном направлении на современном этапе

Вопреки расчётам и прогнозам западных аналитиков Российская Федерация не оказалась в экономической изоляции. Конечно, объёмы перевозок существенно снизились, однако, это было ожидаемо и неизбежно, учитывая то, что западные логистические компании покинули российские рынки, а Россия возглавила список стран, против которых действует больше всего санкций, обогнав Иран, Сирию и Северную Корею [15]. Западное

направление оказалось потерянным для России, по крайней мере в том виде, в каком мы привыкли его видеть, а отлаженные в течение десятилетий пути сообщения и инфраструктура не используется в должной мере. Тем не менее, сейчас логистическая инфраструктура на восточных территориях страны загружена максимально и, при этом, её пропускной способности недостаточно для выполнения поставленных задач по развитию торговли со странами АТР и наращиванию товарооборота.

К основным видам транспортировок относятся морские контейнерные перевозки, транспортировка железнодорожным и автотранспортом, а также трубопроводы, служащие для поставок энергоресурсов, таких как нефть и природный газ.

Морские контейнерные перевозки имеют множество преимуществ, их можно отнести к универсальному способу доставки грузов. Они подходят для перевозки любых грузов, допустимых международным законодательством. Это могут быть опасные, крупные или небольшие грузы, а также контейнерные перевозки могут применяться для транспортировки грузов, требующих каких-либо особых условий, ведь такой способ логистики обеспечивает максимальную безопасность перевозимых товаров и возможность отслеживать передвижение груза. Доставка осуществляется в несколько этапов, и при этом задействуются и наземные виды транспорта. Со склада страны-отправителя груз следует на консолидационный склад, где его упаковывают, маркируют и подготавливают к дальнейшему пути. После этого он направляется в порт страны-отправителя и уже оттуда морем груз идёт в один из портов страны-получателя. Затем товары доставляются до места назначения по автомобильным или железным дорогам. Сегодня, учитывая отчасти вынужденный характер поворота российской экономики на Восток, дальневосточные порты представляются важнейшими перевалочными пунктами для потоков товаров. Среди них особое положение имеет Владивосток. Владивосток является основным перевалочным портом для грузопотоков из стран АТР. Кроме того, в рамках инициативы «Свободный порт Владивосток» (СПВ) на ряд территорий распространяются специальные

льготные таможенные, налоговые и административные режимы. Это районы Камчатского, Приморского, Хабаровского краёв, Сахалинской области и Чукотского автономного округа [16]. Во второй половине 2022 года объёмы поставок через дальневосточные порты выросли на 19% в сравнении с 2021 годом [17].

Исходя из механизма функционирования контейнерных перевозок понятно, что их нельзя рассматривать в отрыве от наземной инфраструктуры. От качества и пропускной способности железнодорожных сетей напрямую зависит не только эффективность функционирования контейнерных маршрутов, но и развитие добывающих и перерабатывающих производств, особенно в Восточной Сибири, ДФО и Забайкалье, а также скорость транзитных перевозок. На территориях Сибири и Дальнего Востока главными железнодорожными артериями, обеспечивающими выход России к Тихому океану, по-прежнему остаются Транссибирская магистраль (Транссиб) и Байкало-Амурская магистраль (БАМ). В 2014 году был запущен проект «Восточный полигон», призванный модернизировать Транссиб и БАМ с целью увеличения их пропускной способности с 75 до 130 млн. тонн [18]. В сложившейся ситуации, когда спрос на экспорт и импорт с Азиатскими странами непрерывно растёт, была запущена новая железнодорожная ветка «Махалино — Хуньчунь», соединяющая Приморский край Российской Федерации и КНР. В 2021 году впервые по этому пути был отправлен железнодорожный состав со сжиженным природным газом (СПГ) из России. Всего была отправлена 21 цистерна по 300 тонн каждая. Это свидетельствует о том, что с помощью железнодорожного транспорта также можно весьма эффективно вести торговлю энергоресурсами. Также был построен первый железнодорожный мост через Амур — «Нижнеленинское - Тунцзян» [1], что опять же говорит о развитии инфраструктуры, в частности, железнодорожных магистралей в регионе. В ближайшем будущем возрастёт роль и транспортного коридора «Запад-Восток», который планируется протянуть через территорию Сибири к Монголии и Китаю. Данный маршрут по длине будет приближаться к Транссибу и составит около 7 тыс. километров. В принципе, говоря о

логистике, многие специалисты акцентируют внимание на особом географическом положении России. России свойственны такие масштабные проекты, потому что в международных отношениях она играет значительную роль как транзитная страна. Здесь можно наглядно проследить, как Россия в буквальном смысле соединяет Азию и Европу (Восток и Запад). В частности, через территорию России проходит транспортный маршрут Китай – Европа длиной более 8 тыс. километров. Данный проект был запущен в рамках китайского проекта «Один пояс один путь». За 2021 год объёмы контейнерных перевозок по этому маршруту возросли на 27% по сравнению с 2020 годом. В целом, опираясь на вышеизложенное, можно констатировать, что логистические пути, в основном, устремлены в Китай. Россия активно сотрудничает с Китаем в данном направлении. Китай также оказывает содействие, предоставляя человеческие ресурсы и инвестиции, то есть как раз то, чего не достаёт России, также китайские логистические компании занимают нишу на российском направлении, заменяя европейские. Так, крупнейший терминально-логистический центр «Белый Раст» России был создан при содействии китайской компании «Liaoning Port Group» и ОАО РЖД [2]. Конечно, Китай преследует собственные интересы, но его готовность вкладываться в развитие инфраструктуры российских территорий лишь укрепляет партнёрство двух стран. Тем не менее, несмотря на обоюдный настрой стран активно развивать сотрудничество, отношения между ними не лишены и духа соперничества, в том числе в вопросах логистики. Китай разрабатывает маршруты транспортировки товаров в Европейские страны в обход России. Так, в 2015 году инфраструктурный проект «Шёлковый путь», который пролегает через территории Грузии, Азербайджана, Турции, Казахстана и доходит до Европейского союза. Весной 2022 года было налажено железнодорожное сообщение между Китаем и Германией (из Сианя в Мангейм). Чтобы добраться до конечного потребителя поезда преодолевают более 11 тыс. километров, преодолевая территории Казахстана, Азербайджана, Грузии, Румынии, Венгрии, Словакии и Чехии. Этот маршрут стал шестнадцатым по счёту между европейским городом и китайским.

Дополнительным стимулом для развития транзитных маршрутов мимо российской территории послужили антироссийские санкции западных стран. Хотя эксперты отмечают, что пропускная способность инфраструктуры невелика, объёмы перевозок по маршрутам, минуя Россию наращиваются. Подобные действия Китая сигнализируют об исключительно меркантильных интересах в отношении России, которая, в свою очередь, не игнорирует «логистическую гонку», применяя меры, препятствующие эффективному функционированию коридора «Европа – Кавказ – Азия». К примеру, российские, а также транзитные, иранские и азербайджанские грузы направляются к погранпереходу «Самур» (Азербайджан) с целью максимально возможной загрузки инфраструктуры и ограничения движения китайских товаров [19].

Популярностью сейчас пользуются автомобильные грузоперевозки – это доступно и удобно. Об этом можно с уверенностью заявлять, учитывая статистику грузооборота через сухопутные погранпереходы. Дальний Восток здесь демонстрирует позитивную динамику. Например, ввоз через погранпереход «Краскино» в 2022 году вырос на невообразимые 150%, рост в 50% зафиксирован через «Турый Рог—Мишань», а в июне того же года стартовали перевозки по автомобильному мосту «Благовещенск — Хэйхэ» [1]. В целом, заметна тенденция увеличения трафика между Россией и Китаем по наземным линиям.

Наиболее быстрым методом транспортировки грузов остаётся авиационная доставка. Однако данный вид транспортировки не только самый быстрый, но и самый дорогой, в сравнении с другими способами транспортировки. В стоимость авиаперевозок включается бронирование грузовых отсеков, сбор на безопасность и топливо, оформление накладных. Помимо этого, на конечную стоимость влияют габариты и масса перевозимого груза, а также степень опасности. Поэтому транспортировка по воздуху используется, главным образом, в случае перевозки скоропортящихся продуктов или срочных поставок.

2022 год показал стремление и готовность азиатских стран наращивать импорт российских энергоресурсов. В связи с этим наблюдается переориентация потоков с Запада на Восток в сфере трубопроводного транспорта. На восточном направлении в вопросах транспортировки газа основной газопровод – это «Сила Сибири». Сейчас функционирует «Сила Сибири – 1», по которой газ, добываемый на месторождениях Восточной Сибири, поступает в Китай. Китай готов и дальше наращивать импорт российского газа, но пока мощности уже имеющейся инфраструктуры не позволяют приблизиться к желательным для сторон показателям. После охлаждения отношений с Западом газ с месторождений Ямала, которые до введения рестрикций питали только газопроводы, направленные в Европейские страны, будет перенаправлен в Китай по «Силе Сибири». В июле 2022 года суточные объёмы поставок в Китай через этот газопровод стали рекордными, хотя газопровод и используется пока только на 40% от своей пропускной способности. Если смотреть статистику за год, то объёмы поставок увеличились более, чем на 60% [20]. На полную мощность «Силу Сибири» планируется вывести к 2025 году. Говоря о поставках нефти, главным импортёром российского «чёрного золота» среди азиатских стран, что неудивительно, является Китай. В 2022 году поставки нефти в КНР достигли 67 млн тонн, что составляет около трети всей российской нефти, идущей на экспорт и превосходит объёмы поставок из Саудовской Аравии, которая до этого занимала лидирующие позиции по экспорту нефти в Китай. Такой ажиотаж, помимо уже упомянутых в исследовании внешнеполитических факторов, вызван большими скидками, которые Россия предоставляет китайским нефтеперерабатывающим заводам. Из указанных 67 млн тонн большая часть (около 40 млн тонн) транспортируется через трубопроводы. Главная нефтепроводная артерия, ведущая в Китай – нефтепровод «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО), включающий ветку «Сковородино-Мохэ», часть поставок осуществляется по нефтепроводам через территорию Казахстана, а также используются маршруты через порты Новороссийск, Козьмино и Приморск, где задействованы морские перевозки. Транспортировка

нефтепродуктов может производиться и с помощью танкеров из балтийских портов в Азию. Так как порты Балтики не располагают достаточными возможностями для загрузки крупных танкеров, сначала нефть отправляют танкерами типа «Афрамакс» в другие порты, где уже нефть перегружается на крупные танкеры VLCC (Very Large Crude Carrier) и идёт до потребителя [1].

Для представления полной картины того, какие способы транспортировки наиболее востребованы, важно рассмотреть, какие виды товаров экспортируются и импортируются. В структуре российско-китайского товарооборота импорт в Россию превалирует над экспортом. Большая часть российского импорта приходится на такие категории товаров как «машины, оборудование и аппаратура», «металлы и изделия из них», «текстиль». Так, российские рынки наполняются бытовой техникой, автомобилями, одеждой и товарами широкого потребления китайского производства. В структуре экспорта более 70% приходится на энергоносители – нефтепродукты, природный газ, в том числе СПГ, уголь, мазут, минеральные продукты. Также экспортируется древесина, морепродукты, продукты растительного происхождения (семена, злаковые культуры). Наибольший прирост экспорта России в Китай зафиксирован в категории минерального сырья, нефти, продуктах их перегонки, а также возрос экспорт руд, алюминия, древесины и древесного угля. Более 60% в структуре импорта из Китая составляют машины, оборудование, транспортные средства, продукция химической промышленности, текстиль и обувь. Наибольший прирост в структуре импорта составили ядерные реакторы, котлы, электрическое оборудование и запчасти, наземный транспорт (в частности автомобили таких марок как Chery, Geely, Lifan, Great Wall всё больше заполняют российские рынки). В целом, по итогам 2022 года товарооборот между Россией и КНР превысил 190 млрд долларов, что означает рост почти на 30% в сравнении с 2021 годом [21]. По оценкам исследователей, и судя по заявлениям руководства двух стран, торговля с Китаем в ближайшем будущем будет лишь набирать обороты. Следует ожидать изобилия китайских товаров как в категории товаров широкого потребления, так и в области высоких технологий, относительно

которых у России пока нет серьёзных сдвигов для импортозамещения, а китайская продукция по качеству всё же уступает западным образцам [22].

Несмотря на фокусировку российской торговой и логистической политики на Китае, не прекращается сообщение и с другими азиатскими партнёрами. Например, в отношениях с *Японией* важным направлением остаются сахалинские проекты, ведь сахалинские нефтегазовые трубопроводы имеют особое значение для Японии. Экономические отношения с этой страной осложняются тем, что, являясь географически страной Востока (АТР), Япония включена в западные экономические механизмы и является участницей «Группы семи». В 2022 году Япония присоединилась к антироссийским санкциям, проявив таким образом солидарность со странами «Группы семи». Однако, в отличие от большинства западных государств не стала «сжигать мосты», ведь касательно импорта нефти Япония зависит от стран Востока, в том числе и от России, почти на 90%. В марте 2023 года премьер-министр Японии официально объявил, что Токио не отказывается от своей доли в сахалинских проектах (подобно американской компании Exxon Mobil, владевшей 30% акций в «Сахалине-1» и британской Shell, которой принадлежало более 20% акций «Сахалина-2»). Так, Япония продемонстрировала, что у неё в приоритете энергетическая безопасность, в то же время японские власти не отказываются от взаимодействия со странами «семёрки». Сейчас японская компания SODECO владеет 30% акций «Сахалина-1», а также компаниям Mitsui & Co и Mitsubishi принадлежат 12,5% и 10% акций проекта «Сахалин-2» соответственно [23]. Говоря о товарообороте, здесь странам удалось достичь роста на 10%, беря в учёт санкции, это – неплохой результат. Однако, основным фактором, за счёт которого удалось достичь такой цифры, стал рост цен на энергоресурсы, вследствие чего объём российского экспорта в стоимостном выражении увеличился на 35%, при этом Россия – один из крупнейших поставщиков СПГ для Японии. Также за счёт сахалинских проектов Японии удалось частично обойти санкции «Группы семи», ограничивающие импорт нефти из России. Санкции также не нанесли серьёзного урона и в отношении импорта. Например, ограничения на ввоз

японских автомобилей, пользующихся большим спросом среди российских потребителей, спровоцировали увеличение импорта подержанных авто, так как санкции коснулись только автомобилей стоимостью более 45 тыс. долларов. При всём этом, хотелось бы отметить, что политическая линия Токио всё-таки больше направлена на страны Запада, и, как председатель в «Группе семи», Япония намерена и дальше оказывать поддержку украинской стороне и продолжать курс на ужесточение антироссийских санкций.

Стратегическую важность представляет собой Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» общей протяжённостью 7,2 тыс. километров. Столь масштабный проект играет немаловажную роль в российско-индийских торговых отношениях. Основная доля грузооборота с *Индией* происходит через морские пути с использованием контейнерных перевозок. Маршруты пролегают по крупным рекам Ганг и Кавери, откуда товары прибывают в главный индийский порт в Мумбаи. Кроме того, для сообщения с Индией действуют транзитные маршруты через Иран, уже из портов Ирана грузы направляются в порты Мундра, Нава Шева и Ченнаи, расположенные на юго-востоке Индии. Неплохо развита сеть воздушного сообщения. Отсутствие общих границ делает авиацию незаменимым инструментом доставки срочных заказов. Всего на территории Индии действует около 400 аэропортов, но в приоритете находятся крупнейшие аэропорты в Мумбаи, Нью-Дели, Калькутте и Гоа [24]. Если говорить про структуру экспорта в Индию, то здесь, безусловно, главной категорией экспортируемых товаров снова оказываются энергоресурсы. В конце 2022 года Россия стала крупнейшим поставщиком сырья в Индию, при том немаловажным аспектом в насыщении индийского рынка российской нефтью стал тот факт, что в поисках рынков в Азии Россия начала продавать нефтепродукты ниже себестоимости, предоставляя покупателям существенные скидки [25]. В структуре экспорта за 2021 год также превалирует категория минерального сырья, а также машины и оборудование, драгоценные металлы. Тенденция к увеличению торговли энергоресурсами, судя по статистике за последние 2 года будет сохраняться. Россия же импортирует продукцию

химической промышленности (около трети от всего объёма импорта), машины, оборудование, продовольственные товары. В данные категории входят такие товары как строительные материалы, запчасти для автомобилей, бытовая техника, оборудование для заводов, ювелирные украшения, индийские пряности и специи [26]. В перспективе Индия будет наращивать поставки фармацевтической продукции, текстиля, табачной продукции.

Положительная динамика наблюдается и на южнокорейском направлении. Большая часть грузооборота между Россией и *Южной Кореей* приходится на морские контейнерные перевозки, также могут использоваться паромы, сухогрузы, наливные танкеры. Маршруты, как правило, берут своё начало в одном из корейских портов (таких как Инчхон, Ульсан, Масан, Сокчхо, Тонхэ, Чинхэ или крупнейший порт Пусан) и идут до Владивостока, далее товары развозятся до потребителей поездами или фурами. Такой же механизм действует в обратном направлении из России в Корею. Не менее популярны авиаперевозки, как один из самых оперативных способов. Например, из аэропорта Инчхона возможна отправка товаров прямым рейсом в Санкт-Петербург. Регулярные поставки самолётом занимают 3-5 дней, в срочном порядке груз может быть доставлен за 2-3 дня. Специфической чертой сообщения с Южной Кореей является невозможность использования автомобильного транспорта для транспортировки. Ввиду географических факторов, а именно, отсутствия общей границы, перевозки по автомобильным дорогам можно было бы осуществлять только через территорию Северной Кореи. Однако, в силу внешнеполитических особенностей транзит через КНДР не представляется возможным [27]. В 2021 году товарооборот в России с Южной Кореей составил 29,8 млрд долларов, увеличившись более, чем на 50% в сравнении с 2020 годом, при этом экспорт России вырос почти на 36%, в то время как импорт – на 81% [28]. В структуре экспорта, традиционно, доминирует доля минеральных продуктов (примерно 70% от всего объёма экспорта), далее следуют сельскохозяйственная продукция, металлы. В структуре импорта преобладают следующие категории: машины, оборудование, транспортные средства (более 73% от общего импорта), продукция химической

промышленности, металлы, продовольственное сырьё [29]. Действительно, Российские рынки за последние годы наполнились южнокорейской бытовой техникой и электроникой, автомобилями таких машиностроительных корпораций как KIA и Hyundai, а также парфюмерией и косметическими средствами.

Немаловажно для России вьетнамское направление. Одна из крупнейших российских логистических компаний Fesco добилась роста экспорта в страны АТР на 21%. В частности, запуск новой торговой линии Fesco Vietnam Direct Line, связывающей Владивосток с портами *Вьетнама* Хайфон и Хошимин способствовали налаживанию регулярной доставки грузов, что позитивно сказалось на торговых отношениях двух стран [17]. Также могут быть задействованы такие крупные порты России как Находка, Санкт-Петербург, Новороссийск. По данному маршруту осуществляются контейнерные перевозки крупногабаритных, рефрижераторных или опасных грузов. Может применяться так называемый мультимодальный способ доставки, когда груз сначала доставляется в порты соседних транзитных стран, откуда в дальнейшем груз доставляется до заказчика фурами или железнодорожными составами. И хотя в таком случае срок доставки может составлять более месяца, очевидным преимуществом является невысокая цена. В 2018 году впервые транспортировка груза из России во Вьетнам была осуществлена по железнодорожным путям. Также доступен и авиатранспорт. Самые популярные маршруты из аэропортов Москвы до вьетнамских городов Ханой, Хошимин, Дананг [30]. В структуре торгового оборота импорт России превышает экспорт. В 2021 году основными статьями экспорта являлись металлы и изделия из них (около трети всего объёма экспорта), минеральное сырьё (21%), продовольствие, сельскохозяйственная продукция (около 18%), продукты химической промышленности (14%). В импорте преобладает доля машин, транспортных средств, оборудования (61%), в том числе аппаратура в сфере телевизионных коммуникаций и звукозаписи, текстиль и обувь (20%), возросла доля продовольственных товаров (почти до 12% от всего импорта) – Вьетнам наращивает поставки кофе, чая, орехов, пряностей и так далее [31].

Осложнились торгово-экономические отношения с *Сингапуром*. Это единственная страна-член АСЕАН, присоединившаяся к санкциям против России в связи с событиями на Украине в феврале 2022 года. Официально государство запретило ввоз товаров военного и двойного назначения [32]. Если посмотреть на структуру товарооборота между странами за 2021 год, то также можно отметить, что более 90% всего экспорта из России приходилось на минеральное сырьё, в том числе, энергоресурсы [33]. В этой категории не только не были введены ограничения, а, напротив, наблюдается рост импорта российской нефти. С помощью Сингапура как некоего посредника, российское чёрное золото смешивается в сингапурских хранилищах с другими сортами нефти и получает возможность благополучно распространяться по третьим странам, минуя санкции. Такая схема реэкспорта значительно уменьшает шансы узнать происхождение топлива. К июлю Сингапур планирует увеличить импорт российской нефти почти в 10 раз. Нефть до Сингапура доставляется танкерами из различных месторождений на территории России, также может быть задействован «Сахалин – 2». Такой способ транспортировки даёт дополнительные возможности для сокрытия изначальной страны-поставщика путём перегрузки с одного танкера на другой [34]. Актуальную информацию о других категориях товаров в торговом обороте между Сингапуром и Россией в ходе исследования найти не удалось.

Таким образом, события февраля 2022 года запустили цепочку качественных изменений в глобальной политике и торговле. Процесс отдаления России от бывших европейских партнёров в торгово-экономическом плане представляется необратимым. Естественно, всегда остаётся вероятность возобновления партнёрства, правда не в ближайшем будущем. Если что-то подобное и будет иметь место, то вряд ли удастся достичь того же уровня доверия, какой был прежде. Пока же страны Запада постепенно отказываются от Российской Федерации как от торгового партнёра, на этом фоне Россия всё больше вынуждена поворачивается на Восток, развивая инфраструктуру форсированными темпами, а страны АТР умело используют шанс и занимают нишу на российском рынке. Со стороны России уже многое достигнуто в

развитии сотрудничества со странами Северо-Восточной Азии. Центром внимания для России остаётся стремительно развивающийся Китай. На этом направлении наблюдается наиболее разветвлённая и развитая логистическая сеть. В отношении азиатских партнёров транспортировка несколько осложняется – на каких-то направлениях сказывается санкционный режим или неготовность логистических мощностей к полной загрузке. Структура торгового оборота с азиатскими странами несущественно отличается от торговли с европейскими. Основной статьёй экспорта из России традиционно являются энергоносители. Минеральные продукты, согласно статистическим данным, занимают большую или существенную долю от всего экспорта. Рассмотрев структуру товарооборота, наглядно видно, что Россия, экспортируя, главным образом, природные ресурсы получает от азиатских партнёров оборудование, автомобили и другую технику, фармацевтику, то есть продукты наукоёмких производств. На каждом из рассмотренных направлений мы обозначили подходящие методы транспортировки товаров, однако, в общем, в качестве наиболее востребованных видов можно выделить трубопроводы и морские контейнерные перевозки как универсальный и относительно недорогой способ, подходящий для переправки широкого спектра грузов. На эти виды инфраструктуры следует делать упор при разработке стратегий развития дальневосточных регионов. В этой главе мы рассмотрели только основные направления, в отношении других стран-партнёров также немаловажно поддерживать оперативно функционирующее состояние постепенно расширяющейся инфраструктурной сети. В дополнение, стоит отметить, что некоторые государства Азии ведут двойную игру, с одной стороны, поддерживая Запад и введённые ограничения против России, с другой – продолжая сотрудничество с Россией в определённых областях, как, например, двулика Япония или Сингапур. В целом, специфика азиатских партнёров – сугубо меркантильный интерес к России. Если сотрудничество обеспечит экономическое процветание и/или энергетическую безопасность, то найдутся лазейки и способы обойти санкции.

2. Проблемы и перспективы переориентации российской логистики на Восток

2.1 Основные проблемы развития логистики в восточном направлении

Несмотря на серьёзные достижения в сфере логистики на восточном направлении, существует ряд нерешённых проблем, на которые стоит обратить внимание. Частично эти проблемы были затронуты в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума (ВЭФ) в сентябре 2022 года. И хотя тема ВЭФ-2022 звучала как: «На пути к многополярному миру», участники форума не могли не коснуться текущих изменений, а также темы логистических маршрутов. Хотелось бы отметить, что в тексте стенограммы заседания слово «проблема» и его синонимы встречаются более 30 раз, что уже свидетельствует о трудностях, с которыми сталкивается в том числе руководство страны в настоящее время [35].

Одной из важнейших проблем, на фоне которой, в принципе, разворачивается вся ситуация в стране, является внутриэкономическая нестабильность. В силу зависимости от экспорта, что уже упоминалось нами выше, санкции всё же пошатнули экономику России. Инфляция составляет около 12%, и, хотя, по словам Президента России Владимира Владимировича Путина, наблюдается тенденция на снижение до показателя в 4-6%, нельзя не учитывать вероятность каких-либо внезапных событий, способных перевернуть ситуацию, что вполне возможно в современном мире, переживающем различные трансформации. Тяжёлая экономическая ситуация, проявляющаяся в инфляции, росте цен и, как следствие, в снижении покупательной способности и уровне жизни населения, провоцирует напряжённость в обществе. Продемонстрированные на заседании результаты опроса, проведённого РБК, где большая часть респондентов (62%) считает, что экономика и дальше будет идти на спад, лишь подтверждают, что российские граждане не испытывают ощущения экономической безопасности. Казалось бы, как это связано с

логистикой? В действительности, взволнованность населения чревата отсутствием инициатив, новых бизнес проектов и так далее. В условиях непредсказуемости и неуверенности в завтрашнем дне граждане, скорее, прибегнут средства, чем будут вкладываться в новые проекты. Также в то время как общая экономическая ситуация в России оставляет желать лучшего, появляются другие региональные бюджетные приоритеты в виде Крыма, присоединившегося в 2014 году и вошедших в 2022 году в состав Российской Федерации Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики. Для новых регионов уже разрабатываются упрощённые механизмы оказания финансовой поддержки из бюджета. Кроме того, само собой разумеется, что проводимая Россией специальная военная операция на Украине требует как финансовых затрат, так и человеческих ресурсов. Все эти факторы отвлекают ресурсы от развития Сибирского и Дальневосточного регионов, хотя подъём этих территорий Президент обозначил как «национальный приоритет на весь XXI век» ещё далёком 2013 году [36].

Масштабные проблемы наблюдаются в области непосредственно логистики и инфраструктуры. Санкционные меры, предпринятые Западом, оказали существенное негативное влияние на российский бизнес. Если в отношении банковских операций удалось довольно-таки быстро найти альтернативы, а где-то и пути обойти санкции, то нарушение функционирования транспортных цепочек исправить не так легко. Как мы уже отмечали выше, восточные территории страны переживают настоящий логистический бум, вследствие перенаправления торговых потоков в страны АТР и без того слабо развитая инфраструктура испытывает колоссальные нагрузки. Отставание от уровня мирового рынка наблюдается практически по всем пунктам – и в отношении пропускной способности путей сообщения, и транспортных средств, и технологического уровня оснащения логистических объектов, и кадрового состава.

Показательна ситуация с портами. Дальневосточные порты, оказавшиеся столь востребованными после всех антироссийских акций, не отвечают всем

современным требованиям. Из всех дальневосточных портов только порт Восточный, не претерпевший особой модернизации ещё с советских времён, соответствует необходимым параметрам контейнерного терминала. Создание же зерновых терминалов так и не было реализовано. Это серьёзное упущение, учитывая то, что Россия является крупнейшим экспортёром зерновых культур в мире [37]. Пропускная способность портов также ограничена, морские суда часто простаивают неделями, ожидая разгрузки, что увеличивает и общее время доставки товаров. Более того, длительный срок доставки представляет собой отдельную проблему, требующую особого внимания. По большей части, это обусловлено недостатком современного оборудования в портах, усложнённой процедурой таможенного контроля грузов, а также изменениями в некоторых логистических цепочках. Более того, пандемия коронавируса до сих пор вносит свои коррективы в работу транспортно-логистических компаний и маршрутов. Сейчас данная проблема касается, главным образом, путей сообщения с Китаем, в частности, на пропускных пунктах «Забайкальск — Маньчжурия» и «Пограничный — Суйфэньхэ», а как мы уже обращали внимание выше, Китай сегодня становится стратегическим партнёром и ключевым партнёром в АТР для России. Хотелось бы отметить, что нельзя недооценивать проблему задержек и долгой транспортировки товаров, возвращаясь к статусу России как главному поставщику зерновых (в Китай в том числе). Задержка может привести к серьёзным финансовым потерям, так как продукт за это время может просто испортиться и стать непригодным для употребления. То же относится и к перевозке сельскохозяйственной продукции в неподходящих для этого условиях. Для обеспечения сохранения качества товаров и уменьшения сроков транспортировки необходимо повысить эффективность таможенного оформления, что поможет сократить время, требующееся для прохождения грузом транзита. Также осложняется ситуация и грузами, попадающими под категорию опасных (продукция химической промышленности). В настоящее время поток опасных грузов через порты Дальнего Востока резко вырос, что опять же, вызвано переориентацией и

перенаправлением с портов западной части России. Здесь суть проблемы снова упирается в отсталость инфраструктуры. К примеру, порт Новороссийска вовсе не располагает возможностями для принятия опасных грузов, а альтернатива в виде железнодорожных путей в данном случае недоступна, так как основной экспортёр химической продукции в Россию – Китай запрещает транспортировку этого вида товаров железнодорожными составами в целях безопасности [38]. Разумеется, чисто теоретически можно рассмотреть автомобильный транспорт как достойную альтернативу, при том не только для опасных грузов. Однако, здесь вмешивается один из важнейших факторов, а именно – стоимость. Отправка груза с Дальнего Востока, скажем, до Москвы по автодороге обойдётся минимум в три раза дороже, чем по железной дороге. Так, все вышеупомянутые аспекты повышают стоимость перевозок, а также риск срыва сроков доставки до заказчика. Если рассматривать ту же химическую промышленность (опасные грузы), то заказчиками, как правило, являются химические, пищевые производства и производства, связанные со строительным комплексом, так что на этих отраслях в первую очередь сказывается неэффективность логистики. Было бы неправильным рассматривать проблемы морских перевозок в отрыве от ситуации касательно железнодорожных сетей. Основной проблемой в этом виде транспорта была и остаётся недостаточная пропускная способность железнодорожных путей. Всей сетью железных дорог России владеет ОАО «РЖД», следовательно, в большей степени от РЖД зависят темпы реализации проектов модернизации. Тот же «Восточный полигон», запущенный ещё в 2014 году до сих пор имеет слабые места, проблемные, узкие участки, которые сдерживают скорость потоков товаров. За 2021 год провозная способность «Восточного полигона» составила 144 млн тонн. Планируется повысить пропускную мощность путей до 305 млн тонн, но такие показатели ожидаются только по завершении 2035 года [39], а пока текущие возможности железнодорожных путей недостаточны для покрытия растущих потребностей на грузоперевозки, как следствие, некоторые

виды товаров не поступают в страну в тех количествах, в которых производители готовы их поставлять на российский рынок.

Погранпереходы также находятся пока в плачевном состоянии. Затруднительное положение относительно погранпереходов на российско-китайской границе отчасти объясняется тем, что значительная их часть ускоренными темпами строилась в 1990-х годах, в основном, частными лицами для того, чтобы справиться с транспортировкой китайских товаров, которые в те годы заполняли рынки. Наряду с этим, следует учитывать тяжёлую экономическую ситуацию в стране в те годы, тогда никто не задумывался о качественном оборудовании. С тех времён погранпереходы так и не были переоборудованы, чтобы отвечать современным требованиям [1]. Сегодня модернизация оснащения погранпереходов становится ещё одним вызовом.

В настоящее время острой становится проблема экологической безопасности на Дальнем Востоке. Экологическая тематика сейчас актуальна во всём мире, экологические проблемы и вопросы необходимости развития «зелёной» экономики регулярно поднимаются на различных международных площадках. Однако, в отношении тихоокеанских регионов России угрозы экологического характера воспринимаются не так серьёзно. Так, например, перевалка угля (не самого экологичного вида топлива и в вопросах добычи, и в вопросах использования) происходит непосредственно в центрах таких крупных портовых городов как Владивосток, Находка и Ванино [1]. Функционирование территорий опережающего социально-экономического развития пока не соответствует представлениям о «зелёной» экономике. Мы считаем, что отчасти это связано с тем, что «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» была принята в 2009 году, когда экологический фактор ещё не приобрёл столь значимого влияния на международные и внутрисубъектные процессы. Данная Стратегия ставит целью диверсифицировать экономику, развивать инновационные производства и сфокусирована на ресурсных сегментах (увеличение объёмов добычи, переработки, экспорта сырья). Говоря

о территориях опережающего развития, можно отметить, что большое внимание здесь уделено строительству горно-обогатительных предприятий в Якутии, Магаданской и Амурской областях [40]. Увязать эту стратегию с принципами «зеленой» экономики достаточно проблематично, потому как данный вид производства негативно сказывается на экологическом состоянии территории. Более того, охрана окружающей среды обозначается в Стратегии как «сдерживающий фактор развития», это можно объяснить тем, что в настоящее время российский бизнес ориентирован на получение прибыли в краткосрочной перспективе, а забота об окружающей среде и внедрение программ «зелёной логистики» потребовали бы дополнительных капиталовложений. Экологическому аспекту посвящён лишь небольшой раздел, в котором, на наш взгляд, не указано конкретных существенных мер, направленных на охрану природы, речь идёт только о намерениях укреплять сотрудничество для мониторинга состояния приграничных территорий с Китаем и Монголией [41]. Так, при постановке задач развития энергетических комплексов, строительства обширной дорожно-транспортной сети в Стратегии экологическому аспекту не уделено должное внимание. По степени важности экономический фактор превалирует над экологическим. Судя по всему, изменения в данную Стратегию вноситься уже не будут, и до 2025 года развитие территорий будет происходить, ориентируясь на данный документ. Вероятно, после 2025 года в документах по развитию дальневосточных регионов задачи и планы всё же будут как-либо соотнесены с современными международными экологическими стандартами.

Кроме того, имеет место нехватка квалифицированных специалистов в сфере логистики. Это связано отчасти с завышенными финансовыми ожиданиями потенциальных кандидатов, а отчасти с дефицитом необходимых специалистов на рынке в принципе. За короткий промежуток времени найти экспертов по логистике, грамотных техников, водителей крайне сложно. В последние годы такие профессии как кладовщик, инженер, оператор автопогрузчика, специалисты в сфере складского хозяйства и управлении

качеством стали востребованными. Также компании отмечают у потенциальных сотрудников недостаток опыта в логистической сфере и отсутствие необходимых навыков. Сегодня организации готовы инвестировать в повышение квалификации своих работников, создаются новые стратегии для подбора персонала. Крупные компании привлекают кандидатов не только размером заработной платы, но и различными льготами, имиджем организации [42]. Между тем, кадровая проблема на Дальнем Востоке вытекает и из проблемы малонаселённости региона. Эта проблема здесь не нова – такое положение было и во времена империи, и в советское время, да и сейчас демографическая проблема в регионе не решена. Если по данным переписи населения в 1989 году на Дальнем Востоке проживали более 10,4 млн человек, то в 2010 году этот показатель снизился до 8,3 млн человек, к 2021 году такая неутешительная тенденция также сохранилась, о чём говорит показатель в 8,1 млн человек [43]. Конечно, согласно цифрам, отток населения не столь велик, однако он продолжается несмотря на все меры поддержки региона, предпринятые властями, а если учесть протяжённость территорий и что ДФО занимает чуть больше 40% всей территории Российской Федерации, то наглядно видно, насколько смешные цифры в 8 или даже 10 млн человек населения, так что проблема низкой плотности населения на этих территориях сохраняется. Более того, увеличивается отток молодёжи, в то время как доля пожилых людей увеличивается, что влечёт за собой снижение рождаемости помимо общего сокращения населения в регионе. К таким показателям ведут следующие неразрешённые проблемы: недостаток социально-инфраструктурных объектов; трудности, связанные с приобретением/получением жилья; суровые климатические условия; отдалённость от центральных районов страны. И если на климатические условия и отдалённость территорий довольно сложно как-то повлиять, то продумать и обустроить территории, сделать их более привлекательными для людей возможно. Разумеется, граждане России в рамках национальных проектов и программ могут получить участок земли на Дальнем Востоке или

оформить ипотеку на льготных условиях, однако остаётся и проблема низких доходов населения, которая, впрочем, существует не только в ДФО. Так, людям необходимо иметь достаточный первоначальный капитал, чтобы начать строительство на выделенном участке или хорошую платёжеспособность, чтобы погасить кредиты.

Более того, проблемы кадров и населения усугубились ещё и вследствие частичной мобилизации [44].

Немаловажным фактором, тормозящим развитие логистики, является банальная незаинтересованность российского бизнеса в реализации проектов, направленных на совершенствование существующих инфраструктурных возможностей или создание новых. Отчасти это связано с тем, что ментальность россиян, в целом, остаётся европоцентричной. На уровне политических решений переориентироваться на страны Азии оказалось проще, чем на уровне людей. Проблемы недостаточной информированности населения об особенностях и истории азиатской части России и отсутствия полного понимания того, что «Азия – это уже не «третий мир» [4] поднимались ещё в 2018 году в рамках ВЭФ-2018. Для большей части российского общества Европейские страны привычнее, привлекательнее и ближе, в то время как дальневосточный и сибирский регионы географически удалены от центра принятия решений и разработки проектов и воспринимаются как нечто отдельное, а страны АТР также остаются малоизвестными для россиян, что наблюдается как на уровне образования, так и в туристическом плане.

Резюмируя вышесказанное, можно констатировать, что на пути развития логистики Россия сталкивается со следующими трудностями: тяжёлая экономическая обстановка внутри страны; слабо развитая инфраструктура на Востоке страны, недостаток её пропускной мощности для обеспечения внешнеторговых целей; игнорирование экологического фактора при разработке программ развития; нехватка квалифицированного персонала в логистической отрасли. Так, необходимость разрешения всех этих проблем становится вызовом для России на ближайшие несколько лет.

2.2 Перспективные направления развития логистической политики России

Несмотря на широкий круг проблем и вызовов, развитие региона открывает и множество перспектив. На наш взгляд, проблемы и вызовы, с которыми сталкивается Россия в ходе освоения восточных территорий страны являются не тяжёлым бременем для экономики, а, скорее, полем для реализации возможностей, которым прежде, в силу концентрации усилий внутренней и внешней политики на европейской составляющей, не уделялось должного внимания и не предавалось столь важного значения. Изменения, происходящие на современном этапе в международной конъюнктуре, необходимо рассматривать, прежде всего, как триггер, некий импульс, послуживший толчком к активизации усилий в плане развития собственной страны.

Сибирь и Дальний Восток – это регионы, обладающие значительным ресурсным потенциалом. На этих территориях находятся месторождения нефти, газа, угля, алмазов, металлов, в том числе золота, серебра и платины [14]. Минерально-сырьевой комплекс помимо того, что является основным источником поступлений в местный бюджет, ещё и представляет собой важный элемент функционирования промышленного производства. При таких условиях целесообразно продолжать и совершенствовать методы разведки месторождений полезных ископаемых. Существенная часть территорий ещё недостаточно освоена, поэтому с высокой степенью вероятности, будут открыты новые месторождения для разработки. Кроме того, государство продолжает осуществлять поддержку региона, в виде различных программ и льгот, создавая тем самым благоприятный инвестиционный климат, о чём мы уже подробно говорили в предыдущей главе. К тому же, учитывая экспортно-сырьевую модель развития российской экономики, зависимость привлекательности региона для инвестиций от добычи природных богатств не

вызывает вопросов. Всё это создаёт предпосылки и дополнительные стимулы для строительства новых объектов транспортной инфраструктуры, ведь необходимо разрабатывать оперативно функционирующие механизмы для обеспечения экспорта добываемого сырья.

Так как главным торговым партнёром среди стран АТР является Китай, в первую очередь, необходимо усовершенствовать логистику на данном направлении. Рост торгового оборота между странами влекут увеличение объёмов грузоперевозок. Следует применить меры для сокращения времени транспортировки, упрощения прохождения таможенного контроля, обеспечения эффективного взаимодействия участников процесса перевозки. Перспективным представляется создание новых маршрутов через территорию Монголии. В силу своего географического положения эта страна представляет собой наиболее удобный транзитный коридор между Россией и КНР. Строительство новых маршрутов через Монголию позволит уменьшить время доставки, и, более того, снизить нагрузку на дальневосточную инфраструктуру. Программа логистического коридора Китай — Монголия — Россия уже разработана, однако практическая её реализация несколько заторможена. Необходимо совершенствовать нормативно-правовую базу данного проекта, выработать конкретные планы и шаги, а не только общую концепцию.

Во-первых, приоритетным представляется комплексное развитие Центрального железнодорожного коридора Улан-Удэ — Наушки — Улан-Батор — Эрлянь — Пекин — Тяньцзинь, которое подразумевает создание второй ветки и электрификацию Трансмонгольской железной дороги. На стадии обсуждения находятся проекты по строительству Восточного (Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зуун-Хатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу/Паньцзинь), а также Западного (Курагино — Кызыл — Цаган-Толгой — Кобдо — Такешкен — район Хами — Урумчи) железнодорожных коридоров [45]. По нашему мнению, реализация этих двух проектов откроет новые возможности для мировой торговли в целом, ведь

железные дороги Монголии являются элементом самого короткого коридора, соединяющего Европу и Азию.

Во-вторых, необходимо расширение сети автомобильных дорог, в частности, на линии Улан-Удэ — Кяхта — Улан-Батор — Эрлянц — Тяньцзинь. Работа в этом направлении уже ведётся, однако учитывая затянувшийся характер реализации, мы считаем, что необходимо обратить особое внимание на эффективность и скорость выполнения сторонами подписанных соглашений. Например, Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог между Китаем, Монголией и Россией было подписано ещё в 2016 году, но Китай снял ограничения на применение системы Международных дорожных перевозок только в 2019 году [45], затем пандемия коронавируса внесла свои коррективы. Как следствие, на практике автомобильный транзит так и не был запущен.

В-третьих, ожидается начало строительства газопровода «Сила Сибири – 2» через Монголию в Китай. Дата старта проекта уже назначена на 2024 год. Возможности, которые откроет этот проект для российской экономики, сложно переоценить. Учитывая общую тенденцию, торговля с Китаем, в том числе, экспорт энергоносителей, в ближайшем будущем будет лишь набирать обороты. Экспорт трубопроводного газа в 2022 году увеличился в 2,5 раза по сравнению с 2020 годом. Москва и Пекин также подписали ряд соглашений, касающихся сотрудничества в области газа и нефти. Открытие новой ветки «Силы Сибири» поспособствует наращиванию объёмов экспорта, согласно планам глав государств [2]. Разработка монгольских проектов помимо преимуществ в транспортно-логистической сфере позволит также форсировать трёхстороннее сотрудничество Россия-Монголия-Китай в области логистики и торговли.

Тем не менее, по нашему мнению, не стоит ставить Китай во главу угла и ориентироваться лишь на наращивание торгового оборота с этой страной, когда существуют не менее перспективные направления и возможности. Планируется

расширение сотрудничества с такими странами как Индия и Вьетнам. В свою очередь быстро развивающаяся Индия особенно заинтересована в российском рынке. Помимо традиционных экспортных товаров в виде чая и фармацевтики индийские бизнесмены готовы наладить прямые поставки одежды, кожевенных товаров. Индия постепенно наращивает и импорт российского топлива (уголь, нефть) [46]. Существующих пропускных мощностей инфраструктуры пока недостаточно для обслуживания увеличившегося грузопотока, однако российские компании уже пытаются решить эту проблему. В апреле российская транспортно-логистическая компания FESCO и индийская SAKSHAM Group подписали соглашение о проработке проектов по налаживанию прямых поставок между Индией и Россией (из индийских Мундра и Нава-Шева в порты Новороссийск и Санкт-Петербург, а также маршрут Ченнаи – Владивосток) [47]. Приведённый пример может стать образцом для других российских и зарубежных предпринимателей и мотивировать брать инициативу в свои руки, ведь не только государственные структуры, но и крупные частные компании могут внести существенный вклад в развитие логистики. Сейчас важно, чтобы этот проект не постигла участь монгольских и других замороженных проектов.

На Вьетнамском направлении достигнут определённый прогресс. Весной 2022 года был запущен новый контейнерный маршрут (Владивосток – Хайфон – Хошимин – Нинбо – Владивосток), сокративший время доставки товаров до нескольких дней вместо нескольких месяцев [48]. На данном этапе отношений Россия и Вьетнам договорились о сотрудничестве в сфере зелёной энергетики и логистики, что зафиксировано в «Совместном заявлении о видении развития отношений всеобъемлющего стратегического партнерства между РФ и СРВ на период до 2030 года» [49]. Россия принимает активное участие в строительстве ГЭС, АЭС и других сооружений на территории Вьетнама. Столь масштабные планы также потребуют увеличения пропускной способности транспортных систем [50].

Кроме того, недооценён потенциал России как транзитной страны. Транспортные услуги вполне могут стать доходными статьями бюджета,

ненамного уступающими экспорту ресурсов. В некоторых европейских странах, к примеру, доходы от экспорта транспортных услуг составляют около 40% общих поступлений от экспорта товаров и услуг [51]. Россия, уже только за счёт своего уникального экономико-географического положения обладает теми конкурентными преимуществами, которые недоступны большинству других стран. Возможно создание качественно новой системы глобальных транспортных связей. Гипотетически, если отбросить в сторону политический фактор, Россия может стать «связующим звеном» не только между Европой и Азией, но и между Северной Америкой и Евразией. Ведь, фактически, расстояние между Северной Америкой и Востоком России по морю составляет всего около четырёх километров. Далее грузы могут транспортироваться уже сухопутными путями. В современном мире имеются достаточные технологические и технические средства для строительства крупных международных транспортных коридоров.

Перспективной представляется модернизация и продление Транссибирской железнодорожной магистрали. Идея продления Транссиба до Японии впервые была предложена ещё в 30-х годах XX века. Это позволило бы обеспечить транспортный коридор через территорию России, соединив таким образом страны Европы и Японию. Морские перевозки с использованием паромов существенно затруднены в силу климатических условий. Тёплый период, когда суда могут осуществлять регулярные перевозки в регионе, длится не более полугода, и даже в это время транспортировка осложняется частыми циклонами и сильными ветрами. Поэтому железная дорога упростила бы процесс доставки, а также обеспечила бы непрерывность транспортного сообщения и сохранность грузов. В 1950-х начались работы по строительству тоннеля от Комсомольска-на-Амуре до незамерзающих портов Сахалина, но после смерти И.В. Сталина строительство прекратилось. На протяжении века российское руководство периодически возвращалось к данной инициативе, работы возобновлялись в 1970-х, 1990-х годах [51], тем не менее, цель соединения Японии с материком не достигнута до сих пор. В 2017 году Россия

и Япония снова затронули тему создания транспортного перехода между Сахалином и Хоккайдо, однако дальше дискуссий дело не продвинулось [52]. Да и в ходе изучения данной темы никаких официальных планов или соглашений по этому поводу найти не удалось.

Ещё один не менее перспективный, но, опять-таки, замороженный проект – Транскорейская магистраль, который может наладить сообщение между Республикой Корея и Европой через территории России и КНДР [51]. Это позволило бы сократить сроки доставки контейнерных грузов до двух недель вместо месяца при транспортировке морем. В 2018 году был подписан меморандум о сотрудничестве между РЖД и Корейскими железными дорогами (Korail), в котором было заявлено о готовности трёх стран (Россия, Республика Корея, КНДР) разрабатывать проект соединения Транссиба и Транскорейской железной дороги [53]. Тогда проект так и не продвинулся, на этот раз в связи с внешними причинами, а именно, из-за влияния позиции США на политику Южной Кореи, согласно которой, экономическое сотрудничество между Северной и Южной Кореей возможно только после разрешения проблемы ядерной безопасности полуострова. Сегодня, когда Россия сконцентрирована на укреплении связей с АТР, актуальность данных проектов вновь возрастает. Подобные совместные инициативы укрепили бы позиции России, а расширение сети Транссибирской магистрали придало бы ей статус трансконтинентальной магистрали со всеми вытекающими из этого понятия экономическими выгодами. Следует возобновить переговорные процессы со сторонами и выяснить степень заинтересованности и их готовности реализовывать рассмотренные нами проекты. Конечно, сохраняется риск того, что Южная Корея и Япония предпочтут сохранить приверженность Штатам, опасаясь санкций, однако современные реалии диктуют свои условия, и России неразумно сложа руки ждать благоприятного момента. Фактически, не реализуя свой транзитный потенциал, Россия теряет не только потенциальную прибыль, но и, в какой-то мере, своё влияние в плане глобальной экономики. Китай, как мы выяснили в первой главе исследовательской работы, уже достиг

определённых успехов в развитии транспортных сетей в европейском направлении в обход российских территорий. Чтобы не допустить перенаправления грузопотоков из Китая в обход России и обеспечить рост конкурентоспособности российской логистики необходим тщательный контроль за выполнением проектов и планов. Как мы убедились, перспективные проекты существуют, тем не менее, реализация их по разным причинам затягивается. Возможности того же «Восточного полигона» пока не соответствуют поставленным изначально задачам. Идея трансконтинентальной магистрали также находится в подвешенном состоянии. Пока большой объём поставок в страны АТР осуществляется по морю, но в перспективе железнодорожный транспорт составит серьёзную конкуренцию морским перевозкам.

Между тем, при проведении преобразований логистических маршрутов в России важным моментом выступает экологический фактор. В Российской Федерации и в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) отношение к «зелёным» инициативам не такое, как в Европейском союзе. Зачастую требования к охране окружающей среды игнорируются на практике, да и в нормативно-правовых документах им не уделяется достаточного внимания. Однако, применение принципов «зелёной» логистики, учитывая масштабы работ и протяжённость территорий жизненно важно. Во-первых, пренебрежение стандартами по охране окружающей среды при строительстве и использовании терминалов, многокилометровых автомобильных и железнодорожных путей чревато деградацией почв, ухудшением общей экологической обстановки на участках строительства дорог, а также в населённых пунктах (например, мы рассматривали проблему перевалки угля в центрах портовых городов). Во-вторых, вся система логистики выйдет на качественно новый уровень, сопоставимый с европейскими стандартами, ведь «зелёная» логистика – это, в первую очередь, внедрение современных технических и технологических решений в процессы производства, транспортировки и складирования. Проблема устаревшего оборудования и

отсталости в оснащении объектов инфраструктуры представляют серьёзную угрозу как для экономики, так и для экологии. Само собой разумеется, что современное оборудование поможет уменьшить негативное влияние на природу, ведь при разработках теперь учитываются факторы экологической безопасности, в отличие от того, что было в царской России и в советское время, а ведь многие объекты инфраструктуры так и не были модернизированы и их техническое состояние всё ещё находится где-то на уровне начала XX века. Продвижение программы «зелёной» логистики на государственном уровне могло бы подразумевать переоборудование портов, погранпереходов и так далее. В Европе и Америке уже широко применяются технологии, контролирующие уровень выбросов углекислого газа в атмосферу при разных видах перевозок, функционируют энергосберегающие железнодорожные составы, используются экологичные материалы при упаковке [54]. В этом плане следует взять Западные страны за пример. Поскольку российский бизнес не стремится увеличивать расходы на внедрение экотехнологий, инициатива должна исходить от государства. Так, следует обеспечить соответствующую нормативно-правовую базу, которая способствовала бы увеличению числа экоориентированных логистических компаний. Это может быть не просто учреждение системы льгот, дотаций и грантов, но и меры, ограничивающие деятельность или расширение компаний, пренебрегающих принципами «зелёной» логистики. В вопросах бизнеса в России механизм поощрения не столь эффективен, что показывают Дальневосточные программы развития. Менталитет таков, что скорее человек будет стремиться избежать ограничений, чем искать дополнительные преференции.

Также немаловажно обеспечить подготовку высококвалифицированных специалистов в области транспорта, в том числе, предпринять шаги по популяризации программ подготовки в ВУЗах (особенно в учебных учреждениях, расположенных на территории ДФО) по профилю «логистика» и смежных направлений путём предоставления бюджетных мест, целевых квот и предоставления статуса «приоритетных» направлений. Привлечение

абитуриентов на данные специальности в будущем поможет решить проблему нехватки кадров в логистической отрасли, поспособствует наполнению рынка труда квалифицированными работниками, что повысит и конкурентоспособность российских транспортно-логистических компаний. Кроме того, необходимо разработать и сделать обычной практикой программы повышения квалификации для тех, кто уже работает в отрасли. Программы должны включать в себя и изучение аспектов экологической безопасности в логистике с учётом специфики ландшафта и климата в конкретных регионах.

Таким образом, в данный момент Россия имеет ряд неразрешённых проблем, которые, к сожалению, в силу разных обстоятельств, решаются далеко не быстрыми темпами. России не стоит сильно рассчитывать на поддержку Китая как на спасательный круг, когда возможно налаживание партнёрства с другими азиатскими странами и, что более важно, реализация собственного потенциала. Российскому руководству необходимо осознание того, что не только нефть и газ, но и территория, а именно, её протяженность – это тоже ресурс, который можно умело использовать для получения выгоды. На сегодняшний момент имеется достаточно проектов для реализации транзитного потенциала страны, их проработке и корректировке с учётом современных реалий необходимо уделить внимание. На сегодняшний день мы видим перспективными для России следующие направления: возобновление работы над проектами монгольских железных дорог; развитие сотрудничества и создание прямых маршрутов с Вьетнамом и Индией; реализация транзитного потенциала России, расширение Транссибирской магистрали; разработка нормативной базы для становления «зелёной» логистики в России; привлечение и повышение квалификации специалистов в транспортно-логистической сфере.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для достижения цели исследования, определения особенностей, проблем и перспектив развития восточной логистической политики России в ходе работы были выполнены следующие задачи: анализ причин и последствий переориентации политики России на Восток; рассмотрение основных направлений логистической политики России в контексте Восточной политики на современном этапе; выявление проблем развития логистики и транспорта на Востоке; определение возможных перспектив развития логистической политики России.

В заключение, исходя из проведённой исследовательской работы и опираясь на совокупность всех ранее упомянутых аспектов, можно обозначить следующее:

1. Смена миропорядка и становление многополярности уже не просто теория. Очевидно, что центр глобальной экономики смещается в Азию и в этом плане Россия следует данной тенденции. Переориентация России на Восток отчасти является и вынужденной мерой, учитывая современную Европейскую политику. При этом, Россия не прекращает взаимодействие с Европейскими государствами полностью, оставляя возможность возобновить сотрудничество, если Западные лидеры решат пересмотреть свою политическую линию в отношении России. Вследствие поворота Российской политики на Восток углубляется торгово-экономическое сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, что в свою очередь стимулирует развитие дальневосточных территорий страны.

2. Наиболее проработанным, развитым представляется транспортное сообщение с Китаем – главным партнёром России в Азии. Также в качестве основных азиатских партнёров можно выделить Индию, Республику Корея, Японию. Как и в случае с Европейскими странами, основной статьёй российского экспорта остаются энергоносители, в то время как импортируются различные категории товаров – от товаров широкого потребления до продуктов

питания и высоких технологий. На каждом из направлений существуют свои особенности транспортировки товаров. В целом, можно выделить общие тенденции – рост спроса на контейнерные перевозки, а также потребность в увеличении пропускных мощностей трубопроводного транспорта.

3. Существует ряд проблем, препятствующих развитию логистики и обеспечению необходимых объёмов товарооборота. Сложная внутриэкономическая ситуация, отсталость инфраструктуры в Тихоокеанских районах страны, пренебрежение современными экологическими стандартами при строительстве логистических объектов и кадровая проблема осложняют развитие внешней и внутренней торговли.

4. Россия имеет огромный транзитный потенциал. Возможно расширение Транссибирской железнодорожной магистрали и превращение её в трансконтинентальную магистраль. Перспективными представляются разработка прямых маршрутов для развития торговых отношений с Индией и Вьетнамом, реализация проектов транзитных маршрутов через Монголию в Китай, внедрение принципов «зелёной» логистики и усовершенствование системы образовательных программ и программ по повышению квалификации специалистов логистической отрасли.

Таким образом, хочется подчеркнуть, что России необходимо сфокусироваться на собственном, внутреннем развитии. Экспортно-сырьевая экономическая модель за годы создала определённые рамки, не дающие эффективно реализовывать возможности в других перспективных сферах. Происходящие в мире изменения создают предпосылки для пересмотра не только международной системы управления, но и внутригосударственных процессов. Осознание своих конкурентных преимуществ, в том числе, в транспортно-логистической отрасли поможет России постепенно занять новые ниши в глобальной торговле и укрепит позиции на мировой арене.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Зуенко, И. Логистика как фактор восточной политики России / И. Зуенко // Российский совет по международным делам: [сайт]. – 2022. – 21 сен. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logistika-kak-faktor-vostochnoy-politiki-rossii/> (дата обращения: 23.03.2023).
2. Российско-китайский диалог: модель 2022: доклад / А. В. Картунов, К. В. Бабаев, Чжао Ху-ашэн, Лю Хуацинь и др.; под ред. И. Н. Тимофеева, П. В. Бакулиной, Е. О. Карпинской и др. Российский совет по международным делам (РСМД) – Москва : НП РСМД, 2022. – 82 с. – ISBN 978-5-6046309-9-0.
3. К Великому океану, или Новая глобализация России // Международный дискуссионный клуб «Валдай»: [сайт]. – 2012. – 5 июля. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/reports/k-velikomu-okeanu-1/> (дата обращения: 23.03.2023).
4. Поворот России на Восток: ожидания и реальность // Международный дискуссионный клуб «Валдай»: [сайт]. – 2019. – 1 июля. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/povorot-rossii-na-vostok-ozhidaniya-i-realnost/> (дата обращения: 21.04.2023).
5. Бордачёв, Т. Поворот России на Восток: между выбором и необходимостью / Т. Бордачёв // Международный дискуссионный клуб «Валдай»: [сайт]. – 2022. – 1 сен. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/povorot-rossii-na-vostok/> (дата обращения: 23.03.2023).
6. История введения санкций ЕС против России в связи с Украиной // ТАСС: [сайт]. – 2022. – 5 окт. – URL: https://tass.ru/info/15960409?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru (дата обращения 23.03.2023).
7. ЕС ввёл в действие новый пакет санкций против России // РИА новости: [сайт]. – 2022. – 5 окт. – URL: <https://ria.ru/20230226/sanktsii-1854348536.html> (дата обращения 23.03.2023).

8. Товарооборот между Россией и ЕС оказался максимальным за восемь лет // РБК новости: [сайт]. – 2023. – 13 янв. – URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6406ceed9a7947b3912b3c98> (дата обращения 23.03.2023).

9. Выступление и дискуссия на Мюнхенской конференции по вопросам политики безопасности // Президент России: [сайт]. – 2007. – 10 фев. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/24034> (дата обращения: 23.03.2023).

10. Концепция внешней политики Российской Федерации (утв. Указом Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № 640) // Гарант: справочная правовая система. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71452062/#1000> (дата обращения: 23.03.2023).

11. Хартия Шанхайской организации сотрудничества // Консорциум кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/901858896> (дата обращения: 23.03.2023).

12. Торговля России с Китаем достигла рекорда // РБК новости: [сайт]. – 2023. – 13 янв. – URL: <https://www.rbc.ru/economics/13/01/2023/63c0ffb79a79474aaf45862d> (дата обращения 23.03.2022).

13. Москва готова работать в ШОС и БРИКС по намеченному плану, заявили в МИД // РИА новости: [сайт]. – 2022. – 12 мар. – URL: <https://ria.ru/20220312/shos-1777827131.html> (дата обращения: 23.03.2023).

14. О Дальнем Востоке // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики: [сайт]. – URL: <https://erdc.ru/about-far-east/> (дата обращения: 23.03.2023).

15. Россия возглавила рейтинг стран с самым большим количеством санкций // РИА новости: [сайт]. – 2022. – 8 мар. – URL: <https://ria.ru/20220308/sanktsii-1777111282.html> (дата обращения: 23.03.2023).

16. Свободный порт Владивосток // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики: [сайт]. – URL: <https://erdc.ru/about-spv/#> (дата обращения: 23.03.2023).

17. Fesco в первом полугодии увеличила объем экспорта из дальневосточных портов в АТР на 21% // ТАСС [сайт]. – 2022. – 15 авг. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/15468819> (дата обращения: 23.03.2023).

18. Что такое проект "Восточный полигон" // Gudok.ru: [сайт]. – 2014. – 17 июня. – URL: https://gudok.ru/content/sujet/eastern_polygon/1180731/ (дата обращения: 23.03.2023).

19. Контейнеры огибают Россию // Коммерсантъ: [сайт]. – 2022. – 20 апр. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5317698> (дата обращения: 23.03.2023).

20. Газпром вновь обновил рекорд суточного объема поставок газа в Китай по МГП Сила Сибири-1 // Neftegaz.ru: [сайт]. – 2022. – 25 июля. – URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/744743-gazprom-vnov-obnovil-rekord-sutochnogo-obema-postavok-gaza-v-kitay-po-mgp-sila-sibiri-1/#> (дата обращения: 23.03.2023).

21. Товарооборот России и Китая в 2022 году вырос на 29,3% // ТАСС: [сайт]. – 2022. – 13 янв. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16791461> (дата обращения: 23.03.2023).

22. Вместо импортозамещения — сплошной Китай. Чем опасен поворот на Восток // ТАСС: [сайт]. – 2022. – 11 апр. – URL: <https://ria.ru/20220411/kitay-1782525859.html> (дата обращения: 23.03.2023).

23. Япония продолжит участие в энергетических проектах на Сахалине // РБК новости: [сайт]. – 2023. – 27 мар. – URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/64211dd19a7947370260c57c> (дата обращения: 07.04.2023).

24. Особенности грузоперевозок из Индии в Россию // SBCARGO таможенный представитель: [сайт]. – URL: <https://sbcargo.ru/poleznaya-informatsiya/osobennosti-gruzoperevozok-iz-indii-v-rossiyu/> (дата обращения: 07.04.2023).

25. Россия вошла в пятерку крупнейших торговых партнеров Индии // РБК новости: [сайт]. – 2023. – 11 мар. – URL: <https://www.rbc.ru/economics/11/03/2023/640c3a679a7947e2e34a893b> (дата обращения: 07.04.2023).

26. Внешняя торговля России в 2021 году // Внешняя Торговля России: [сайт]. – URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-indiey-v-2021-g/> (дата обращения: 07.04.2023).

27. Как выполняется грузооборот между Южной Кореей и Россией // Грузоперевозки по земле, воздуху и воде: [сайт]. – URL: <https://lawtrans.ru/stran/gruzoperevozki-yuzhnaya-koreya-i-rossiya> (дата обращения: 07.04.2023).

28. Товарооборот России и Южной Кореи за девять месяцев 2021 года вырос на 60% // ТАСС: [сайт]. – 2021. – 23 дек. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16791461> (дата обращения: 23.03.2023).

29. Экспорт и импорт в Южную Корею // Экспорт и импорт России по товарам и странам: [сайт]. – URL: <https://ru-stat.com/analytics/9248> (дата обращения: 07.04.2023).

30. Экспортные перевозки во Вьетнам // FESCO: [сайт]. – URL: <https://www.fesco.ru/ru/clients/export/asia/vietnam/> (дата обращения: 07.04.2023).

31. Внешняя торговля России в 2021 году // Внешняя Торговля России: [сайт]. – URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-vietnamom-v-2021-g/> (дата обращения: 07.04.2023).

32. Санкции стран Азии в отношении России: что они означают? // Российский совет по международным делам: [сайт]. – 2022. – 31 мар. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sanktsii-stran-azii-v-otnoshenii-rossii-hto-oni-oznachayut/> (дата обращения: 07.04.2023).

33. Внешняя торговля России в 2021 году // Внешняя Торговля России: [сайт]. – URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-singapurom-v-2021-g/> (дата обращения: 07.04.2023).

34. В Сингапуре смешивают российскую нефть для реэкспорта, пишут СМИ // РИА новости: [сайт]. – 2021. – 23 дек. – URL: <https://ria.ru/20230119/neft-1845981871.html> (дата обращения: 23.03.2023).

35. Пленарное заседание Восточного экономического форума // Президент России: [сайт]. – 2022. – 7 сен. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/69299> (дата обращения: 21.04.2023).

36. Президент: подъем Сибири и Дальнего Востока - национальный приоритет на весь XXI век // ТАСС: [сайт]. – 2013. – 12 дек. – URL: <https://tass.ru/politika/828512> (дата обращения: 21.04.2023).

37. Мировой рынок пшеницы: крупнейшие поставщики и покупатели // РИА новости: [сайт]. – 2022. – 06 авг. – URL: <https://ria.ru/20220607/pshenitsa-1793671039.html> (дата обращения: 21.04.2023).

38. О тенденциях логистики на Дальнем Востоке // Sea News: [сайт]. – 2022. – 5 окт. – URL: <https://seanews.ru/2022/10/05/o-tendencijah-logistiki-na-dalnem-vostoке/> (дата обращения: 21.04.2023).

39. В РЖД заявили, что план строительства Восточного полигона выполняется с опережением // Sea News: [сайт]. – 2022. – 13 сен. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/15734937> (дата обращения: 21.04.2023).

40. Klimina, E.M. Pacific Russia in the Space of Siberia: Development Processes, Resource Problems, Environmental and Social Challenges / Vocharnikov, V.N., Steblyanskaya, A.N. // Humans in the Siberian Landscapes. – Springer Geography. Springer, Cham, 2022. – ISBN 978-3-030-90061-8.

41. Российская Федерация. Распоряжение. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года: Распоряжение от 28 декабря 2009 года N 2094-р // Кодекс: электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902195483?section=text> (дата обращения: 21.04.2023).

42. Недостаток кандидатов, их завышенные финансовые требования и недостаточный опыт работы в логистике // Перевозка: [сайт]. – 2021. – 25 апр. –

URL: <https://perevozka24.ru/news/nedostatok-kandidatov-ih-zavyshennye-finansovye-trebovaniya-i-nedostatochnyy-opyt-raboty-v-logistike> (дата обращения: 21.04.2023).

43. Юрий Авдеев: Необходимо обеспечить абсолютный рост численности населения России // Российская газета: [сайт]. – 2023. – 16 мар. – URL: <https://rg.ru/2023/02/16/reg-dfo/iurij-avdeev-neobhodimo-obespechit-absoliutnyj-rost-chislennosti-naseleniia-rossii.html> (дата обращения: 21.04.2023).

44. ЦБ увидел усиление нехватки рабочей силы на фоне последствий мобилизации // РБК: [сайт]. – 2022. – 16 дек. – URL: <https://www.rbc.ru/economics/16/12/2022/639c4e819a7947b3c50c56e1> (дата обращения: 21.04.2023).

45. Намжилова, В. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: инфраструктурный фокус / В. Намжилова // Российский совет по международным делам: [сайт]. – 2022. – 16 дек. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskiiy-koridor-kitay-mongoliya-rossiya-infrastrukturnyy-fokus/> (дата обращения: 21.04.2023).

46. Поворот на Восток: что азиатский бизнес готов дать российским рынкам // RT: [сайт]. – 2022. – 21 апр. – URL: <https://russian.rt.com/russia/article/993068-aziya-rossiya-biznes-sotrudnichestvo> (дата обращения: 21.04.2023).

47. FESCO и SAKSHAM Group договорились о развитии морских перевозок между Индией и Россией // FESCO [сайт]. – 2022. – 18 апр. – URL: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/fesco-i-saksham-group-dogovorilis-o-razviti-morskikh-perevozok-mezhdu-indiey-i-rossiey/> (дата обращения: 21.04.2023).

48. Развитие логистики на вьетнамском направлении // Sea Freight Logistics [сайт]. – 2022. – 20 окт. – URL: <https://sf-logist.ru/news/razvitie-logistiki-na-rossiysko-vietnamskom-napravlenii> (дата обращения: 21.04.2023).

49. Вершинина, В. Россия и Вьетнам в поисках новых точек пересечения / В. Вершинина // Российский совет по международным делам: [сайт]. – 2022. –

13 июля – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-vietnam-v-poiskakh-novykh-tochek-peresecheniya/> (дата обращения: 21.04.2023).

50. Россия предлагает Вьетнаму нарастить сотрудничество в зеленой энергетике и логистике // ТАСС: [сайт]. – 2022. – 16 ноя. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16338551> (дата обращения: 21.04.2023).

51. Суходолов, А. Транзитный потенциал России / А. Суходолов // *interessant* петербургский интернет-журнал [сайт]. – 2017. – 05 мая – URL: <https://www.interessant.ru/economics/tranzitnyi-potentsial-ross> (дата обращения: 21.04.2023).

52. Дорога в Японию: Россия предложила соединить Сахалин и Хоккайдо транспортным переходом // RT: [сайт]. – 2022. – 21 апр. – URL: <https://russian.rt.com/russia/article/427017-most-sahalin-hokkaido> (дата обращения 21.04.2023).

53. РЖД призвали южнокорейских партнеров к реализации проекта Транскорейской магистрали // ТАСС: [сайт]. – 2022. – 23 ноя. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/5825758> (дата обращения: 21.04.2023).

54. Карпова, Н.П. Проблемы и перспективы внедрения зелёной логистики в России / Н.П. Карпова, М.С. Павлов // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2020. – №4. – С. 1063-1070.

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Юридический институт
кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

Г.Ю. Сидорова

подпись инициалы, фамилия

« 09 » 06 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

41.03.05. Международные отношения

Восточный вектор логистической политики России:
основные направления и перспективы развития

Руководитель

Выпускник

10.05.2023
подпись, дата

доцент, к.полит.н
должность, ученая степень

Ю.И. Дзись
инициалы, фамилия

10.06.2023
подпись, дата

Д.М. Гранина
инициалы, фамилия

Красноярск 2023