

Волков Геннадий Юрьевич

канд. экон. наук, доцент

ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт МВД России»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

ГЕОПОЛИТИКА И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ТОРГОВЛЮ И ЛОГИСТИКУ В УСЛОВИЯХ ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы современных вызовов и изменений в мировой экономике, обусловленных постиндустриальными реалиями и субъективными факторами, влияющими на конкурентоспособность и экономическую безопасность стран. Автором затрагиваются трансформации логистических маршрутов и влияние на международные поставки, а также перспективы роста китайского экспорта и его стратегию переориентации на страны Глобального Юга и возможность использования альтернативных схем торговли и новых геополитических стратегий.

Ключевые слова: мировая экономика, санкции, экономическая безопасность, внешнеэкономическая деятельность, торговая война, протекционизм, нетарифное регулирование.

Современная мировая экономика, структурированная с учетом реалий постиндустриального этапа развития, находится под постоянным воздействием субъективного фактора, который принципиально меняет традиционные подходы к понятию конкурентоспособности и экономической безопасности. Использование фактора силы, санкционного давления, мер скрытого протекционизма, прямых угроз и коррупционной составляющей, позволяет экономически развитым странам сохранять политico-экономическую гегемонию на мировых рынках. Крупнейшими конкурентом мировым признанным лидерам выступают страны азиатского региона, прежде всего Китай и Индия.

Стремясь ограничить экономическую мощь КНР, американская администрация использует модель жёсткого санкционно-тарифного прессинга, однако вопреки ожиданиям, эффективность деструктивных действий остается незначительной – по итогам прошедшего года показатель профицита торгового баланса Китая впервые в истории превысил отметку в \$1 трлн. Ситуация оказалась вполне прогнозируемой, поскольку внешнеторговая стратегия КНР предполагает перманентный процесс адаптации к потенциальным рискам внешнеэкономической деятельности и применению альтернативных схем обхода установленных санкций со стороны американской и европейской администрации. В итоге, китайский бизнес не только сохраняет занимаемые позиции на рынках западных стран, но и постоянно занимает новые ниши.

Рекордного показателя китайцам удалось достичь сразу после оптимизации американо-китайских отношений в сфере внешней торговли и санкционно-тарифной политики сроком на 12 месяцев. Несмотря на достигнутые соглашение, американцы сохранили де-факто ряд пошлин в отношении китайского экспорта, часть из которых носят ярко выраженный заградительный характер. Обеспечить преимущество в торговой войне удалось благодаря разработке особого алгоритма внешнеторговой деятельности, основанного на тесном взаимодействии представителей бизнеса и государства.

Парадокс ситуации заключается в том, что вопреки расчетам аналитиков, главным пострадавшим все более отчетливее становится постоянно слабеющий с экономической точки зрения ЕС, а не КНР. Аналитики все чаще обращают внимание на тот факт, что применение односторонних принудительных мер является серьезным препятствием на пути формирования справедливого и равноправного многополярного миропорядка. В частности, из-за антироссийских санкций экономика европейских стран только в период с 2022 по 2025 гг. потеряла до 1,6 триллиона евро. Реализация предвыборной программы «Америка прежде всего» администрации Д. Трампа стала прямым следствием падения экспорта на рынки США на 29% в годовом выражении.

2 <https://phsreda.com>

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Фактически можно говорить о потере 1/3 приоритетного рынка сбыта, что, согласно классическому подходу, является фатальным для национального государства. Однако стратеги КНР использовали ситуацию для разработки и ускоренной реализации «новой геополитической и торговой стратегии», переориентировавшись на регион Глобального Юг». Экономисты скрупулезно подсчитали вероятность географии проявления политических рисков и роста показателя совокупного спроса, что в итоге привело к росту показателя экспорта в страны АСЕАН на 6–8%, в Латинскую Америку – более чем на 10%. Особой заслугой можно считать обеспечение «взрывного роста» показателя экспорта в африканские страны минимум на 20–25%.

Ситуация санкционно-тарифного противостояния нанесла серьезный урон процессу функционирования глобальной транспортно-логистической системы, что обусловило серьезную трансформацию в структурировании маршрутов доставки товаров. В частности, отмечается резкий спад загруженности Транс-тихоокеанских торговых маршрутов, при одновременном росте показателе загрузки до уровня критических показателей (перегрузки) линий Азия – Ближний Восток и Азия – Африка.

Совокупные поставки из Китая и Гонконга на американский рынок снизились на 8%, а экспорт из Китая сократился на 5%, а из Гонконга – на 14%. Восстановление спроса после урегулирования американо-китайских торговых отношений сопровождается увеличением стоимости авиаперевозок. Например, среднемировая ставка в ноябре 2025 г. достигла \$2,65 за кг, что на 7% выше, чем в октябре, а самый заметный месячный рост зафиксирован в Центральной и Южной Америке (+9%) и в АТР (+8%).

Китай, Индия и Вьетнам переживают повышенный рост в своих отраслях производства и экспорта, что объективно провоцирует рост спроса на более постоянные, небольшие объемы и международные поставки, необходимые для глобальных потребительских графиков. Принимая во внимание совокупность рисков морской перевозки в сложившихся условиях, перевозчики сборных грузов с использованием контейнера предлагает этим компаниям более гибкий график и

экономичный вариант. Кроме того, операторы судовых компаний осуществляют постоянную корректировку переброски тоннажа на направления, которые раньше считались вторичными в силу низкой востребованности.

Важно отметить, что рост рынка в значительной степени поддерживается перманентным ускорением процесса развития электронной коммерции, в совокупности с растущим глобальным торговым участием малых и средних предприятий на фоне продолжающейся оптимизации трансграничных маршрутов поставок, соединяющих Китай, Индию и Вьетнам.

Кроме того, оказание услуг по загрузке сборных контейнеров позволяют компаниям синхронизировать свои запасы, учитывая показатель предложения с изменениями разносрочного спроса, при этом исключая расходы на избыточные запасы. В настоящее время компании переходят от использования одного-двух 40-футовых контейнеров в год к более частым доставкам небольших грузов 20-футовыми контейнерами, что позволяет им быстрее адаптироваться к быстро меняющимся конъюнктуре рынка. Перевозчики все более активно внедряют максимально дешевые модели транспортировки с увеличением частоты поставок уменьшенной полезной нагрузкой, что позволяет постоянно увеличивать спрос на доставку сборных грузов.

Такой подход максимальной концентрации номенклатуры грузов, принимаемых к перевозке, позволяет увеличивать объемы межрегионального обмена между Китаем, государствами-членами АСЕАН и Южной Азии и обеспечить перманентный рост показателей в сегменте контейнерной логистики. Также следует учитывать то обстоятельство, что наряду с новыми схемами, сохраняет свою актуальность традиционный подход, в рамках которого большую часть китайского экспорта в страны Юго-Восточной Азии и Мексику осуществляют в рамках использования альтернативных обходных маршрутов. В частности, на начальном этапе перевозки, китайские товары направляются в порты Малайзии, Вьетнама и Таиланда, где либо подвергаются минимальной переработке, либо просто меняют маркировку, после чего получая «новую страну происхождения» доставляются конечному потребителю на американский и европейские рынки.

Большинство аналитиков считают, что трансформация межстрановых отношений привела к тому, что Китай создал эффективную альтернативную торговую сеть, которая гораздо меньше уязвима для санкционного и тарифного давления со стороны американской администрации. Показатель объема рынка контейнерных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе в 2024 г. оценивался в 22 миллиарда долларов США, в 23,6 млрд долларов США в 2025 г., а в 2034 г. при среднегодовом темпе роста 7,7%, показатель вырастет до 46,2 млрд долларов США.

Таким образом, можно говорить о том, что несмотря на все меры, принимаемые американской администрацией, полностью изолировать КНР и перекрыть китайским товарам доступ на традиционные рынки не получилось. Более того спрос на продукцию китайских производителей остаётся стабильно высоким, даже с учетом переплаты конечным потребителем за рост транспортной составляющей в общем уровне себестоимости продукции. Субъективно-политический фактор в условиях сохранения критической зависимости американской экономики от экспортных поставок, создал дополнительные проблемы для потребителя, значительно усложнил и повысил стоимость транспортной составляющей.

В качестве ответных мер правительство КНР скорректировал торгово-производственную стратегию, основанную на двух базисных принципах: максимальная ориентация на внутренний рынок и интеграцию новых факторов роста, в реальный сектор. Главными драйверами роста должна выступить «технологическая триада»: электромобили, литиевые батареи и солнечные панели. При этом сохраняется ранее обозначенный курс на экспортную экспансию высокотехнологичных товаров, с использованием альтернативных форм и методов международной торговли.

Экономисты уверены, что деструктивная санкционно-запретительная политика американской администрации до конца не учитывает доминирование высокотехнологичных китайских товарных позиций с высокой долей добавленной стоимости настолько значимо, что найти в краткосрочной перспективе альтернативных поставщиков физически невозможно. Более того, согласно представленным компьютерно-математическим моделям развития международной торговли,

что к 2030 г. доля КНР в мировом экспорте вырастет минимум до 16,5%, и при этом никакие меры тарифно-протекционистской защиты, учитывая технологический отрыв Пекина в передовых отраслях, не только не смогут остановить, но даже замедлить этот процесс. Также следует принимать во внимание скорость развития и число новых отраслей, перманентно интегрируемых китайскими стратегами в данный процесс. Несмотря на то, что на настоящем этапе китайские производители полупроводников последнего поколения уступают другим производителям, данный сегмент рассматривается в качестве потенциального драйвера в общем объеме производства чипов. По итогам 2025 г., согласно информации таможенной службы, показатель объема экспорта чипов китайского производства вырос минимум на 25% по сравнению с предыдущим годом.

Таким образом, можно говорить о том, что все попытки изолировать КНР в условиях реализации стратегии американской администрации, фактически привели к значительному усложнению процесса международной транспортной перевозки и корректировке таможенной политики национального государства, но не достигли изначальной цели в силу сохранения критической зависит ряда стран, и прежде всего США, от китайского производства. Даже несмотря на постепенный рост актуальности структурирования «обходных маршрутов» в процессах международного товарообмена, удорожания провозных ставок и использованию «теневого тоннажа» рост профицита КНР продолжится. Пока чиновники из американской администрации и ЕС будут концентрироваться на разработке новых пакетов заградительных мер, китайские контейнеровозы продолжат активное освоение портов Африки, Латинской Америки и Ближнего Востока, изменяя процессы и вектор международного товарообмена в своих интересах.

Список литературы

1. Андрушук В.В. Основные тенденции глобализации в современных условиях / В.В. Андрушук // Финансовый бизнес. – 2025. – №2(260). – С. 166–168.
EDN UOQCVE

2. Недорезова О.Ю. Экономика под санкциями: управление и последствия / О.Ю. Недорезова, И.Р. Валиахметов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – №3(176). – С. 57–63. DOI 10.34925/EIP.2025.176.3.008. EDN IWQZQI
3. Пшеничникова С.Н. Современное состояние и тенденции развития транснациональных корпораций в условиях регионализации и деглобализации: взгляд с позиций экономической теории / С.Н. Пшеничникова, Е.С. Наумова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2025. – Т. 3. №1(154). – С. 46–56. DOI 10.36871/ek.up.p.r.2025.01.03.006. EDN YMQYQD
4. Романов И.Г. Современные тенденции развития глобальных цепочек создания стоимости в мировой экономике / И.Г. Романов // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. – 2025. – Т. 60. №2. – С. 106–125. DOI 10.55959/MSU0130-0105-6-60-2-6. EDN TYDRIR
5. Чжао Д. Влияние противоречий между Китаем и США на развитие различных интеграционных объединений: Евразийский союз, ШОС, БРИКС, ЕС / Д. Чжао // Социально-гуманитарные знания. – 2025. – №1. – С. 308–312. EDN TCJKYG