

Научная статья. Исторические науки
УДК 327(5)
DOI: 10.31696/2072-8271-2025-3-3-68-011-024

ЦИФРОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ РОССИИ И АСЕАН В УСЛОВИЯХ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ ТРАНСФОРМАЦИЙ (2020–2024 гг.)

Анатолий Сергеевич ДОНЦОВ¹

¹ РУДН, Москва, Россия,
asdontsov@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6062-6783>

Аннотация: В статье рассматриваются цифровые логистические инициативы, реализуемые Россией в сотрудничестве со странами АСЕАН в условиях геоэкономической трансформации 2020–2024 гг. Цель исследования — проанализировать масштаб и специфику цифровизации логистики на межрегиональном уровне, выявить институциональные и технические ограничения, а также оценить перспективы дальнейшей интеграции. Автор обращается к анализу проектов, связанных с внедрением цифровых платформ, блокчейн-технологий и систем «единого окна», включая логистический коридор Владивосток – Лаем-Чабанг. Выявлено, что несмотря на санкционное давление и фрагментацию цифровых стандартов, Россия демонстрирует устойчивую заинтересованность в развитии цифровых решений для оптимизации торговли со странами ЮВА. Получение Россией в 2024 г. статуса партнёра АСЕАН в цифровой сфере подтверждает важность углубления взаимодействия. Сделан вывод о необходимости нормативного сопряжения платформ и устранения барьеров, препятствующих полному использованию потенциала цифровой логистики в регионе.

Ключевые слова: Россия, АСЕАН, цифровая логистика, логистический коридор, цифровые платформы, блокчейн, единое окно, санкции, цифровые стандарты, международная торговля

Для цитирования: Донцов А.С. Цифровые логистические инициативы в сотрудничестве России и АСЕАН в условиях геоэкономических трансформаций (2020–2024 гг.) // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2025, Том 3, № 3 (68). С. 11–24. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-3-3-68-011-024

Original article. Historical science

DIGITAL LOGISTICS INITIATIVES IN RUSSIA–ASEAN COOPERATION AMID GEO-ECONOMIC TRANSFORMATIONS, 2020–2024

Anatolii S. DONTSOV¹

¹ RUDN, Russia, Moscow,
asdontsov@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6062-6783>

Abstract: The article examines Russia's digital logistics initiatives in cooperation with ASEAN countries during the period of major geoeconomic shifts from 2020 to 2024. The study aims to assess the scale and nature of digital transformation in logistics at the interregional level, identify institutional and technical constraints, and explore the prospects for further integration. The analysis focuses on projects involving the use of digital platforms, blockchain solutions, and single window systems, including the Vladivostok–Laem Chabang logistics corridor. The study finds that, despite sanctions and fragmentation of digital standards, Russia has remained actively engaged in developing technological solutions to optimize trade with Southeast Asian countries. ASEAN's decision in 2024 to grant Russia digital partner status underscores the shared commitment to deepening high-tech cooperation. The article concludes that regulatory alignment and overcoming technical hurdles are essential to unlocking the full potential of logistics cooperation between Russia and ASEAN.

Keywords: *Russia, ASEAN, digital logistics, logistics corridor, digital platforms, blockchain, single window, sanctions, digital standards, international trade*

For citation: Dontsov A.S. Digital Logistics Initiatives in Russia–ASEAN Cooperation amid Geo-Economic Transformations, 2020–2024. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2025, T. 3, № 3 (68). Pp. 11–24. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-3-3-68-011-024

Введение

Цифровая трансформация экономических, торговых и логистических процессов, получившая дополнительный импульс в контексте Четвёртой промышленной революции, наращивает темп в Юго-Восточной Азии (ЮВА). Страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) расширяют своё участие в глобальных производственных сетях (ГПС), что отражается в растущей зависимости экспортной структуры региона от иностранных компонентов. Так,

доля иностранной добавленной стоимости (ИДС) в экспортном ГПС стран АСЕАН увеличилась с 38% в 1990 г. до 62% в 2018 г., достигнув объёма 953 млрд долл. США, тогда как доля внутренней добавленной стоимости (ВДС) снизилась до 38% (531 млрд долл.)¹. Такая динамика указывает на углубление вовлечённости региона в транснациональные цепочки создания стоимости и рост его роли как производственного узла в глобальной экономике.

В связи с этим государства-члены АСЕАН формулируют новые приоритеты развития, включая налаживание электронной коммерции, совершенствование логистической инфраструктуры и внедрение цифровых решений в трансграничные цепочки поставок². В частности, эти приоритеты закреплёны в Цифровом мастер-плане АСЕАН 2025 (*ASEAN Digital Masterplan 2025, ADM 2025*), направленном на создание единого цифрового пространства и стимулирование трансграничного сотрудничества. Параллельно с этим, страны АСЕАН активно участвуют в более широких интеграционных форматах, таких как Всестороннее региональное экономическое партнёрство (ВРЭП) и Инициатива «Пояс и путь» (ИПП), в рамках которых цифровизация логистики рассматривается как инструмент укрепления связности и обеспечения устойчивого экономического роста.

Значение цифровой логистики в международной торговле растёт. Если в 2022 г. глобальный рынок цифровой логистики оценивался в 24,8 млрд долл. США, то к 2032 г. он достигнет 155,3 млрд долл. при среднегодовом росте 20,4%³. Согласно альтернативному прогнозу, объём этого рынка составил 32,44 млрд долл. в 2024 г. и может достичь 120,33 млрд долл. к 2032 г., при этом ожидаемый среднегодовой темп роста оценивается в 18,1%⁴. В числе ключевых драйверов — бурное развитие электронной коммерции, спрос на прозрачные и устойчивые цепочки поставок, а также быстрое внедрение облачных решений, искусственного интеллекта и интернета вещей (*Internet of Things, IoT*).

Особенно перспективной представляется интеграция интернета вещей и решений на базе искусственного интеллекта, которые позволяют обеспечить мониторинг в реальном времени, прогнозную аналитику и оперативную перенастройку логистических процессов в ответ на изменения⁵. При этом внешняя логистика (*Third-Party Logistics, 3PL*) и платформенные модели, основанные на данных, получают наибольшую коммерческую отдачу, в том числе за счёт их доступности для малого и среднего бизнеса.

Эти технологии формируют новые стандарты управления логистикой, повышая скорость, устойчивость и гибкость поставок в условиях неопределённости. Однако растущие темпы цифровизации сопровождаются и новыми уязвимостями — включая рост числа кибератак на логистические платформы, что обостряет необходимость инвестиций в кибербезопасность⁶.

В условиях глобальной экономической турбулентности и изменений логистических цепочек — включая санкционное давление, растущую фрагментацию глобальной торговли и стремление к сокращению зависимости от уязвимых маршрутов — цифровизация становится стратегически важным направлением не только для стран АСЕАН, но и для их внешних партнёров, включая Россию. Москва, в русле объявленного «поворота на Восток», проявляет заинтересованность в сопряжении традиционных и новых маршрутов с цифровыми решениями, способными повысить эффективность трансграничного взаимодействия.

Особое значение в этом контексте приобретают цифровые транспортно-логистические платформы (*Digital Transport and Logistics Platform, DTLP*), которые рассматриваются как ключевые инструменты повышения конкурентоспособности, снижения издержек и адаптации к глобальным вызовам. В странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и АСЕАН предпринимаются шаги по их внедрению, включая инициативу Единого окна АСЕАН (*ASEAN Single Window, ASW*), способствующую формированию общего цифрового пространства в регионе⁷.

В настоящей статье будет предпринята попытка проанализировать цифровые логистические инициативы в рамках сотрудничества России и АСЕАН в 2020–2024 гг., определить их институциональные рамки, выявить ключевые направления развития и рассмотреть отдельные кейсы в контексте геоэкономических трансформаций, к которым относятся санкционные барьеры, пандемийные ограничения, вооружённые конфликты в транзитных регионах и борьба за контроль над логистическими коридорами.

Цифровизация логистических маршрутов и платформ

Наиболее ярким примером применения цифровых решений выступает проект логистического коридора между Владивостоком и Лаем-Чабангом (Таиланд), ориентированный на сокращение времени транзита между Россией и ЮВА. Этот мультимодальный маршрут, находящийся в стадии активной разработки, опирается на цифровую

инфраструктуру, включая интеграцию портов, железнодорожных терминалов и логистических хабов.

Таиланд играет в данном проекте важную роль благодаря своему географическому положению в континентальной части Юго-Восточной Азии, обеспечивая не только выход к морским путям, но и сухопутную связность с соседними странами региона. Такое положение усиливает роль порта Лаем-Чабанг как мультимодального логистического узла в рамках Восточного экономического коридора (ВЭК)⁸. В 2023 г. он обработал 1,52 млн транспортных средств и 94,1 млн тонн грузов, что делает его крупнейшим логистическим узлом Таиланда⁹.

Порт Лаем-Чабанг оснащён терминалами для обработки контейнеров, ро-ро грузов¹ и других видов отправок. При этом доставка контейнерных грузов из Таиланда во Владивосток занимает в среднем 30–35 дней и остаётся предпочтительной для крупногабаритных партий, включая электронику, мебель, текстиль и фармацевтику¹⁰.

В свою очередь, порт Владивосток, вместе с портами Находка и Восточный, формирует крупнейший транспортно-логистический узел российского Дальнего Востока, обрабатывающий грузопотоки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В связке с Транссибирской магистралью он позволяет существенно сократить время доставки грузов из АТР в Европу по сравнению с трансокеанскими маршрутами¹¹. Таким образом, морской коридор Владивосток — Лаем-Чабанг формирует основу логистической связки между Россией и Таиландом.

Ключевым направлением развития логистического узла Владивостока становится внедрение решений «умного порта»: цифровой системы мониторинга, биометрической идентификации для контроля доступа на территорию порта, а также элементов искусственного интеллекта для повышения пропускной способности и устойчивости к киберрискам¹². Кроме того, для оптимизации документооборота и повышения эффективности портовых операций внедряется технология распределённых цифровых реестров (блокчейн), которая позволяет перевести документооборот судна с портом в электронную форму и сократить время обработки¹³.

Развитие цифровой инфраструктуры порта уже находит практическое применение в рамках действующих маршрутов. Одним из них выступает направление Владивосток–Вьетнам, активно развиваемое

¹ Ро-ро грузы – накатные грузы (от англ. *roll-on/roll-off*, Ro-Ro).

транспортной группой *FESCO (Far-Eastern Shipping Company)*. Регулярная морская линия *FVDL (FESCO Vietnam Direct Line)* по маршруту Владивосток — Хайфон — Хошимин обеспечивает прямой грузопоток без перевалки в промежуточных портах, что позволяет сократить срок доставки с 2–3 месяцев до 9–12 дней и снизить логистические издержки. В логистику маршрута интегрированы цифровые решения для отслеживания грузов в реальном времени и упрощения таможенных процедур¹⁴.

Тем не менее, масштабное внедрение цифровых решений сталкивается с рядом институциональных и инфраструктурных ограничений. Эксперты Восточного экономического форума (ВЭФ) указывают на низкую степень использования потенциала Дальнего Востока. Около 90% представителей глобального транспортного бизнеса признают важность цифровизации, но только 20% называют уровень её внедрения высоким¹⁵. К ключевым барьерам относят избыточное регулирование, несовершенство правовой базы и нехватку стимулов для участников международных цепочек поставок. При этом подчеркивается, что для раскрытия потенциала цифровой логистики необходима правовая проработка и устранение нормативных ограничений, особенно в вопросах трансграничного обмена данными¹⁶.

Несмотря на то, что в 2021 г. был принят Совместный план действий по реализации стратегического партнёрства Россия–АСЕАН на 2021–2025 гг., где обозначены приоритетные направления в сферах логистики, транспорта и цифровой экономики¹⁷, практический прогресс в этих областях остаётся ограниченным. Даже получение Россией в 2024 г. статуса партнёра АСЕАН в цифровой сфере не привело к заметному укреплению институционального взаимодействия. Уровень институциональной поддержки — низкий, а цифровая среда развивается фрагментарно. Это находит отражение и в статистике: по состоянию на сентябрь 2023 г. объём контейнерных перевозок по маршруту Владивосток — Юго-Восточная Азия составил менее 20 тыс. *TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)*, что свидетельствует о недостаточном использовании коридора и отсутствии устойчивой операционной динамики¹⁸. Таким образом, фиксируется разрыв между проектными установками и фактической вовлечённостью логистических операторов.

Дополнительным ограничением выступает перегруженность инфраструктуры Дальнего Востока. На ключевых узлах фиксируются задержки в обработке экспортных и импортных грузов, вызванные нехваткой порожнего контейнерного оборудования и заторами на же-

лезнодорожных подходах к портам. В условиях дисбаланса грузопотоков между западными и восточными направлениями данные проблемы приобретают системный характер и могут свести на нет положительный эффект от цифровизации, если не будут устранены параллельно с модернизацией физической инфраструктуры¹⁹.

Таким образом, цифровой коридор между Владивостоком и Лаем-Чабангом представляет собой не просто физический маршрут, но и механизм согласования цифровых стандартов, процедур обмена данными и регуляторных решений между Россией и странами АСЕАН, что делает его ключевым элементом формирования единого цифрового пространства в логистике региона.

Развитие цифровых логистических решений в контексте российско-асеановского партнёрства невозможно без внедрения надёжных инструментов для управления данными и минимизации транзакционных рисков. Одной из таких технологий становится блокчейн, способный обеспечить прозрачность, устойчивость и согласованность в трансграничных торговых операциях.

Потенциал блокчейн-решений апробируется в логистических операциях на базе закрытых корпоративных сетей, таких как *Hyperledger Fabric*. Их применение позволяет автоматизировать документооборот, повысить прозрачность процессов и сократить время подготовки документов, что особенно важно для внешнеэкономической деятельности, сопряжённой с многоступенчатыми контрольными процедурами²⁰. В частности, технологии тестируются на направлениях, охватывающих международные маршруты, включая взаимодействие портов, железных дорог и логистических операторов.

Тем не менее, низкий уровень взаимного признания цифровых сертификатов остаётся одной из главных преград к широкому применению блокчейн-технологий в международной торговле. В докладе Восточного экономического форума подчёркивается, что отсутствие признания технологии блокчейн как сертифицирующего механизма препятствует формированию единой цифровой инфраструктуры доверия (*trusted execution environment*) — технологической и правовой среды, обеспечивающей прозрачность, надёжность и взаимное признание логистической информации между странами²¹. Это ограничение особенно затрудняет развитие российско-асеановского цифрового сотрудничества, поскольку уровень цифровизации в таможенной и логистической сферах существенно различается. По расчётам, даже снижение логистических издержек на 2% может сэкономить до 3 млрд долл. США для импортеров²².

С учётом этого в рамках перехода к новой архитектуре трансграничных расчётов обсуждается возможность пилотных проектов в области блокчейн-торговли между Россией и странами АСЕАН. Согласно оценке *EMIR Research*, такие инициативы могут включать формирование совместных исследовательских групп при участии центральных банков, ориентированных на разработку инновационных финансовых моделей, способных повысить устойчивость региональной экономики²³.

Блокчейн-технология обладает значительным потенциалом оптимизации трансграничной торговли за счёт снижения транзакционных издержек, устранения бумажного документооборота и ускорения процедурного взаимодействия между участниками логистической цепи²⁴. Международная практика демонстрирует перспективные модели применения блокчейна для автоматизации внешнеторговых операций. Так, компания *Maersk* в партнёрстве с *IBM* разработала платформу *TradeLens*, представляющую собой распределённую цифровую сеть, объединяющую порты, таможенные службы, судоходные компании, логистических провайдеров и другие стороны в рамках единой экосистемы трансграничной торговли. Одним из ключевых компонентов этой платформы является модуль *ClearWay*, позволяющий экспортёрам, брокерам и государственным органам автоматизировать оформление внешнеторговых документов и осуществлять межведомственный обмен данными с помощью смарт-контрактов. Такая архитектура обеспечивает сквозную прослеживаемость цепочек поставок, сокращает риски мошенничества и способствует институционализации доверия между сторонами сделки²⁵.

Развитие цифровой логистики между Россией и странами АСЕАН опирается на конкретные инфраструктурные проекты, такие как коридор Владивосток–Лаос–Чабанг и маршрут Владивосток–Вьетнам, демонстрирующие потенциал мультимодальных перевозок с использованием цифровых решений. Вместе с тем, масштабное внедрение таких инициатив ограничивается институциональными и техническими барьерами: от нехватки нормативной синхронизации до перегрузки инфраструктуры и недостаточной цифровой совместимости. Решение этих задач требует выработки согласованных регламентов, сопряжения цифровых платформ и развития инфраструктуры доверия. В этом контексте технологии, включая блокчейн, рассматриваются не как изолированные инструменты, а как часть более широкой стратегии цифровизации логистических связей Россия–АСЕАН в условиях формирования новой геоэкономической архитектуры региона.

Проблемы и перспективы цифровой логистики

Первым серьёзным стресс-тестом для логистики в регионе стала пандемия COVID-19, вызвавшая в 2020–2021 гг. резкие сбои в перевозках, закрытие портов и переход к бесконтактным таможенным процедурам. Эти процессы стимулировали ускоренное внедрение цифровых инструментов как в России, так и в странах АСЕАН²⁶. Кроме того, государства АСЕАН запустили согласованные межгосударственные меры по укреплению устойчивости цепочек поставок: внедрялись механизмы раннего реагирования на сбои, развивались наднациональные механизмы координации и цифрового мониторинга, снижались барьеры для движения приоритетных товаров²⁷.

Санкционное давление, усилившееся после 2022 г., стало следующим фактором геоэкономических трансформаций, вынудив Россию ускоренно переориентировать логистические потоки в сторону Азии. Переход к восточным маршрутам сопровождался активизацией сотрудничества с АСЕАН в рамках цифровых логистических инициатив и сопряжения с инфраструктурой проекта ИПП²⁸. Рестрикции затронули не только физические каналы поставок, но и сопряжённые цифровые механизмы — от платёжных систем и систем сертификации до трансграничного обмена логистическими данными. Эти вызовы стимулировали развитие национальных расчётных механизмов, блокчейн-решений, платформ «умной» логистики, а также вынуждали адаптировать маршруты к условиям повышенного риска.

В это время в России происходило сокращение контейнерных перевозок, вызванное уходом крупнейших международных операторов, таких как *Maersk*, *MSC* и *CMA CGM*. Только за первую половину 2022 г. произошло сокращение на 31% в результате действия санкций. Кроме того, полностью прекратились авиационные перевозки в Европу из-за закрытия воздушного пространства Европейского союза (ЕС)²⁹. Более того, конфликты в ряде транзитных регионов — включая Черноморский и Ближневосточный — нарушили ключевые морские маршруты, повысив риски для традиционных логистических каналов. Таким образом, вырос спрос на мультимодальные схемы в ЮВА и развитие цифровых коридоров в рамках сотрудничества с АСЕАН.

После резкого спада взаимной торговли в 2022 г., когда общий товарооборот между Россией и АСЕАН снизился почти на 15%, негативная динамика сохранилась и в 2023 г. Особенно существенно сократился экспорт из ЮВА в Россию, прежде всего в чувствительных секторах — поставки электроники и оборудования упали почти на

80%, а Вьетнам уменьшил их объём в пять раз. В то же время российский экспорт в страны АСЕАН показал относительную устойчивость за счёт роста поставок минерального топлива и удобрений, однако структура торговли остается несбалансированной: преобладание сырьевых товаров сочетается с утратой позиций в сегменте высокотехнологичного импорта. Этот сдвиг требует адаптации цифровой логистической инфраструктуры к меняющимся параметрам торговли³⁰.

Различие в цифровых стандартах между Россией и странами АСЕАН остаётся одним из ключевых барьеров для эффективной интеграции логистических платформ. Оно проявляется в несовместимости протоколов, фрагментации ИТ-систем в рамках ЕАЭС и различной степени зрелости цифровой инфраструктуры. В то время как АСЕАН разрабатывает масштабируемую экосистему, внедряется Единое окно АСЕАН (ASW), обеспечивающее электронное взаимодействие бизнеса и таможенных органов на базе совместимых технических решений³¹. В ЕАЭС, напротив, отсутствуют единые регламенты обмена данными. Зафиксированы разночтения даже в базовых принципах электронного документооборота и структуре метаданных, что затрудняет синхронизацию процессов с внешними партнёрами³².

Указанные различия обусловлены не только техническими факторами, но и конкурирующими геополитическим контекстом. Страны АСЕАН одновременно вовлечены в китайские инициативы, такие как Цифровой шелковый путь (*Digital Silk Road, DSR*)³³, и в западные проекты под эгидой Международного союза электросвязи (МСЭ) и Всемирного экономического форума³⁴, тогда как Россия опирается на регламенты ЕАЭС и Содружества Независимых Государств (СНГ), которые не всегда коррелируют с международными стандартами.

В результате складывается цифровая фрагментация: барьеры для сопряжения платформ, ограниченный трансграничный документооборот, отсутствие признанных киберстандартов. Дополнительно проблему усугубляет распространение ограничений на трансграничную передачу данных (*data localization*), а также отсутствие унифицированных нормативов в сфере кибербезопасности и применения искусственного интеллекта в логистике³⁵.

Вместе с тем попытки унификации всё же предпринимаются. АСЕАН реализует проект Цифровой рамочной программы интеграции АСЕАН (*ASEAN Digital Integration Framework Action Plan, DIFAP*), в рамках которого согласовываются регламенты в области обмена данными и электронной коммерции, а также разрабатываются правовые и институциональные меры для поддержки цифровой торговли³⁶. В

свою очередь, в рамках ЕАЭС реализуется инициатива по созданию единой цифровой платформы логистических услуг, ориентированной на интеграцию участников логистических процессов и развитие внешнеэкономического сотрудничества, включая взаимодействие с АСЕАН³⁷. Отдельного внимания заслуживает накопленный опыт по гармонизации российских стандартов управления цепями поставок с требованиями ЕС, включая адаптацию процедур и использование информационных технологий³⁸. Этот опыт может быть полезен и в рамках сотрудничества с АСЕАН, хотя пока не зафиксированы шаги по его практическому применению в этом направлении.

В целом, без согласования цифровых стандартов и процедур трансграничного документооборота дальнейшее развитие транспортных коридоров Россия–АСЕАН остаётся ограниченным. Успешная реализация таких проектов требует сопряжения нормативных режимов, признания электронных идентификаторов и создания совместимых цифровых платформ. Опыт частичной адаптации к стандартам ЕС и институциональные наработки в рамках ЕАЭС могут послужить основой для выработки совместимых решений и в сотрудничестве с АСЕАН — при условии устранения текущих барьеров.

Заключение

Несмотря на масштабные геоэкономические трансформации 2020–2024 гг., цифровые логистические проекты между Россией и странами АСЕАН не утратили актуальности, а напротив — получили новый импульс развития. Проведённый анализ показал, что в указанный период Российская Федерация последовательно продвигала инициативы цифровизации логистики в сотрудничестве с АСЕАН, направленные на ускорение и упрощение торгово-транспортных операций. Предпринимались значительные институциональные и инфраструктурные усилия: принят Совместный план действий по реализации стратегического партнёрства Россия–АСЕАН на 2021–2025 гг., запущены и расширяются совместные цифровые платформы для отслеживания и оформления грузопотоков, апробируются технологии «единого окна» и другие инструменты, повышающие эффективность логистики. В 2024 г. Россия получила статус партнёра АСЕАН в цифровой сфере, что подчеркнуло взаимную нацеленность сторон на углубление сотрудничества в высокотехнологичной области.

В то же время сохраняются серьёзные вызовы и ограничения, затрудняющие полное раскрытие потенциала этих инициатив. В частности, несовместимость технических стандартов и разрозненность

нормативных требований в России и странах АСЕАН осложняют интеграцию цифровых систем. Кроме того, доминирующая роль Китая в региональных инфраструктурных и цифровых проектах ограничивает пространство для российских инициатив, вынуждая их учитывать конкуренцию и выстраивать нишевые преимущества. Дополнительным сдерживающим фактором являются риски вторичных санкций: опасения попасть под санкционные ограничения США и ЕС делают многих потенциальных партнёров из Юго-Восточной Азии более осторожными в выборе технологических решений и инвестиций, связанных с Россией.

Тем не менее, полученные результаты свидетельствуют о высокой значимости цифровых логистических инициатив для развития устойчивого и взаимовыгодного партнёрства России и АСЕАН в эпоху геоэкономических перемен. Дальнейшие перспективы во многом будут зависеть от способности сторон преодолеть указанные барьеры — посредством гармонизации стандартов, укрепления доверия и координации на многосторонних площадках. На основе проведённого анализа можно ожидать, что в будущем сотрудничество в сфере цифровой логистики будет углубляться за счёт расширения масштабов совместных проектов, внедрения инновационных технологий (например, искусственного интеллекта и блокчейна в управлении цепями поставок) и более тесного сопряжения цифровых инфраструктур. Такие шаги позволят не только повысить эффективность торговых потоков между Россией и странами ЮВА, но и укрепить стратегическую взаимосвязанность их экономик, открывая новые направления для роста в условиях продолжающейся трансформации мирового хозяйства.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

ДОНЦОВ Анатолий Сергеевич, аспирант, РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

Статья поступила в редакцию 09.08.2025;
одобрена после рецензирования 15.09.2025;
принята к публикации 30.09.2025.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Anatolii S. DONTSOV, PhD Student, RUDN, Moscow, Russia

The article was submitted 09.08.2025;
approved 15.09.2025;
accepted to publication 30.09.2025.

¹ ASEAN Integration Report / Institute for Democracy and Economic Affairs, Friedrich Naumann Foundation. № 7. November 2022. 164 p. URL: <https://www.freiheit.org/sites/default/files/2022-11/api-asean-integration-report-2022.pdf>

- ² Kanaev E.A. E-commerce Logistics in the Greater Mekong Subregion // Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya, 2023, T. 1, № 1 (58). Pp. 31–44. DOI: 10.31696/2072-8271-2023-1-1-58-031-044
- ³ Digital Logistics Market Size, Share, Trends & Forecast, 2022–2032 // Allied Market Research, October 2023. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com/world-digital-logistics-market>
- ⁴ Digital Logistics Market Size, Share & Industry Analysis, 2024–2032 // Fortune Business Insights, 2024. URL: <https://www.fortunebusinessinsights.com/methodology/digital-logistics-market-109139>
- ⁵ Zhang W., Barykin S.E., Kapustina I.V. Digital logistics concept in China's perspectives of platform economy // Vestnik of Institute of Economic Research, 2023, № 3(31), pp. 133–149.
- ⁶ Cheung K.F., Bell M.G.H., Bhattacharjya J. Cybersecurity in logistics and supply chain management: An overview and future research directions // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 2021. Vol. 146. Article ID: 102217. 18 p. DOI: 10.1016/j.tre.2020.102217
- ⁷ Philbeck I. Digital policy action areas for a connected ASEAN. Geneva: International Telecommunication Union, 2024. 220 p. ISBN 978-92-61-38341-1 (Electronic version).
- ⁸ Phinijphara S., Lakkhongkha K. Revolutionizing regional trade: Digital logistics in Thailand's Eastern Economic Corridor (EEC) // Journal of ASEAN PLUS Studies. 2024. Vol. 5, № 1. Pp. 22–37. DOI: 10.14456/aseanplus.2024.3
- ⁹ PAT Annual Report 2023 // Port Authority of Thailand, July 9, 2024. 244 p. URL: <http://www.web.port.co.th/annualreport/flipbook/en/files/downloads/ENG%20PAT%20AR%202566.pdf>
- ¹⁰ Статистика импорта в III квартале 2023 года и актуальные способы доставки товаров из Азии // Вести: Приморье, 08.11.2023. URL: <https://vestiprim.ru/news/ptrnews/142803-statistika-importa-v-iii-kvartale-2023-goda-i-aktualnye-sposoby-dostavki-tovarov-iz-azii.html>
- ¹¹ Maksimov S., Pyataev M. Transport infrastructure of Russia: International corridors and transport hubs // E3S Web of Conferences. 2023. Vol. 460. Article ID: 06016. 12 p. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202346006016>
- ¹² Vladivostok sea port set to become Russia's first 'smart' port // Port Technology International. September 3, 2021. URL: <https://www.porttechnology.org/news/vladivostok-sea-port-set-to-become-russias-first-smart-port/>
- ¹³ Zaychenko I., Smirnova A., Gorshechnikova P., Piminov N. Sustainable digital transformation of the port equipment management system // E3S Web of Conferences. 2021. Vol. 258. Article ID: 02014. Ural Environmental Science Forum "Sustainable Development of Industrial Region". DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202125802014>
- ¹⁴ Vietnam-Russia New Sea and Rail Trade Route // Thailand Business News. September 27, 2022. URL: <https://www.thailand-business-news.com/asean/vietnam/92966-vietnam-russia-new-sea-and-rail-trade-route>
- ¹⁵ The digital future of transport corridors running through the Far East: international experience and Russian realities // Eastern Economic Forum. 5 Sept. 2019. URL: <https://forumvostok.ru/en/news/tsifrovoe-budushee-transportnyh-koridorov-cherez-dalnij-vostok-mezhdunarodnyj-opyt-i-rossijskie-realii-/>
- ¹⁶ The digital future of transport corridors running through the Far East: international experience and Russian realities.
- ¹⁷ Comprehensive Plan of Action (CPA) to Implement the Association of Southeast Asian Nations and the Russian Federation Strategic Partnership (2021–2025), 28.10.2021. URL: <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/10/83.-ASEAN-RU-CPA-2021-2025-Final.pdf>
- ¹⁸ Marine route turns Vietnam into Southeast Asia's transport hub // Lao News Agency. 13.09.2023. URL: <https://kpl.gov.la/en/detail.aspx?id=76584>
- ¹⁹ Алхазова А. Дисбаланс в логистике Востока и Запада. Причины и влияние на экспорт продукции ЛПК // Петербургский Международный Лесопромышленный Форум, Доклад. 26.09.2023. URL: <https://st.ailestech.ru/files/cc604e03f84dfe32be3839184f69934.pdf>
- ²⁰ Digital Technologies in Logistics and Infrastructure: collection of articles / ed. by I. Ilin, C. Jahn, A. Tick. Cham: Springer, 2023. XI, 320 p. (Lecture Notes on Data Engineering and Communications Technologies, vol. 157). DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-24434-6>
- ²¹ The digital future of transport corridors running through the Far East: international experience and Russian realities.

- ²² The digital future of transport corridors running through the Far East: international experience and Russian realities.
- ²³ Hussin R. Unlocking Opportunities: Strengthening Russia-ASEAN Partnerships // EMIR Research. 13 December 2024. URL: <https://www.emirresearch.com/unlocking-opportunities-strengthening-russia-asean-partnerships/>
- ²⁴ Karapetyan M.E., Timoshenko L.P., Stroganov I.A., Pronina I.V. The Development of Blockchain Technology in Russia: Outlook and Trends // International Journal of Economics and Business Administration. 2019. Vol. VII, Issue 2. P. 279–289. URL: <https://ijeba.com/journal/244/download/The+Development+of+Blockchain+Technology+in+Russia:+Outlook+and+Trends.pdf>
- ²⁵ Kutowaroo A., Jugurnath B., Bissessur R. Blockchain and International Trade: An Empirical Analysis // Tuijin Jishu / Journal of Propulsion Technology. 2023. Vol. 44, No. 4. Pp. 3755–3767. ISSN: 1001-4055. URL: <https://www.propulsiontechjournal.com/index.php/journal/article/download/1533/1067/2637>
- ²⁶ Asian Development Bank. ASEAN and Global Value Chains: Locking in Resilience and Sustainability. 2023. URL: <http://dx.doi.org/10.22617/SPR230100-2>
- ²⁷ ASEAN Secretariat. Framework on ASEAN Supply Chain Efficiency and Resilience. 2024. URL: <https://asean.org/wp-content/uploads/2024/10/Published-Framework-on-ASEAN-Supply-Chain-Efficiency-and-Resilience-FINAL.pdf>
- ²⁸ Tian Y. Exploring the New Trends in ASEAN-Russia Cooperation under the Background of The Belt and Road Initiative // Advances in Economics, Management and Political Sciences. 2025. Vol. 169. Pp. 94–99. DOI: 10.54254/2754-1169/2025.MUR22674
- ²⁹ Никулина О. В., Панченко Д. В. Анализ тенденций развития международной логистики // Russian Journal of Management. 2024. № 1. С. 302–323. DOI: <https://doi.org/10.29039/2409-6024-2024-12-1-302-323>
- ³⁰ Бурова Е. С. Оценка двусторонней торговли РФ–АСЕАН под влиянием санкций // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2023. Т. 5, № 4 (61). С. 59–70. DOI: 10.31696/2072-8271-2023-5-4-61-059-070
- ³¹ Philbeck I. Указ. соч. (2024). С. 30.
- ³² Шевченко И. В. Перспективы использования цифровых транспортно-логистических платформ для развития внешнеэкономической деятельности ЕАЭС // Экономические исследования и разработки. 2025. 10 с. URL: <http://edrj.ru/article/32-01-25>
- ³³ Ngeow C.-B. China-ASEAN Information Harbor: The Digital Silk Road from Guangxi to Southeast Asia. Friedrich-Ebert-Stiftung, August 2021. 37 p. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/18185.pdf>
- ³⁴ Digital ASEAN // World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/projects/digital-asean/>
- ³⁵ Cory N., Dascoli L. How Barriers to Cross-Border Data Flows Are Spreading Globally, What They Cost, and How to Address Them // Information Technology & Innovation Foundation. July 19, 2021. 89 p. URL: <https://www2.itif.org/2021-data-localization.pdf>
- ³⁶ Isono I., Prilliadi H. (eds.) ASEAN's Digital Integration: Evolution of Framework Documents. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), 2023. 76 p. ISBN: 978-6025-460-48-7
- ³⁷ Шевченко И.В. Указ. соч. (2025). С. 8–9.
- ³⁸ Shestak V., Konstantinov V., Govorov V., Budko E., Volodin O. Harmonization of Russian supply chain management standards with EU requirements // Regional Science Policy & Practice. 2022. Vol. 14, Issue 4. Pp. 759–778. DOI: <https://doi.org/10.1111/rsp3.12423>