ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ ИМЕНИ ПАТРИСА ЛУМУМБЫ»

На правах рукописи

Комов Михаил Сергеевич

ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ НА ПРОСТРАНСТВЕ ЕАЭС В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Специальность: 5.2.5 – Мировая экономика

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени доктора экономических наук

Научный консультант:

Доктор экономических наук, профессор

Андронова Инна Витальевна

Москва 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……..……..….4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ……...……20
1.1 Транспортная система интеграционного объединения как ключевой фактор его экономического развития……..…20
1.2 Теоретические подходы к интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения……..…….32
1.3 Концептуальные основы транзитного потенциала транспортных систем: факторы развития и показатели оценки…….....44
ГЛАВА 2. МИРОВОЙ ОПЫТ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ И ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА……...…...59
2.1 Опыт Европейского союза в формировании единого транспортного пространства ……..……..….59
2.2. Организационно-экономические приоритеты и механизмы развития транспортно-логистической системы на базе международного проекта «Пояс и путь» ……..……....85
ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС…….106
3.1 Транспортная система Российской Федерации……..……106
3.2 Транспортная система Республики Беларусь……..……...127
3.3 Транспортная система Республики Казахстан……..….140
3.4 Транспортная система Кыргызской Республики……..…..156
3.5 Транспортная система Республики Армения……...….162
ГЛАВА 4. ЭВОЛЮЦИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА В ЕАЭС……176
4.1 Эволюция евразийской интеграции в сфере транспорта……...176
4.2 Перспективы реализации транзитного потенциала отдельных государств-членов ЕАЭС в условиях геополитической напряженности ……..203
4.3 Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов ЕАЭС..239

ГЛАВА 5. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЕАЭС И ИНСТРУМЕНТЫ ЕЁ РЕАЛИЗАЦИИ……...270
5.1 Тарифное обеспечение функционирования единого транспортного пространства в ЕАЭС…….270
5.2 Формирование финансовых механизмов стимулирования развития единого транспортного пространства в ЕАЭС……...……..290
5.3 Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта и стратегические направления их решения…….....310
5.4 Перспективные направления использования современных цифровых технологий в развитии транспортной системы ЕАЭС……360
ЗАКЛЮЧЕНИЕ……..…381
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ…….396
ПРИЛОЖЕНИЯ……...……..…434

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена тем, что в условиях обострения международных экономических отношений и геополитической обстановки происходит глобальная перестройка всей международной логистики. Разрабатываются новые логистические схемы доставки товаров, происходит диверсификация транспортных маршрутов, в том числе за счет роста спроса на транспортные услуги в странах Евразийского экономического союза.

В современных условиях транспорт выступает важнейшим инструментом достижения экономических, геополитических и социальных целей государств. Эффективно функционирующая транспортная система обеспечивает условия для экономического роста государств, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Развитие транспортных систем обеспечивает географическую доступность регионов, взаимосвязь отраслей экономики, развитие мировой торговли и внешнеторговых связей. Наряду с производственной и финансовой сферами, транспорт является важнейшим фактором развития интеграционных процессов и экономического пространства в рамках региональных интеграционных объединений. Ярким примером, подтверждающим данное обстоятельство, является Европейский союз, определивший одним из своих стратегических приоритетов развития формирование единого транспортного пространства, а также масштабный проект «Пояс и путь», который переформатировал всю транспортно-логистическую систему и усилил экономическое сотрудничество стран-участниц.

Страны, входящие в Евразийский экономический союз, ещё с момента распада СССР ставили перед собой задачу интеграции транспортных систем. Однако, учитывая особенности и различия национальных транспортных систем каждого государства-члена ЕАЭС, следует констатировать, что процесс их интеграции будет сложным и продолжительным. Требуется

решение специфических проблем в процессе формирования единого транспортного пространства и реализации транзитного потенциала ЕАЭС

Важнейшей предпосылкой и мотивом для развития единой транспортной системы в контексте формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС выступают экономические причины: рост объемов взаимной торговли товарами и услугами; необходимость свободного перемещения трудовых и материальных ресурсов между государствами, входящими в интеграционное объединение; реализация транзитного потенциала с целью увеличения дохода от транзита и стимулирования внешнеторговой деятельности. Указанные аспекты требуют увеличения пропускной способности грузовых и пассажирских потоков, что ведет к необходимости развития транспортной инфраструктуры. Кроме этого, единое транспортное пространство позволит осуществлять эффективное развитие в рамках интеграционного объединения системообразующих и взаимодополняемых отраслей национальных экономик, способствовать расширению взаимной и внешней торговли. Евразийские транспортные коридоры могут выступить альтернативными маршрутами транспортировки товаров.

Таким образом, актуальность научной проблемы, решаемой в диссертационном исследовании, заключается в необходимости разрешения противоречий в поиске наиболее эффективного варианта интеграции транспортных систем на пространстве ЕАЭС, разработке научно обоснованного подхода к стратегии формирования единой транспортной системы в ЕАЭС в контексте формирования единого транспортного пространства, реализации транзитного потенциала Союза.

Степень разработанности темы. Вопросы международной экономической интеграции, в том числе на евразийском пространстве, широко изучены в научных работах отечественных экономистов Авдокушина Е.Ф., Андроновой И.В., Буториной О.В., Вардомского Л.Б., Глазьева С.Ю., Гринберга Р.С., Гусакова Н.П., Иноземцева В.Л., Кузьминой

Е.М., Кнобеля А.Ю., Либмана А.М., Мантусова В.Б., Пак А.Ю., Спартака А.Н., Султанова Б.К., Ткаченко М.Ф., Шишкова Ю.В. и др. Исследование евразийских интеграционных процессов представлены и в научных трудах зарубежных учёных, в частности Х. Адомеи, М. Викари, К. Волчук, С. Йилмаз, М. Лаурель, П. Поддера, Б. С. Серджи, Д. Тарра, К. Хоффман и др.

Большое внимание уделяется исследованиям формирования единого транспортного пространства и общей транспортной политики в интеграционных объединениях. Указанная проблематика находит отражение в научных работах Амброзио Л., Волчок Ю.Г., Гарбера Н., Карапетянц И.В., Ларина О.Н., Леснякова А.А., Меренкова О.А., Нехорошкова В.П., Фиоктистова К.С., Хачатряна Н.К., Холопова К.В., Л. Хоэла и др. Различные аспекты транспортно-логистического сотрудничества в рамках ЕАЭС, развитие транзитного потенциала на основе евразийских транспортных коридоров находят отражение в исследованиях Винокурова Е.Ю., Голубчика А.М., Жужлева Г. Е., Ивуть Р. Б., Кудряшова Н.Г., Нечай А.А., Пак Е.В., Подберёзкиной О.А., Тесленко И.Б., Федоренко А.И., Щербанина Ю.А. и др. Вопросам интеграционных процессов в транспортной сфере евразийского формата и исследованию развития транспортной инфраструктуры, взаимодействию стран в сфере логистики посвящены научные труды Асаул М.А., Лапидуса Б.М., Курганова В.М., Резера С.М. и др.

Вместе с тем, следует констатировать, что концептуальные основы интеграции национальных транспортных систем, в том числе в рамках Евразийского экономического союза, исследованы в ограниченной степени, что подтверждает важность предложенной в диссертационном исследовании проблематики.

Целью исследования является разработка научно обоснованного подхода к формированию стратегии интеграции национальных транспортных систем Евразийского экономического союза в целях формирования единого транспортного пространства.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость постановки и решения следующих взаимосвязанных **задач:**

1. Исследовать теоретические подходы к понятию транспортной системы и уточнить его на уровне интеграционного объединения.
2. Определить основные формы интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения.
3. Уточнить понятие транзитного потенциала интеграционного объединения, систематизировать факторы его развития и разработать показатели оценки.
4. Исследовать мировой опыт интеграции транспортных систем и формирования единого транспортного пространства.
5. Выявить проблемы и особенности современного состояния транспортных систем государств-членов ЕАЭС и выявить особенности их развития.
6. Исследовать эволюцию и современное состояние интеграционных процессов в сфере транспорта в ЕАЭС.
7. Разработать концептуальный подход к формированию единой тарифной политики в транспортной системе ЕАЭС.
8. Разработать инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС
9. Провести оценку и разработать направления повышения конкурентоспособности транспортно-логистических проектов, реализуемых в ЕАЭС.
10. Выявить проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта и разработать рекомендации по их решению.
11. Исследовать возможности использования современных цифровых технологий в развитии транспортной системы ЕАЭС.

12. Разработать рекомендации по максимизации транзитного потенциала ЕАЭС в условиях обострения международных экономических отношений.

Объектом исследования являются транспортные системы стран ЕАЭС.

Предметом исследования выступают экономические отношения, возникающие в процессе интеграции национальных транспортных систем в ЕАЭС при формировании единого транспортного пространства.

Область диссертационного исследования соответствует требованиям следующих пунктов Паспорта ВАК по специальности 5.2.5 Мировая экономика: п.19 «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей»; п.24 «Международная экономическая интеграция».

Теоретической основой исследования выступили научные работы отечественных и зарубежных учёных в области международной экономической интеграции, формировании единого транспортного пространства, евразийской интеграции. Также использовались нормативно-правовые акты, программные документы, справочные и аналитические материалы Евразийского экономического союза и многих других международных экономических организаций.

Методологическую основу исследования составили базовые общенаучные и специальные методы познания. При этом в рамках всего исследования в качестве ведущего метода использован системный метод. При уточнении и дополнении теоретических положений применялись метод синтеза и логический метод. При исследовании мирового опыта интеграции транспортных систем был использован метод научного анализа и сравнения. Методы статистического анализа широко использовались при оценке современного состояния транспортных систем государств-членов ЕАЭС. Исследование эволюции интеграционных процессов в сфере транспорта в ЕАЭС проведено с помощью метода ретроспективного анализа. При

разработке перспективных направлений развития транспортной интеграции в ЕАЭС использованы методы индукции и дедукции.

Информационную базу исследования составили материалы официальной статистики Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Решения и научно-аналитические доклады, представленные ЕЭК, международные соглашения и договоры в сфере транспорта, меморандумы и официальные программные и стратегические документы в сфере транспортной интеграции, нормативные правовые акты, принятые в рамках ЕАЭС, Европейского союза. При подготовке диссертации были использованы публикации в специальной периодической печати, а также информация, размещенная на сайтах профильных министерств государств-членов ЕАЭС, межгосударственных организаций, в сети Интернет, собственные исследования автора.

Научная новизна диссертационного исследования определяется тем, что в диссертации, на основе комплексного исследования теоретических и практических подходов к транспортной системе дано определение транспортной системы интеграционного объединения, определены этапы её формирования, выявлены принципы эффективности функционирования и разработаны показатели оценки. Уточнено понятие транзитного потенциала интеграционного объединения, выявлены и систематизированы факторы его развития, предложена система показателей оценки развития транзитного потенциала. Выявлены проблемы и дана оценка состояния интеграционных процессов в ЕАЭС, в том числе в части формирования единого транспортного пространства, в условиях трансформации международных экономических отношений. Предложен научно-обоснованный подход к стратегии интеграции транспортных систем ЕАЭС в целях формирования единого транспортного пространства интеграционного объединения. Разработаны перспективные стратегические направления развития транспортной интеграции в ЕАЭС и предложены инструменты её реализации.

Положения, выносимые на защиту, содержащие элементы научной новизны:

1. На основе исследования теоретических подходов к сущности понятия «транспортная система» **предложено** авторское определение транспортной системы интеграционного объединения, которая расширяет состав элементной базы. **Определены** принципы эффективности функционирования и развития транспортной системы интеграционного объединения: принцип равного доступа к транспортной инфраструктуре, принцип гармонизации нормативно-правовой базы, принцип открытости, принцип надёжности, принцип безопасности, принцип интеграции с субъектами внешней среды. **Разработана** система показателей оценки эффективности транспортной системы интеграционного объедения, включающая группы показателей: показатели уровня развития транспортной инфраструктуры в интеграционном объединении; уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок; использования транзитного потенциала; уровня согласованности нормативно-правовой базы транспортной системы; уровня конкурентоспособности перевозчиков стран-членов интеграционного объединения; оценки эффективности международных транспортных коридоров; уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы.

2. **Произведена** этапизация процесса формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения, включающая: постановку целей и задач создания и развития транспортной системы интеграционного объединения, определение её потенциальных выгод для государств-членов; проектирование организационной структуры наднациональных органов управления; оценка и планирование транзитного потенциала, факторов его максимизации; последовательная унификация институционального обеспечения национальных транспортных систем (норм транспортного и иных, смежных отраслей права); формирование условий повышения инвестиционной привлекательности транспортной системы

интеграционного объединения, минимизация основных видов рисков ее развития; финансирование и инвестирование в формирование и развитие транспортной системы интеграционного объединения, включая единую тарифную политику; эксплуатация транспортной системы интеграционного объединения; комплексная оценка эффективности развития транспортной системы объединения.

3. **Уточнено** понятие транзитного потенциала интеграционного объединения, который определён как возможности транспортной системы интеграционного объединения по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по его территории и приносящих доход его владельцам (государствам-членам и интеграционному объединению в целом). **Выявлены** факторы развития транзитного потенциала интеграционного объединения: группа внешних факторов (геоэкономические и геополитические факторы), группа внутренних факторов (инфраструктурные, технологические и экономико-правовые). **Разработана** система показателей количественной оценки транзитного потенциала интеграционного объединения, включающая: коэффициент использования транзитного потенциала, транзитные провозные возможности транспортной системы интеграционного объединения, доля дохода от транзита грузов в структуре суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, доля грузооборота относительно суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, частота совершаемых транзитных перевозок, доля использования мультимодальных контейнерных перевозок в общем объёме транзитных потоков.

4. На основе исследования мирового опыта в части интеграции транспортных систем и формирования единого транспортного пространства **установлено,** что Европейский союз является самым продвинутым интеграционным объединением в этой сфере. **Выявлено,** что в процессе формирования единого транспортного пространства ЕС столкнулся с рядом проблем, включая: проблемы технического характера (разница ширины

колеи на железнодорожном транспорте, системы электроснабжения и др.), экономические проблемы (деятельность государственных транспортных монополий), социальные проблемы (экономическая недоступность отдельных транспортных услуг для населения, неразвитость путей сообщений с переферийными районами ЕС, безопасность транспорта, экологическая составляющая), фискальные проблемы (дискриминация при формировании тарифов в зависимости от резидентства), финансовые проблемы (недостаточное финансирование и неэффективность в распределении и освоении инвестиций на модернизацию транспортной системы). **Показаны** результаты принятых мер по решению данных проблем: устранена дискриминация при установлении тарифов, снижение затрат на перевозки, устранены отдельные технические барьеры, сформированы единый авиационный рынок и единая железнодорожная система, сформированы профильные наднациональные органы, реализован проект 16 Трансъевропейских транспортных сетей, изменения в структуре перевозок.

5. **Установлено,** что интеграция транспортных систем происходит не только в рамках интеграционных объединений, но и осуществляется в рамках реализации крупных международных транспортно-логистических проектов. **Показано,** что инициированный Правительством КНР проект «Пояс и путь», который полностью переформатировал всю транспортно-логистическую систему и усилил экономическое сотрудничество стран-участниц, смог интегрировать транспортные системы стран-участниц проекта, несмотря на значительные технические, правовые и др. проблемы. **Показаны** полученные эффекты с момента реализации проекта «Пояс и Путь»: развитие инфраструктуры стран-участниц проекта, привлечение инвестиций в национальные экономики, создание новых рабочих мест, реализация транзитного потенциала стран-участниц. **Показано,** что одной из ключевых проблем проекта явилась проблема финансирования проекта. **Выявлено,** что для её решения был изменён механизм финансирования и инвестирования с

привлечением и мобилизацией средств частного сектора через созданные крупные финансовые институты, развитие государственно-частного партнёрства, использованием средств специально созданных фондов.

6. На основе исследования состояния транспортных систем государств-членов ЕАЭС **выявлены** общие и специфические проблемы, в частности, общими являются: проблемы высокого износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, диспропорции в структуре перевозок по видам транспорта, трудности с финансированием инфраструктурных проектов, недостаточная интеграция национальных транспортных систем в мировую, высокие и значительно различающиеся тарифы, невысокий уровень цифровизации транспортной отрасли; специфическими для каждого государства проблемами являются: в России – санкции, низкая пропускная способность отдельных маршрутов мультимодальных перевозок; в Армении – отсутствие прямого сухопутного сообщения со странами ЕАЭС, геополитическая напряженность, необходимость развития мультимодальных перевозок; в Белоруссии – превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети, неразвитость мультимодальных перевозок, низкий уровень развития транспортных информационно-коммуникационных технологий управления грузовыми потоками и экспедиционного обслуживания, в Казахстане – невысокая пропускная способность инфраструктуры и участка маршрута МТК Север-Юг, инфраструктура, международные перевозки; в Кыргызстане – ограниченные возможности развития железнодорожного транспорта по причине географических условий, отсутствие встроенной системы транспортно-экспедиторского обслуживания.

7. На основе комплексного исследования эволюции развития интеграционных процессов транспортной сфере на постсоветском пространстве и расчёта разработанных показателей **выявлено,** что осуществлена частичная унификация транспортного законодательства, определены полномочия наднационального органа по управлению реализацией скоординированной транспортной политикой, разработаны и

отдельные реализованы перспективные инфраструктурные проекты на транспорте, определены условия применения внутригосударственных тарифов при транзитных перевозках по национальным территориям и др.

8. **Предложен** концептуальный подход к формированию единой тарифной политики в сегменте железнодорожного транспорта в ЕАЭС, центральным элементом которого является введение единого сквозного железнодорожного тарифа. Данный тариф унифицирует составляющие его элементы во всех государствах-членах ЕАЭС (инфраструктурную, вагонную, локомотивную) и параметры тарифообразования (класс груза, вид отправки, скорость перевозки, расстояние перевозки, количество перевозимого груза и др.). **Показаны** и обоснованы эффекты от введения единого сквозного железнодорожного тарифа, в частности: дополнительное финансирование транспортной инфраструктуры, обеспечение равных условий для потребителей услуг субъектов естественных монополий (железнодорожного транспорта), обеспечение недискриминационного подхода к формированию транспортных тарифов в государствах-членах ЕАЭС.

9. **Предложены** инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС: создание Евразийского фонда инфраструктурного развития за счёт отчислений доходов от инфраструктурной составляющей в предлагаемом едином сквозном тарифе в сегменте железнодорожного транспорта; создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций, уставный капитал которого составят взносы государств-членов ЕАЭС распределённые пропорционально объёму ВВП и получаемым транзитным доходам каждого государства; средства бюджета ЕЭК за счёт перераспределения поступающих таможенных пошлин на цели промышленной кооперации в части развития транспортного машиностроения и обновления подвижного состава; средства софинансирования интеграционных транспортно-логистических проектов посредством трансграничного государственно-частного партнёрства.

10. **Предложены** направления повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров ЕАЭС с позиции их опережающего развития, в частности: развитие транспортной инфраструктуры МТК, совершенствование технологий перевозочного процесса, развитие сети узловых транспортно-логистических центров; разработка и введение конкурентоспособных тарифов и координация тарифной политики, гармонизация таможенных режимов и упрощение процесса пересечения границ, цифровая трансформация процесса перевозки по транспортным коридорам, координационный механизм управления коридором, совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страхования. Для повышения уровня использования транзитного потенциала ЕАЭС **предложено**: в области инфраструктуры (развитие Северного морского пути, формирующего новую транспортную конфигурацию евразийского континента, реализация проекта сопряжения транспортных коридоров ЕАЭС и китайского «Экономического пояса Шёлкового пути»), в сфере транспортных технологий (развитие технологий бесшовного транзита, повышение уровня контейнеризации перевозок, единый документооборот на евразийских транспортных коридорах, развитие автомобильных грузовых перевозок как самого гибкого канала освоения новых транспортных коридоров).

11. На основе исследования отраслевой интеграции по видам транспорта **выявлены** проблемы интеграции: на автомобильном транспорте – отсутствие единого логистического оператора, координирующего деятельность транспортных компаний на маршрутах евразийских транспортных коридоров в сегменте грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, различия в нормативах к транспортным средствам и взаимному признанию документов; на железнодорожном транспорте – отсутствие единого интермодального подхода к перевозочному процессу, низкий уровень контейнеризации транспортно-логистических операций, инфраструктурные ограничения; на воздушном транспорте – барьеры в

области гражданской авиации, дискриминационные условия доступа к инфраструктуре для авиакомпаний государств-членов; на водном транспорте – необходимость гармонизации законодательства государств-членов в сфере внутреннего водного транспорта в части обеспечения безопасности судоходства, технического регулирования, страхования, лицензирования; на трубопроводном транспорте – проблемы классификации товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом, сложности таможенного декларирования товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом, высокий износ трубопроводов. В соответствии в выявленными проблемами **разработаны** научно-обоснованные рекомендации по их решению: создание единой логистической компании-оператора в сегменте грузовых автомобильных перевозок, координирующей работу транспортных компаний на маршрутах евразийских транспортных коридоров с функцией контроля навигационных пломб отслеживания перевозок, установление единых сквозных транзитных тарифов, устранение на рынке любой дискриминации поставщиков транспортных услуг, унификация и гармонизация законодательства по всем видам транспорта, взаимное признание документов на всех видах транспорта, устранение инфраструктурных ограничений.

12. **Предложена** трёхуровневая модель функционирования формируемой экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, агрегирующая информационные и информационно-управляющие системы участников перевозочного процесса (бизнес-уровень), национальные системы управления в сфере транспорта и логистики (уровень государств-членов ЕАЭС) в единую цифровую транспортную систему ЕАЭС (наднациональный уровень). **Определены** ключевые задачи каждого уровня, в частности: на наднациональном уровне – сервисные задачи (ведение нормативно-справочных баз данных, мониторинг работоспособности и обеспечение информационной и кибер-безопасности), функциональные задачи (моделирование развития транспортных коридоров ЕАЭС, мониторинг состояния инфраструктуры транспортных коридоров ЕАЭС;

мониторинг хода логистических процессов транспортных коридоров ЕАЭС); на уровне государств-членов ЕАЭС - осуществление электронного информационного взаимодействия резидентов системы в процессе организации и осуществлении перевозок, формирование аналитических данных по всем видам грузопотоков, предоставление аналитики контролирующим органам, сервисное информационное обслуживание всех участников бизнес-процессов доставки грузов; на бизнес-уровне – информационное обеспечение формируемых международных транспортно-логистических центров в рамках евразийских транспортных коридоров.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что полученные в ходе проведённого исследования научные выводы и результаты вносят вклад в развитие теории мировой экономики и международных экономических отношений в части международной интеграции в сфере транспорта. Разработанные теоретические положения уточняют сущность транспортной системы интеграционного объединения, определяют этапы её формирования и принципы функционирования. Полученные теоретические результаты выступают основой формирования стратегии интеграции национальных транспортных систем Евразийского экономического союза в целях формирования единого транспортного пространства, включая транзитный потенциал, факторы его развития и показатели оценки.

Практическая значимость исследования заключается в возможности использования основных полученных результатов в работе Евразийской экономической комиссии (ЕЭК ЕАЭС) и профильных Министерств государств-членов при разработке проектов актов и подготовке аналитических материалов к заседаниям уполномоченных органов ЕАЭС при разработке инструментов и направлений реализации согласованной (скоординированной) транспортной политики. Материалы диссертационного исследования могут найти применение в учебном процессе при преподавании дисциплин «Логистика внешнеэкономической деятельности»,

«Мировая экономика», «Международные перевозки», «Международные экономические отношения».

Апробация и внедрение результатов исследования.

Полученные результаты диссертационного исследования внедрены в деятельность открытого акционерного общества «Российские железные дороги», включены в отчет о научно-исследовательской работе кафедры Экономической теории и менеджмента Российского университета транспорта по госбюджетной теме «Системообразующие факторы и условия развития транзитного потенциала России», что подтверждено соответствующими документами о внедрении.

Также материалы диссертации внедрены в учебный процесс Российского университета транспорта и используются при преподавании учебных дисциплин по направлению 38.05.01 Экономическая безопасность, в частности: «Мировая экономика и международные экономические отношения», «Логистика внешнеэкономической деятельности».

Ключевые результаты и основные положения диссертации были представлены на российских и международных конференциях, в том числе:

1. Всероссийская научно-практическая конференция «Социально-экономические инновации в условиях цифровой трансформации» Москва, 2019г).
2. Международная интернет-конференция «Современные проблемы железнодорожного транспорта (Москва, 2019г.)
3. Международная научная конференция теоретических и прикладных разработок «Научные разработки: Евразийский регион» (Москва, 2019г.).
4. Межвузовская научно-практическая конференция «Экономика, бизнес и практика логистики» (Москва, 2020г).
5. Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития транспортно-логистических систем» (Москва, 2021г).

6. I Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы пространственного развития (Нижний Новгород, 2024 г.)

7. XIV Международная научно-практическая конференция «Перспективные научные исследования: опыт, проблемы и перспективы развития» (Уфа, 2024 г.)

8. Научно-практическая конференция «Стратегические тенденции в развитии логистики» (Москва, 2022г).

9. II Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы пространственного развития» (Нижний Новгород, 2025г.)

Публикации по теме исследования. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 52 научных работах, из которых 3 публикации, индексируемые в международной базе Scopus, 24 публикации, входящих в Перечень ВАК Министерства науки и высшего образования / Перечень РУДН, 1 публикация, индексируемая в RSCI, 2 монографиях. Авторский вклад составляет более 90 %.

Структура диссертационного исследования включает введение, пять глав, заключение, список используемых источников, включающий 351 наименование, 7 приложений. Основной текст диссертации изложен на 450 страницах, содержит 44 таблицы и 56 рисунков.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

1.1. Теоретические подходы к определению и развитию транспортной системы интеграционного объединения

Экономическая интеграция стала ведущей тенденцией развития мировой экономики. Страны объединяются для того, чтобы в динамично меняющихся внешних условиях и усиления международной конкуренции решать, в том числе свои экономические проблемы, повышать благосостояние населения и усиливать позиции на мировой арене. Одним из важных направлений интеграции стран, является интеграция их транспортных систем, которая определённым образом обеспечивает единство экономического пространства в рамках интеграционного объединения и выступает фактором экономического развития государств-членов.

Так, например, профессор университета Греции Г.А. Яннопулос считает, что “интеграция транспортных систем способствует развитию отдельных регионов в мировой экономике, реализации его потенциала, росту эффекта экономии от большего масштаба операций и несет также выгоду конечному потребителю транспортных услуг”.[1]

Зарубежные учёные Т. Лакшманан и У. Андерсон полагают, что интеграция транспортных систем – это “условие, без которого невозможно представить процесс глобализации мирового хозяйства, а также стимулирующий фактор, который способствует интернационализации торговых отношений”.[2] Этот вывод исследователи делают на основе анализа опыта успешного экономического развития в Азиатско-тихоокеанском

[1] Moschovou, T.P. Giannopoulos, G.A. Modeling Freight Mode Choicein Greece. Transport Research Arena. 2012. Vol. 48.P. 597-611.

[2] Lakshmanan, T. R., Anderson, W. P. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US Department of Transportation, Federal Highway Administration. Center for Transportation Transport and Regional Development // European Transport Economics ; Ed by J. Studies, Boston, 2002

регионе и в Китае с сопровождающейся растущей динамикой объёмов международных перевозок в последние годы. Однако, как проблему и барьер, ограничивающие интеграционный процесс они выделяют то, что разрозненные национальные транспортные системы не могут в полной мере обеспечить растущий объём товарных потоков без их интеграции в эффективно функционирующую единую транспортную систему.[3]

Действительно, интеграция стран приводит к росту объёмов грузо- и пассажиропотоков, что стимулирует активизацию сотрудничества государств в транспортной сфере, направленную на интеграцию национальных транспортных систем и формирование единого транспортного пространства.

Следует отметить, что в специальной научной литературе отсутствует единый подход к определению сущности и содержания транспортной системы, как экономической категории. В целом, имеет место достаточно обширная научная дискуссия по данной проблеме.

Так, в действующем законодательстве РФ, в частности в Транспортной стратегии до 2030 г., приводится следующая трактовка рассматриваемого нами понятия: “Транспортная система - система, объединяющая объекты, субъекты и средства транспортного комплекса при помощи технологий осуществления перевозок и управления ими, а также заданных нормативно-правовых условий их функционирования”[4].

Сильной стороной представленного определения транспортной системы является то, что в его рамках в общем виде отражены все элементы системы, как экономической категории – субъект, объект и механизм управления. Вместе с тем, в приведенном определении отражены только формальные институциональные условия (нормы права), оказывающие влияние на развитие транспортной системы, в то время как

[3] Комов М.С. Роль транспорта в развитии региональных интеграционных процессов в мировой экономике // Региональные проблемы преобразования экономики, №8, 2018. С.192-199

[4]Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. / Утв. Постановлением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р (с изм. и доп. от 11.07.2021). Раздел «Термины и определения»

функционирование последней, по нашему мнению, осуществляется и на основании воздействия комплекса неформальных институтов.

В представленном выше определении содержание транспортной системы рассматривается через призму понятия “транспортный комплекс”, содержание которого законодатель определяет как “транспортные средства, объекты и субъекты транспортной инфраструктуры (общего и необщего пользования), пути сообщения, здания и сооружения, средства транспортного строительства, средства погрузки и выгрузки, посадки, высадки и обслуживания пассажиров, средства складирования и перевалки грузов на различных видах транспорта, транспортные узлы, средства связи и управления транспортом”[5].

По нашему мнению, средства связи, играющие значительную роль в развитии транспортной системы, особенно в условиях современной постиндустриальной цифровой экономики, все же не вполне целесообразно относить к ее элементам; такого рода объекты относятся к отрасли телекоммуникаций, формирующей инфраструктурные условия для развития практически всех систем современного хозяйства, в том числе и транспортной системы.

Также не вполне ясно, какие именно здания и сооружения законодатель включает в состав транспортной системы. Если речь идет об основных фондах транспорта общего пользования (вокзалы, аэропорты и т.п.) или профильных зданиях и сооружениях транспортных предприятий, то они, безусловно, являются составными элементами транспортной системы. Если же рассматривать непрофильные основные фонды, например, склады транспортных предприятий, не играющие прямую роль в оказании транспортных услуг, но влияющие на финансовую эффективность деятельности транспортных предприятий, или объекты социально-бытовой инфраструктуры, находящиеся на балансе органов государственного управления транспортным комплексом, то их отнесение к разряду элементов

[5] Там же.

транспортной системы представляется спорным. Во всяком случае, в рамках официального определения следует уточнить статус зданий и сооружений, входящих в состав транспортного комплекса и, соответственно, транспортной системы в целом.

Б. Вейсик и К. Флеминг рассматривают транспортную систему, как “механизм развития транспортных магистралей, транспортных компаний и проектов” [6] .С такого рода подходом нельзя в полной мере согласиться, поскольку авторы сводят содержание системы только к механизму развития транспортных процессов, компаний и проектов, в то время как, в соответствии с общими принципами теории систем, система представляет собой диалектическое единство субъекта, объекта и механизма регулирования[7].

Дж. Кови раскрывает содержание транспортной системы в русле неоинституционального подхода к анализу экономических явлений и процессов: “Транспортная система представляет собой комплекс взаимосвязанных транспортных объектов, дорожной сети, субъектов, методов и механизмов управления, ориентированных на обеспечение устойчивого снижения трансакционных издержек, связанных с производством и потреблением транспортных услуг”[8].

Действительно, обеспечение снижения трансакционных издержек производства, сбыта и потребления транспортных услуг является одной из целей прогрессивного развития транспортной системы. Однако сведение экономического эффекта ее функционирования только к процессу минимизации трансакционных издержек представляется не вполне корректным: эффективное развитие транспортной системы влияет и на сокращение удельных накладных расходов субъектов хозяйствования различных отраслей экономики, и на увеличение прибыли, рентабельности и

[6] Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.:Routledge, 2018; 3rd edition. P.8.
[7] Канторович Л.В. Экономико-математические работы. Новосибирск: Наука, 2011. С.72.
[8] Cowie J. The economic of transport.Wash., 2009.P.4.

рыночной стоимости транспортных компаний, и на другие виды финансово-экономического эффекта.

С.А. Владимиров включает в состав транспортной системы только пути сообщения, предприятия транспортной отрасли и транспортные средства[9]. В рамках данного подхода в состав транспортной системы автором не вполне оправданно не включаются субъекты управления транспортным комплексом (профильные государственные органы, транспортные саморегулируемые организации, собственно транспортные компании и инициаторы дорожно-транспортных инвестиционных проектов), а также механизм регулирования процесса предоставления транспортных услуг.

Согласно подходу Л.А. Юсуповой–Вельгорской транспортная система - это “совокупность всех взаимодействующих видов транспорта, удовлетворяющих экономические и социальные потребности страны в перевозках”[10].

В приведенном выше определении содержание транспортной системы сводится только к транспортной системе национального уровня, в то время как в современных условиях хозяйствования функционируют региональные, муниципальные транспортные системы, наконец, транспортная система мировой экономики в целом и транспортные системы международных интеграционных объединений. Кроме того, автор сводит содержание транспортной системы к простой совокупности ее элементов, тогда как в соответствии с основными положениями общей теории систем (ОТС), системой является не простая сумма входящих в неё элементов, а взаимосвязанная и взаимообусловленная совокупность элементов, а также подсистем. Именно на основании такого рода сложных, зачастую противоречивых взаимосвязей в конечном итоге, при условии рационального, научно обоснованного управления процессами

[9] Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12 (часть 9) . С. 1674.
[10] Юсупова-Вельгорская Л.А. Лекции по дисциплине «Транспортная система». Донецк, 2017. С.5.

предоставления транспортных услуг, формируется положительный синергетический эффект развития транспортной системы.

По мнению автора диссертационного исследования, транспортная система представляет собой комплекс взаимосвязанных институтов формального и неформального регулирования транспортного развития территорий различного масштаба, транспортных организаций, отраслевых инвестиционных проектов, в т.ч. инфраструктурного характера, транспортных средств, включая транспортное хозяйство организаций различных отраслей экономики, механизма управления транспортными потоками, ориентированных на обеспечение долгосрочного устойчивого роста социальной и финансово-экономической эффективности развития последних.

Основные особенности уточненного автором определения транспортной системы, как экономического понятия, заключается в следующем:

1. В рамках уточненного определения акцентируется внимание на сущностном влиянии на развитие транспортной системы не только формальных правовых институтов (что типично для ряда подходов к рассмотрению данной категории), но и комплекса неформальных институтов. Основными из такого рода институтов в современных условиях хозяйствования являются:

а) институт саморегулируемых организаций (СРО) субъектов транспортной системы (национальные, региональные и отраслевые ассоциации и союзы производителей транспортных услуг);

б) институт национальных и региональных традиций и обычаев (социокультурные факторы), оказывающих влияние в том числе на процессы оказания транспортных услуг и реализацию транспортных инвестиционных проектов.

2. В отличие от большинства представленных в специальной литературе подходов, в состав транспортной системы предлагается включать

не только транспортное хозяйство собственно транспортных предприятий, но и такого рода активы компаний иных отраслей экономики. Действительно, транспортный парк предприятий обрабатывающей и добывающей промышленности, торговли, компаний сферы услуг во многих случаях используется для целей межрегиональной и международной транспортировки грузов, он тесным образом интегрирован с инфраструктурными элементами транспортного комплекса. Развитие такого рода транспортного хозяйства должно учитываться и обычно учитывается в практике формирования программ государственного регулирования транспортной системы. Соответственно, отнесение такого рода активов к разряду элементов транспортной системы представляется корректным.

3. В качестве важной цели развития транспортной системы выступает процесс формирования объективных условий для увеличения прибыли и добавленной стоимости как самих транспортных компаний, так и организаций различных отраслей экономики – пользователей транспортных услуг и, как следствие, обеспечиваться максимизация ВВП (ВРП или ВМП – в зависимости от уровня рассмотрения транспортной системы).

По масштабу и уровню функционирования транспортные системы могут быть дифференцированы на мировую транспортную систему, национальные, региональные и муниципальные транспортные системы, а также такой специфический вид, как транспортные системы интеграционных объединений, развитие которых и является объектом настоящего диссертационного исследования.

Следует отметить, что если научная дискуссия по поводу сущности и содержания транспортной системы в целом, как было показано ранее, является достаточно обширной, то понятие транспортной системы интеграционного объединения является практически непроработанным в специальной литературе.

По нашему мнению, транспортная система интеграционного объединения представляет собой совокупность транспортных систем

государств-членов интеграционного объединения, дополненная механизмами единого управления предоставлением транспортных услуг, унифицированными стандартами развития транспортных организаций и проектов, включающая в себя международные транспортные коридоры, международные транспортно-логистические проекты, международное инфраструктурное обеспечение предоставления транспортных услуг и иные интернациональные объекты развития транспортного комплекса, реализуемые в рамках соответствующего интеграционного объединения в соответствии со стратегическими целями и приоритетами его социально-экономического развития.[11]

В соответствии с уточненным автором определением, основными элементами транспортной системы интеграционного являются:

1. Международные транспортные коридоры (в пределах интеграционного объединения).

2. Международные транспортно-логистические центры и иные инфраструктурные проекты.

3. Транспортное хозяйство и инфраструктура, используемые в рамках проектов и программ развития интеграционного объединения.

4. Единая система управления развитием транспортной системы интеграционного объединения (наднациональные органы управления), включая информационно-коммуникационную систему управления транспортной системой.

5. Унифицированные и гармонизированные в рамках интеграционного объединения нормы, стандарты оказания транспортных услуг, процедуры государственного администрирования развития транспортной системы.

Основные элементы транспортной системы интеграционного объединения тесным образом взаимосвязаны: так, на основании

[11] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545

унифицированных норм и стандартов формируется единый механизм управления транспортной системой интеграционного объединения; последний, в свою очередь, непосредственно влияет на параметры формирования и развития транспортных инвестиционных проектов и т.п. (*Приложение 1*).

Для эффективного функционирования и развития транспортной системы интеграционного объединения необходимо обеспечить её соответствие следующим базовым принципам:

1. Принцип равного доступа к транспортной инфраструктуре. Данный принцип предполагает, что транспортным компаниям (перевозчикам) всех государств-членов создаются равные и недискриминационные условия (не зависимо от их резидентства) доступа к транспортной инфраструктуре интеграционного объединения. Это и равенство требований к транспортно-логистическим операторам с учётом технических и технологических возможностей в пределах пропускной способности участков инфраструктуры; и обеспечение конкуренции в сфере перевозок; и применение в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики; и очередность предоставления перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры в условиях ограниченной пропускной способности инфраструктуры. [12] Например, в ЕАЭС в сегменте автомобильных грузовых перевозок действует программа, которая предоставляет равные для перевозчиков условия доступа на данный рынок, независимо от государства регистрации и гражданства.[13]

2. Принцип интеграции с субъектами внешней среды. Указанный принцип заключается, во-первых, в интеграции транспортной системы с теми отраслями и комплексами национальной экономики, с которыми она

[12] Договор о Евразийском экономическом союзе, Астана, 29 мая 2014 года // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/222/bifmr5rkj91orf6wc3yg26olge6h0wej/Dogovor.pdf?ysclid=mchwfxc8xn789019523

[13] Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // ЕЭК, https://eec.eaeunion.org/upload/files/paos/library/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf

непосредственно взаимодействует и в определённой степени зависит от них. Это в частности, финансово-кредитная сфера, строительный комплекс, отрасль транспортного машиностроения и др. Во-вторых, внутренняя интеграция составляющих транспортную систему элементов для обеспечения максимального синергетического эффекта от их взаимодействия. В третьих, системная интеграция регуляторных и институциональных субъектов (национальных и наднациональных органов управления) для обеспечения реализации приоритетов, целей и задач общей транспортной политики интеграционного объединения.

Данный принцип имеет особое значение для развития транспортных систем стран – участниц интеграционных объединений, в рамках которых процессы транспортной интеграции обычно являются следствием процессов политической и экономической интеграции различных государств и одновременно выступают детерминантами углубления последней.

3. Принцип гармонизации нормативно-правовой базы. Следует отметить, что влияние институционального фактора и нормативно-правового регулирования на развитие транспортной системы в практике функционирования интеграционных объединений учитывается не в полной мере. В значительной степени это связано с трудностями количественной оценки его влияния. Вместе с тем, институциональная составляющая создаёт условия для эффективного функционирования всех элементов транспортной системы и включает в себя следующие компоненты:

- стандарты и нормативно-правовые акты национального и наднационального законодательства, представляющие собой комплекс формальных отраслевых институтов регулирования деятельности в транспортной сфере;

- локальные нормативные акты, разрабатываемые хозяйствующими субъектами транспортной отрасли (положения, уставы, должностные инструкции и др. документы), влияющие на принятие управленческих

решений на транспортных предприятиях и в целом в рамках транспортной системы;

- нормы и правила неформальных институтов, таких как саморегулируемые организации (СРО), отраслевые организации (объединения, союзы) транспортных предприятий и др.

При развитии и повышении эффективности транспортной системы интеграционного объединения важно не только пассивно следовать данному принципу в нормативно-законодательных рамках, но и по возможности оказывать влияние на институциональные элементы, инициируя выгодные перспективные для транспортной отрасли изменения. [14] Даже малые организации транспортного комплекса имеют возможность оказывать воздействие на принимаемые решения по совершенствованию институционального механизма регулирования деятельности транспортной системы через участие в профессиональных ассоциациях, отраслевых союзах, саморегулируемых организациях, торгово-промышленную плату и другие организации.

4. Принцип открытости. Открытость транспортной системы предполагает её интеграцию в мировую транспортную систему через международные транспортные коридоры, включение в международный рынок транспортно-логистических услуг. Например, в рамках ЕАЭС данный принцип реализуется через создаваемую открытую экосистему цифровых транспортных коридоров, предоставляющую транспортно-логистические сервисы для грузоперевозчиков и их клиентов из государств-членов и из третьих стран на базе современных цифровых технологий, интеллектуальных транспортных систем, платформенных решений. [15] [16] На уровне интеграционного союза данный принцип также предполагает

[14] Маратканова Э.М. Развитие модели инновационно-ориентированной фирмы в системе экономики знаний : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.01, Казань, 2022.

[15] ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров. URL: https://www.apk-inform.com/ru/news/1500861

[16] Ворона, А. А. Концепция создания экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза / А. А. Ворона. — Текст : непосредственный // Вопросы экономики и управления. — 2019. — № 4 (20). — С. 17-20. — URL: https://moluch.ru/th/5/archive/132/4341/

беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, а также техническую и технологическую совместимость транспортных систем государств-членов.[17] Реализовать это возможно путём формирования единого транспортного пространства, в рамках которого будут обеспечены гармонизация транспортного законодательства государств-членов, унификация технико-технологических стандартов в транспортной сфере.

5. Принцип безопасности, предполагающий выявление и нейтрализацию возникающих угроз функционирования транспортной системы. Безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы достигается путём реализации комплекса организационных и технических мероприятий, направленных на повышение защищенности от информационных угроз, критического износа объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте, несанкционированного вмешательства в деятельность транспортных предприятий, кадровых рисков, недобросовестной конкуренции, нарушения транспортного законодательства.

6. Принцип рационального регулирования затрат, связанных с развитием транспортной системы. Развитие транспортной системы требует значительных финансовых ресурсов. Оптимизация и регулирование затрат является важным направлением, напрямую влияющим на экономическую эффективность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, международных транспортных коридоров, строительству транспортно-логистических центров. В большинстве государств в качестве инструмента управления и экономического обоснования затрат на развитие транспортной системы используется программно-целевой метод.[18] Данный метод предполагает долгосрочный характер ввиду специфических особенностей

[17] Договор о Евразийском экономическом союзе, Астана, 29 мая 2014 года // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/222/bifmr5rkj91orf6wc3yg26olge6h0wej/Dogovor.pdf?ysclid=mchwfxc8xn789019523

[18] Храмчихин И.В. Механизмы государственного регулирования транспортной системы России // Вестник РЭА, № 2, 2010. С.42-47

финансирования транспортных проектов (масштабность, длительные сроки реализации и др.) и позволяет осуществлять стратегическое планирование затрат на развитие транспортной системы в соответствии с разрабатываемыми целевыми программами и подпрограммами.

7. Принцип надёжности транспортной системы. Заключается в ритмичном и бесперебойном функционировании транспортной системы, обеспечении непрерывного движения логистических потоков в цепи поставок. Достигается путём использования «бесшовных» технологий перевозки, рационального взаимодействия различных видов транспорта (мультимодальных и интермодальных технологий) и интероперабельности, развития таможенной инфраструктуры, наличием резервов в подвижном составе, высокой пропускной и провозной способности транспортных коридоров.

Предлагаемые принципы позволяют обеспечить эффективность и сбалансированность развития транспортной системы интеграционного объединения, сформировать на данной основе объективные условия для устойчивого повышения качества оказания транспортных услуг организациям и населению и увеличения на данной основе доли транспорта в структуре валового продукта государств-членов интеграционного объединения.

1.2. Теоретические подходы к интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения

Интеграция национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения является сложным процессом, затрагивающим в том числе и национальные интересы стран. Однако, только совместные усилия государств-членов интеграционных объединений способны сформировать адекватные современным реалиям условия и формы интеграции национальных транспортных систем в единую

транспортную систему интеграционного объединения на принципах открытости, безопасности, надежности и доступности для всех участников.

Основными целями интеграции национальных транспортных систем в единую транспортную систему в рамках интеграционного объединения, являются:

– максимальное использование транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения;

– повышение доступности транспортных услуг в пределах интеграционного объединения для хозяйствующих субъектов и населения;

– рост стимулов для активизации внешнеторговых операций компаний-резидентов государств-участников интеграционного объединения, относящихся к различным отраслям экономики;

– повышение интенсивности и эффективности формирования и реализации международных финансово-инвестиционных проектов в рамках транспортной системы (ТЛЦ, хабы, интернациональные платные дороги), в свою очередь являющихся генераторами вторичных инвестиций в обслуживающих отраслях (гостиничный сервис, сфера общественного питания, отрасль бытовых услуг, индустрия развлечений и т.п.);

– обеспечение дополнительного роста занятости в рамках совместной реализации транспортно-логистических проектов;

– стимулирование устойчивого роста доли транспортных услуг в общем ВВП государств-членов интеграционного объединения.[19]

Следует отметить, что по вопросу выбора оптимальной формы интеграции национальных транспортных систем, а также последовательности этапов данного процесса в специальной литературе отсутствует единый подход.

Так, например, Л. Амброзио считает, что транспортная система интеграционного объединения должна формироваться посредством

[19] Комов М.С. Теоретические подходы к интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения. Финансовая экономика. 2022. № 3. С. 146-148

“суммирования элементов национальных транспортных систем с некоторой “точечной”, эволюционной корректировкой содержания последних”[20]. По сути, автор в данном случае сводит содержание транспортной системы интеграционного объединения к простой сумме элементов национальных транспортных систем. С подобным подходом к международной транспортной интеграции нельзя в полной мере согласиться. По сути, он не приводит к формированию нового качества интернациональных транспортных отношений. Собственно, такой аддитивный подход к формированию транспортной системы интеграционного объединения использовался в рамках, например, транспортной системы Союза южноамериканских наций в 2000 – 2010 г.г. и продемонстрировал сравнительно низкий уровень эффективности (в первую очередь, в части интенсификации грузооборота между государствами Латинской Америки).

По мнению Л. Хоэла и Н. Гарбера, транспортная система интеграционного объединения должна формироваться как комплекс систем управления международными транспортными потоками, осуществляемый на основе единой цифровой платформы[21]. Безусловно, в современных условиях хозяйствования общая цифровая управленческая платформа является одним из базовых элементов управления транспортной системой интеграционного объединения, но сведение ее содержание только к стандартизации информационно-коммуникационных процессов представляется не вполне корректным.

В.П. Нехорошков рассматривает процесс формирования транспортных систем современных интеграционных объединений преимущественно через призму активизации НТП и процессов вертикальной интеграции в рассматриваемых областях: “В транспортной глобализации большое значение имеет вертикальная интеграция, связанная с расширением логистических схем производства и использованием логистических услуг, с

[20] Ambrosio L. Lectures on optimal transport. NY.: Springler, 2021. P.29.
[21] Hoel L., Garber N. Transportation Infrastructure Engineering: A Multimodal Integration. Cengage Learning, 2007. P.42.

внедрением новых технологий управления движением транспорта, с современными формами эксплуатации инфраструктуры на основе мультимодального и интермодального операторства смешанных сообщений, с повышением уровня сервиса и информационного обеспечения в процессе предоставления транспортных услуг. Важными чертами, отличающими транспортную интеграцию, являются интернационализация транспортной инфраструктуры, интеграция средств транспорта, универсализация технологии и способов коммуникационного обмена на основе формирования единой международной методологии, терминологии, международного транспортного права"[22].

О.Н. Ларин рассматривает процесс формирования транспортной системы интеграционного объединения преимущественно с точки зрения критерия минимизации транспортных затрат пользователей транспортных услуг в рамках такого рода системы[23]. Безусловно, данный финансово-экономический критерий является значимым, но сведение только к нему целесообразности процессов интеграции национальных транспортных систем в единую транспортную систему интеграционного объединения представляется методологически не совсем верным.

К.С. Фиоктистов считает, что транспортная система интеграционного объединения должна формироваться на основе экстраполяции элементов национальной транспортной системы крупнейшего и наиболее политически и экономически значимого субъекта такого рода объединения[24]. По сути, в данном случае имеет место приверженность к реализации доминирующей стратегии к формированию и развитию транспортной системы интеграционного объединения со всеми вытекающими недостатками данного подхода.

---

[22] Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса, как фактор интеграции России в мировую экономику: автореф. дис. д.э.н. М., 2015. С.18.

[23] Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского Экономического Союза // Проблемы национальной стратегии. 2017.№4. С.152.

[24] Фиоктистов К.С. Проблемы развития транспортной системы в современных условиях // Вестник экономики и управления. 2021. №3. С.49.

Таким образом, систематизация существующих в научной литературе концептуальных подходов к формированию транспортной системы интеграционного объединения выявляет следующие её формы (рисунок 1.1.-1.3.).



Рис. 1.1. Аддитивная форма формирования и функционирования транспортной системы интеграционного объединения

Источник: Систематизировано и дополнено автором на основании информации, представленной в: Лапидус Б.М. Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. М.: Прометей, 2020; Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.:Routledge, 2018; Crage A.B. The economy of services.NY.: ABC-press, 2020.

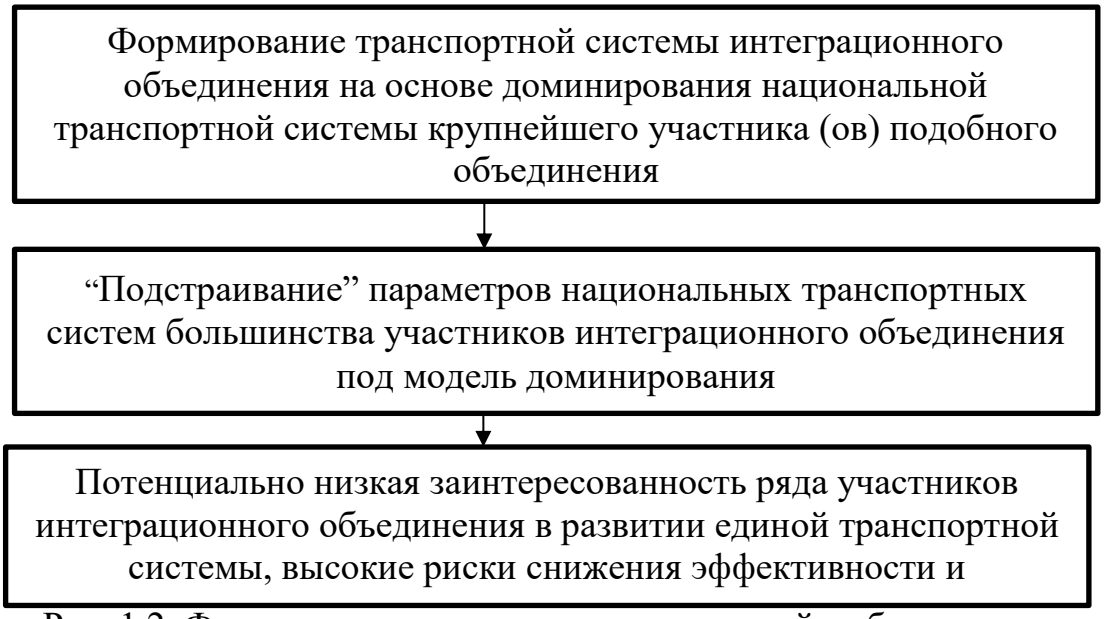


Рис. 1.2. Форма на основе доминирования какой-либо национальной транспортной системы как прообраза долгосрочного развития транспортной системы интеграционного объединения

Источник: Систематизировано и дополнено автором на основании информации, представленной в: Лапидус Б.М. Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. М.: Прометей, 2020; Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.:Routledge, 2018; Crage A.B. The economy of services.NY.: ABC-press, 2020.

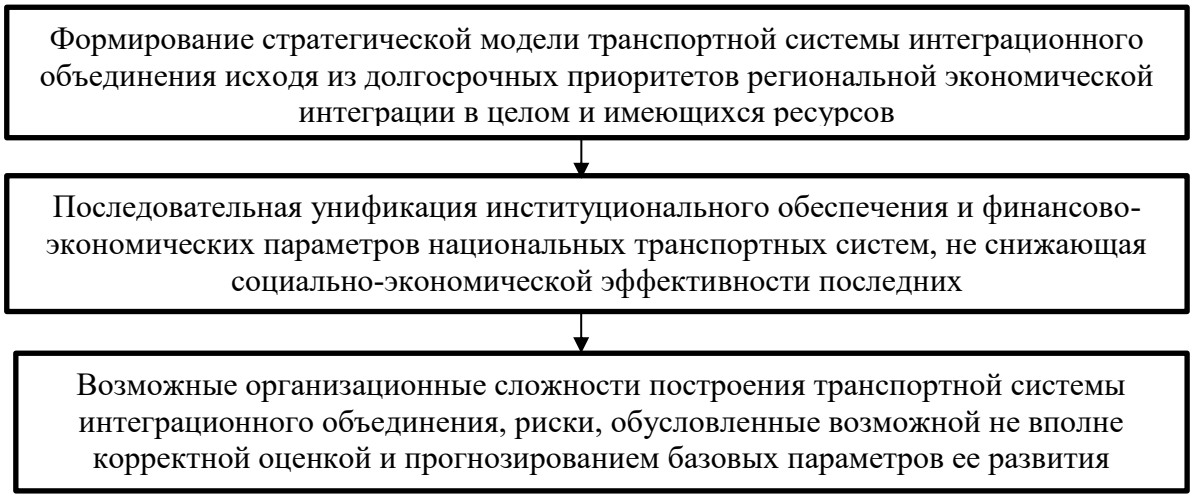


Рис. 1.3. Централизованно-интегративная (синтетическая) форма к формированию транспортной системы интеграционного объединения

Источник: Систематизировано и дополнено автором на основании информации, представленной в: Лапидус Б.М. Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. М.: Прометей, 2020; Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.:Routledge, 2018; Crage A.B. The economy of services.NY.: ABC-press, 2020

В целом, наиболее предпочтительной представляется третья из приведенных выше форм к формированию транспортной системы интеграционного объединения. В рамках данного подхода основные этапы к формированию транспортной системы интеграционного объединения представим на рис. 1.4.[25]

Особенность предлагаемого процесса формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения заключается в следующем:

– рассмотрение процесса формирования транспортной системы интеграционного объединения в качестве производного от процессов, целей и приоритетов государств-членов и интеграционного объединения в целом;

– необходимость создания и развития единой системы управления транспортной системой интеграционного объединения – формирование профильных наднациональных органов управления транспортной системой;

– важность процесса гармонизации и унификации нормативно-правовой составляющей;

[25] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545

– рассмотрение процесса формирования транспортной системы интеграционного объединения в контексте максимизации одного из основных элементов ее функционирования – транзитного потенциала;

– выявление основных групп рисков, возникающих в процессе формирования единой транспортной системы в нестабильных внешних условиях и их минимизация;

– совершенствование механизма финансирования транспортно-логистических проектов и поиска новых источников финансирования.



Рис. 1.4. Предлагаемый процесс формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения

Источник: составлено автором на основе Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.:Routledge, 2018; Crage A.B. The economy of services.NY.: ABC-press, 2020

Таким образом, предложенный процесс формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения позволяет обеспечить интенсивное и эффективное совершенствование системы международных транспортных потоков за счет последовательной унификации институционального обеспечения функционирования национальных транспортных систем, входящих в структуру транспортной системы интеграционного объединения, обеспечения паритетного эффекта последней для всех субъектов интеграционного процесса, комплексной реализации транзитного потенциала, системной минимизации рисков управления транспортной системой интеграционного объединения, создания и постоянной модернизации системы менеджмента межгосударственными транспортными процессами.

Основные направления унификации элементов транспортной системы интеграционного объединения, целесообразные в рамках разработанного процесса, систематизированы в таблице 1.1.

Таблица 1.1.

Основные направления унификации элементов транспортной системы интеграционного объединения и базовые критерии оценки эффективности ее развития

Элементы транспортной системы интеграционного объединения	Базовые направления унификации институтов и механизмов развития транспортного комплекса	Основные критерии финансово-экономической и социальной эффективности (количественные и качественные)
1. Международные транспортные коридоры (в пределах интеграционного объединения)	Правила пользования воздушным и водным пространством, стандарты и тарифы на услуги платных автодорог (при наличии последних в рамках транспортной системы интеграционного объединения), национальные нормы ПДД (единые или близкие по содержанию),	- максимизация транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения; - рост эффективности реализации транзитного потенциала; - увеличение международного грузо- и пассажирооборота.
2. Международные транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные инфраструктурные проекты	Стандартизация условий инвестиционной деятельности, налоговых механизмов и методов ГЧП в сфере строительства международных ТЛЦ	- снижение удельных трансакционных издержек пользователей ТЛЦ в рамках транспортной системы интеграционного объединения; - увеличение рентабельности международных ТЛЦ.
3. Транспортное хозяйство и инфраструктура, используемые в рамках проектов и программ развития интеграционного объединения	Унификация ГОСТов в части формирования и эксплуатации транспортного парка организаций, формирование и обеспечение функционирования при органах управления интеграционным объединением третейского суда по вопросам разрешения возможных конфликтов в сфере оказания транспортных услуг.	- рост рентабельности оказания транспортных услуг в рамках транспортной системы интеграционного объединения; - увеличение деловой активности транспортных организаций, интегрированных в транспортную систему рассматриваемого уровня.
4. Единая система управления развитием транспортной системы интеграционного объединения	Формирование наднациональных органов управления транспортной системой интеграционного объединения. Единые форматы сбора и обработки статистической информации о тенденциях развития	- распределение полномочий между национальными и наднациональными органами управления транспортной системой; - параметры интенсивности информационных потоков в рамках транспортной системы интеграционного объединения;

(наднациональные органы управления), включая информационно-коммуникационную систему управления транспортной системой	транспортного комплекса, унифицированные протоколы удаленных коммуникаций, стандартные формы контрактов (в идеале, основанные на использовании потенциала блокчейн и смарт-контрактинга).	- суммарные инвестиции в цифровизацию в рамках транспортной системы интеграционного объединения; - степень безопасности транспортной системы интеграционного объединения.
5. Унифицированные и гармонизированные законодательные нормы, стандарты оказания транспортных услуг, процедуры государственного администрирования развития транспортного комплекса	Унификация транспортных ГОСТов в целом, единые нормы государственного контроля развития транспортных проектов в рамках интеграционного объединения, согласование процессов национального и международного транспортного контроля.	- возможный уровень гармонизации законодательства национальных транспортных систем; - снижение судебных споров субъектов транспортной системы интеграционного объединения.
Транспортная система интеграционного объединения в целом	В перспективе разработка и принятие единого Транспортного кодекса интеграционного объединения	- доля транспортных услуг в суммарном ВВП государств – участников интеграционного объединения; - рост занятости в транспортной отрасли интеграционного объединения; - коэффициент, показывающий отношение среднего уровня рентабельности транспортных услуг, оказываемых в рамках транспортной системы интеграционного объединения к среднему уровню рентабельности транспортных услуг национальных транспортных систем.

Источник: составлено автором

В дополнение к уже существующим направлениям унификации национальных транспортных систем, которые выделены в таблице 1.1., в процессе формирования транспортной системы интеграционного объединения целесообразно создавать некоторые новые формальные социально-экономических институты, ориентированные на обеспечение роста интенсивности, эффективности и безопасности производства и потребления транспортных услуг любого профиля. Следует отметить, что в некоторых интеграционных объединениях такого рода специальные институты в настоящее время отсутствуют.

Важнейшим и заключительным этапом в процессе формирования транспортной системы интеграционного объединения является комплексная оценка эффективности её функционирования. В этой связи необходима система показателей, которые должны отражать уровень развития транспортной системы, находится во взаимосвязи с поставленными целями и охватывать все её элементы. При этом система показателей должна быть гибкой и адаптивной под изменяющиеся внешнеэкономические условия. Все показатели должны быть количественно измеримыми, учитывать инфраструктурные, транспортно-технологические, финансово-инвестиционные, рыночные и социально-экономические аспекты.

Ввиду указанных выше особенностей оценку эффективности транспортной системы интеграционного объединения предлагается оценивать по следующим группам разработанных показателей (методика их расчёта представлена в *Приложении 2, расчёт на примере ЕАЭС – Приложение 3*):

– показатели оценки уровня развития транспортной инфраструктуры интеграционного объединения (протяженность путей сообщения интеграционного объединения (Lобщ.); плотность путей сообщения (Р); средняя скорость перевозки груза конкретным видом транспорта (Vср); протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов (Lобщ. нов);

время прохождения транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ($Т$общ. т. о.));

– показатели оценки эффективности международных транспортных коридоров, проходящих по территории интеграционного объединения (тариф за перевозку по i-му транспортному коридору (T_i); экономический эффект выбора i-го транспортного коридора ($\Delta Э i$));

– показатели оценки уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок в интеграционном объединении (объем перевозок грузов отдельным видом транспорта ЕАЭС (Qобщ.гр.); грузооборот на i-м виде транспорта в интеграционном объединении (W); коэффициент использования пробега на рынке грузовых перевозок в ЕАЭС (Кисп.пр));

– показатели оценки уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы ЕАЭС (доля инвестиций в транспортную инфраструктуру интеграционного объединения (Dтр.); объём частных инвестиций в транспортную отрасль интеграционного объединения (Iобщ.гос.тр.); объём государственных инвестиций в транспортную отрасль ЕАЭС (Iобщ.част.тр.));

– показатели оценки уровня конкурентоспособности перевозчиков (количество новых перевозчиков на отдельном сегменте рынка из государств-членов ЕАЭС (Qобщ.ин.пер.); количество иностранных перевозчиков на отдельном сегменте рынка в ЕАЭС (Qобщ.н.пер.);

– социально-экономические показатели (транспортная мобильность (подвижность) населения (Тм); транспортоёмкость транспортной системы ЕАЭС (Те)).[26]

Комплексная оценка эффективности развития транспортной системы интеграционного объединения по разработанным показателям позволяет оценивать эффективность составляющих её элементов, а также реализуемых этапов процесса интеграции национальных транспортных систем в единую

[26] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545

транспортную систему интеграционного объединения, выявлять факторы её модернизации и планировать соответствующие управленческие решения. Предложенная система показателей может стать основой для мониторинга состояния развития транспортной системы интеграционного объединения.

1.3. Концептуальные основы транзитного потенциала транспортных систем: факторы развития и показатели оценки

Одной из задач интеграции транспортных систем является реализация и развитие транзитного потенциала. В свою очередь развитие транзитного потенциала повышает уровень включения интеграционного объединения в мировую экономику и международные экономические отношения. Наряду с этим, повышение использования транзитного потенциала может служить дополнительным и весомым источником дохода бюджетов государств-членов интеграционного объединения. Рассмотрение транзитного потенциала с позиции экономического ресурса, выявление факторов его развития и показателей оценки является важной методологической задачей, которая в литературе остаётся до конца не решённой.

Генезис понятия «транзитный потенциал» привлёк внимание исследователей-экономистов и практиков в связи с ростом объёма международных перевозок. В контексте формирования транспортной системы интеграционного объединения транзитный потенциал выступает одной из основных интегрированных характеристик её состояния и уровня развития.

Проблемы международных транзитных перевозок, оценки и использования транзитного потенциала находят отражение в научных трудах отечественных учёных, в частности, Винокурова Е.Ю., Голубчика А.М., Жужлева Г. Е., Ивуть Р. Б., Кудряшова Н.Г., Ларина О.Н., Нечай А.А., Пак Е.В., Подберёзкиной О.А., Федоренко А.И., Щербанина Ю.А. и др.[27]

[27]Щербанин Ю. А. Международный обмен и транспорт / Ю. А. Щербанин. — СПб.: Лики России, 2003. — 69 с.

Анализ дефиниции и сущности понятия «транзитный потенциал» показывает синтез двух категорий – потенциал и транзит. В наиболее общем виде категория «потенциал» означает возможности объекта достигать определённой цели или решать какую-то поставленную задачу, является сложной характеристикой этого объекта.[28] Данный подход рассматривается в работах исследователей теории потенциалов, в частности И.Н. Карапейчика, Брылевой Н., Степанова А. Я., Фонотова А.Г. и др. Ларин О.Н рассматривает потенциал с экономико-ресурсной позиции и определяет его как “предельно возможный уровень улучшения показателей (эффективности) деятельности объекта при оптимальном использовании имеющихся ресурсов”.[29]

Второй компонент в дефиниции категории «транзитный потенциал» – транзит – раскрывает его сущностную характеристику, касающуюся международных транзитных перевозок.

В различных научных источниках понятие «транзит» рассматривается как «перевозка грузов или следование пассажиров из одного места страны, области в другое через лежащее на пути третье или из одного пункта в другой через промежуточные пункты» (Ефремова Т.Ф.),[30] или же просто как «перевозка грузов без перегрузок на промежуточных пунктах» (Жужлев Г.Е.).[31] Вместе с тем, перегрузочные технологические операции, указанные в определении экономиста, не могут выступать определяющей характеристикой транзита и раскрывают его сущность исключительно с технико-логистической точки зрения. Тогда как главной характеристикой должна быть экономическая составляющая и рассмотрение этого понятия с позиции экономического ресурса, источника получения дополнительного дохода национальной экономикой.

---

[28] Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3 (62). С. 92-99

[29] Ларин, О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 171 с.

[30] Ефремова, Т. Ф. Новый словарь русского языка: толково-словообразовательный / Т. Ф. Ефремова. — М.: Рус. яз., 2000. — 1233 с.

[31] Жужлев, Г. Е. Инвестиции в транспортную инфраструктуру для реализации транзитного потенциала ЕврАзЭС / Г. Е. Жужлев [Электронный ресурс] // РИА Новости

В работах Полещук И. И., Ивуть Р. Б. [32] транзитный потенциал анализируется уже как неотъемлемая составная часть совокупного экономического потенциала и рассматривается как один из факторов формирования и развития внешнеторговой деятельности.[33]

В исследованиях Орлова А.Л. под транзитным потенциалом понимается имеющиеся и потенциальные возможности оказывать востребованные транспортные услуги для внешнего рынка, определяемые наличием необходимых для этого транспортных мощностей.[34]

В работах, посвящённых проблемам пространственного развития государства, транзитный потенциал рассматривается как составной элемент транспортно-логистического потенциала национальной экономики. В частности, Фрейдман О.А. указывает, что совокупный логистический потенциал, который требует количественной оценки, состоит из потенциалов: транспортного, складского, транзитного, кадрового, пространственного (экономико-географического).[35]

Проведённый анализ представленных трактовок понятия «транзитный потенциал» позволил установить два основных подхода к определению его сущности:

– транзитный потенциал определяется как способность транспортной системы страны обеспечивать движение грузовых потоков, следующих по её территории от места отправления до пункта назначения, которые расположены за пределами данного государства, минуя процедуры таможенной очистки;

[32] Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // Новости науки и технологий. - 2015. - № 1

[33]Полещук, И. И. Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / И. И. Полещук // Белорусский экономический журнал. - 2013. - N° 3.

[34] Орлов А.Л. Транспортная политика и транзитный потенциал РФ: восточный вектор: монография. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2011.

[35]Фрейдман О. А. Методология исследования и анализ показателей потенциала мезологистической системы (на примере Иркутской области) / О. А. Фрейдман // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. — 2015. — № 2. — С. 65–77

– транзитный потенциал рассматривается как совокупность факторов (внешних и внутренних), определяющих потенциальные возможности конкретной страны предоставлять транспортно-логистические и другие сопутствующие услуги по обслуживанию международных грузопотоков, следующих транзитом по её территории.

Однако, оба представленных подхода определяют транзитный потенциал исключительно на уровне национальной экономики, тогда как транзитные потоки и маршруты не ограничиваются территорией одного государства и должны рассматриваться, в том числе на уровне интеграционных объединений. Важным является также рассмотрение транзитного потенциала с точки зрения экономического ресурса, приносящего доходы его владельцам. Так, например, в некоторых европейских государствах, таких как Польша, Германия, Венгрия, Австрия, Нидерланды, доход от транзита составляет весомую часть доходов их национальных бюджетов. В частности в Нидерландах доля транзитных доходов формирует около 40 процентов от общего объема поступлений от экспортного товарооборота. Транзитный потенциал способствует углублению интеграционных процессов на основе совместного развития транзитных маршрутов (международных транспортных коридоров), позволяет извлекать дополнительные доходы от транзитных перевозок в бюджеты государств, стимулирует развитие внешнеторговой деятельности и международных экономических отношений в целом.

Таким образом, с позиции экономического ресурса транзитный потенциал интеграционного объединения представляет собой возможности транспортной системы интеграционного объединения по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по его территории и приносящих доход его владельцам

(государствам-членам и интеграционному объединению в целом), определяемые внутренними и внешними факторами.[36]

Группу внешних факторов образуют геоэкономические и геополитические факторы.

К геоэкономическим факторам развития транзитного потенциала относятся факторы, характеризующие макроэкономическую ситуацию в странах интеграционного объединения и странах, «тяготеющих» к использованию транзитных маршрутов:

- спрос на использование транзитных маршрутов со стороны сопредельных государств, увеличение их ВВП и потенциальных объёмов экспорта;
- конкурентоспособность международных транспортных коридоров в части сроков и стоимости транспортировки в сравнении с альтернативными маршрутами;
- возможность привлечения дополнительных транзитных грузовых потоков к реализации транзитного потенциала;
- географическое положение государств-членов интеграционного объединения относительно мировых промышленных центров;
- степень интеграции транспортной системы интеграционного союза в мировую транспортную систему;[37]
- место и роль интеграционного объединения в международных экономических организациях в транспортной сфере.

Геополитические факторы характеризуют геополитические условия, которые сложились внутри и за пределами (приграничных странах) интеграционного объединения. К ним относятся:

- стабильность политического режима в государствах-членах интеграционного объединения;

[36] Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки, 2018 №5, https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf

[37] Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3 (62). С. 92-99

– инвестиционный климат и открытость государств для привлечения инфраструктурных инвестиций;

– сотрудничество и партнёрские отношения с государствами, тяготеющими к использованию транзитных маршрутов;

– транспортный суверенитет или транспортная зависимость соседних государств;

– степень согласованности (скоординированности) транспортной политики государств-членов;

– безопасность функционирования международных транспортных коридоров.

Группа внутренних факторов, влияющих на развитие транзитного потенциала, включает в себя инфраструктурные, технологические и экономико-правовые факторы.

Инфраструктурные факторы составляют материально-техническую основу транзитного потенциала и в связи с этим оказывают наибольшее влияние на его развитие. В их число входят:

– пути сообщения с высокой пропускной способностью, способной обеспечить проходящие грузопотоки с резервом на их потенциальный рост;

– международные многофункциональные транспортно-логистические центры с высоким качеством обслуживания;

– рациональное размещение и оптимальное количество приграничных пунктов пропуска;

– соответствие подвижного состава техническим, весогабаритым стандартам, экологическим нормативам;

– объекты таможенной инфраструктуры;

– пункты взаимодействия различных видов транспорта.

Технологические факторы обеспечивают процесс товародвижения по транзитным маршрутам на основе применяемых транспортно-логистических технологий. В эту группу входят следующие факторы:

– применение цифровых транспортных технологий (так, например, реализуемый в ЕАЭС проект Экосистемы цифровых транспортных коридоров);[38]

– уровень контейнеризации перевозок;

– мультимодальные и интермодальные технологии;

– технологии и скорость таможенного оформления грузов;

– современные навигационные системы отслеживания грузов;

– единый документооборот на всём маршруте международных транспортных коридоров;

– бесперегрузочные технологии транспортировки и логистический сервис.

К экономико-правовым факторам относятся следующие:

– действующие транспортно-транзитные тарифы;

– нетарифные меры, действующие в рамках интеграционного объединения;

– действующие на территории интеграционного объединения нормативно-правовые акты, регулирующие международный транзит;

– степень гармонизации транспортного законодательства и унификации стандартов государств-членов интеграционного объединения.

Все перечисленные факторы взаимосвязаны между собой и оказывают влияние как на развитие транзитного потенциала интеграционного объединения, так на его использование. Взаимосвязь указанных в определении групп факторов, а также их составляющие представлены в *Приложении 4.*

Наряду с другими отраслями экономики развитие транзитного потенциала интеграционного объединения выступает реальным источником значительных валютных поступлений. При этом имеющийся неиспользованный в какой-то момент резерв провозных способностей

[38] ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров // URL: https://www.apk-inform.com/ru/news/1500861

транспортных коммуникаций не требует больших инвестиций в их развитие, за исключением объектов инфраструктуры.[39] А осуществляемые регулярные транзитные перевозки способствуют ритмичной работе транспортной системы интеграционного объединения, а также стимулируют экономический рост в государствах-членах. В этой связи является необходимым проведение оценки транзитного потенциала интеграционного объединения с помощью количественных и качественных показателей. Базовые показатели оценки транзитного потенциала систематизируем в три основные группы (с учётом рассмотренных выше факторов, влияющих на развитие транзитного потенциал):

I. Группа показателей оценки инфраструктурных факторов развития и реализации транзитного потенциала интеграционного объединения:

1) коэффициент использования транзитного потенциала ($К_{исп.тр.}$), показывающий возможности его максимизации. Отражает отношение реального (фактического) объема международного транзита к его потенциальной величине за период времени t :

$$К_{исп.тр.} = \frac{Q_{тр.ф.t}}{Q_{тр.п.t}} \quad ,$$

где $Q_{тр.ф.t}$ – реальный (фактический) объем международного транзита по территории интеграционного объединения, $Q_{тр.п.t}$ – потенциально возможный объем международного транзита, t – анализируемый период времени (один год). $Q_{тр.п.t}$ определяется как совокупный объём перевозок, следующих по альтернативным маршрутам, в обход интеграционного объединения и фактически осуществляемый объём перевозок по маршрутам интеграционного объединения. Данный показатель характеризует наличие/отсутствие объёма грузопотоков, следующих по альтернативным

[39] Еловой И.А. Методика расчета эффективности транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Республики Беларусь // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: наука и транспорт. № 2 (3), 2001. с.61-67

маршрутам, и указывает на необходимость повышения конкурентоспособности транспортных коридоров рассматриваемого интеграционного объединения.

Данный коэффициент может быть рассчитан по всем видам транспорта транспортной системы интеграционного объединения. Положительная динамика данного показателя может указывать на эффективность принимаемых мер государств-членов, направленных на улучшение инфраструктурных условий развития транзитного маршрута, совершенствование тарифной политики и др.

2) транзитные провозные возможности транзитных маршрутов (в пределах территории интеграционного объединения) – характеризуют организационные, инфраструктурные и технологические условия эксплуатации имеющихся транзитных маршрутов (например, в ЕАЭС – евразийских транспортных коридоров). Величина достигнутого показателя отражает уровень реализации имеющегося транзитного потенциала интеграционного объединения.[40] Может быть рассчитан и по конкретному отдельному транзитному маршруту.

Используя метод агрегирования показателей, формула расчёта транзитных провозных возможностей транзитных маршрутов (Wтр. пр. воз), принимает следующий вид:

$$W\text{тр. пр. воз.} = \sum_{i=1}^{n}\left(\frac{Q_1 \times V_1}{L_1}\right) \quad ,$$

где Q - объема транзитного потока по i-му маршруту, V – средняя скорость транзитного потока i-го маршрута, L – протяженность i-го транзитного маршрута, n – количество транзитных маршрутов.

Согласно данному показателю провозные возможности транзитных маршрутов имеют прямую зависимость от объёма транзитного потока и средней скорости транзитного потока. Соответственно планируемые

[40] Ларин О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 171 с.

мероприятия по развитию транзитного потенциала (инфраструктурные меры и др.) должны быть направлены на увеличение этих параметров.

Неравномерность транзитного грузопотока по времени, видовому ассортименту грузов, направлениям перевозок приводит к неполной загрузке подвижного состава, его простоям, и как следствие, к увеличению тарифов. Отсутствие обратной загрузки образует порожние рейсы и фактически двойную оплату, которая перекладывается на отправителя грузов.

3) Время движения транзитного грузопотока (Tтр.) :

$$T\text{тр.} = \frac{L_i}{V_i},$$

где L_i – протяженность i-го транзитного маршрута, V – средняя скорость транзитного потока i-го маршрута.

Мероприятия по развитию транзитного потенциала должны быть направлены на минимизацию времени движения транзитного потока (Tтр.)

II. Группа показателей оценки экономико-правовых факторов развития и реализации транзитного потенциала интеграционного объединения:

1) доля транзитного грузооборота, приходящаяся на 1 млн. долларов валового продукта интеграционного объединения

$$\text{Wr} = \frac{\sum W}{\text{ВВП}} \text{X}100$$

где $\sum$W – суммарный грузооборот государств-членов ЕАЭС, т-км

ВВП – суммарный ВВП государств-членов ЕАЭС в сопоставимых ценах, долл.

Данный показатель характеризует интенсивность использования транспортно-транзитной инфраструктуры ЕАЭС (в т.ч. в динамике).

2) доля дохода от транзита в общей величине валового продукта интеграционного объединения.

$$\text{Y} = \frac{\text{Yr}}{\text{ВВП}} \text{X}100$$

где Yr – доход от транзита грузов, млрд. долл.

ВВП – суммарный ВВП государств-членов ЕАЭС в сопоставимых ценах, млрд, долл.

Показывает величину (долю) транзитных доходов в структуре валового продукта интеграционного объединения (в т.ч. в динамике)

3) Частота совершаемых транзитных перевозок ($Ч_{тр.п.}$)

$$Ч_{тр.п.} = \frac{N}{T_i},$$

где N – фактическое количество осуществляемых транзитных перевозок за i-й период, T_i– продолжительность i-го периода.

Рост данного показателя в динамике указывает на выбор перевозчиком в пользу данного транзитного маршрута, что характеризует его высокую конкурентоспособность в сравнении с альтернативными маршрутами

III. Группа показателей оценки технологических факторов развития и реализации транзитного потенциала интеграционного объединения:

1. Доля использования мультимодальных контейнерных перевозок ($Wм.к.п.$) в общем объёме транзитных потоков

$$Wм.к.п. = \frac{\sum W}{Q} X100 \quad ,$$

где W-объём мультимодальных контейнерных перевозок по всем транзитным маршрутам, Q – общий объем транзитного потока

2. В качестве дополнительных показателей оценки транзитного потенциала необходимо использование Индекса качества логистики (Logistics Performance Index (LPI)), с помощью которого проводится качественная оценка технологической составляющей транзитного потенциала. Данный показатель был предложен на основе эмпирических экспертных исследований международных грузовых потоков и транспортной логистики логистическими операторами и учёными Всемирного банка.[41] С помощью данного показателя транзитный потенциал государств оценивается по шести ключевым критериям (параметрам):

[41] The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource] // World Bank.

– эффективность таможенного и пограничного контроля и процесса оформления необходимых документов, которая оценивается по таким факторам, как скорость, простота и объём формальных процедур, связанных с пересечением границ;

– уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры (оцениваются качество объектов транспортных коммуникаций (дорожного полотна и др.), информационных систем и предоставляемых логистических сервисов);

– конкурентоспособность тарифов на международные перевозки; [42]

– качество предоставляемых услуг логистическими операторами, уровень компетенций их специалистов;

– возможность идентификации и отслеживания движения грузов;

– своевременность доставки (концепция «точно в срок»).[43]

Предлагаемые для оценки элементы LPI соответствуют рассмотренным выше инфраструктурным и технологическим факторам развития транзитного потенциала интеграционного объединения. Оценку данных факторов необходимо проводить как по государствам-членам интеграционного объединения, по территории которых проходит транзитный маршрут, так и по сопредельным (тяготеющим к маршруту) государствам, участвующим в транзитной цепочке товародвижения.

Таким образом, предложенная система показателей оценки транзитного потенциала интеграционного объединения позволяет выявить уровень его использования, имеющиеся резервы провозных возможностей, доходы от реализации транзитных услуг, а также разработать стратегические направления повышения эффективности функционирования транспортной системы интеграционного объединения в целом и национальных транспортных комплексов государств-членов.

[42] Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3 (62). С. 92-99

[43] LPI International, 2007'2016. [Электронный ресурс]. URL: http:// lpi.worldbank.org/international/global

Выводы по главе:

1. На основе анализа теоретических подходов к определению сущности транспортной системы и уровням её функционирования (национальному, региональному, мировому и уровню международных интеграционных объединений) была выявлена недостаточность исследования теоретических аспектов транспортной системы интеграционного объединения.

2. Транспортная система интеграционного объединения представляет собой совокупность транспортных систем государств-членов интеграционного объединения, дополненная механизмами единого управления предоставлением транспортных услуг, унифицированными стандартами развития транспортных организаций и проектов, включающий в себя международные транспортные коридоры, международные транспортно-логистические проекты, международное инфраструктурное обеспечение предоставления транспортных услуг и иные интернациональные объекты развития транспортного комплекса, реализуемые в рамках соответствующего интеграционного объединения в соответствии со стратегическими целями и приоритетами его социально-экономического развития.

3. Основными составляющими элементами транспортной системы интеграционного объединения являются: международные транспортные коридоры (проходящие по территории интеграционного объединения), международные транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные инфраструктурные проекты; транспортное хозяйство и инфраструктура, , единая система управления развитием транспортной системы интеграционного объединения (наднациональные органы управления), , унифицированные и гармонизированные нормы, стандарты оказания транспортных услуг, процедуры государственного администрирования развития транспортной системы.

4. Обеспечение эффективности развития транспортной системы должно соответствовать ряду базовых принципов: принципу равного доступа

к транспортной инфраструктуре, принципу гармонизации нормативно-правовой базы, принципу открытости, принципу надёжности, принципу безопасности, принципу интеграции с субъектами внешней среды.

5. В научной литературе выделяются три формы формирования и функционирования транспортной системы интеграционного объединения: аддитивная форма, форма на основе доминирования одной из национальных транспортных систем в рамках интеграционного объединения, централизованно-интегративной (синтетической) формы. Подход, предложенный в диссертации, основывается на централизованно-интегративной (синтетической) форме.

6. Этапами процесса формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения являются: постановка целей и задач создания и развития транспортной системы интеграционного объединения, ее потенциальных выгод для субъектов международной интеграции, проектирование организационной структуры органов управления транспортной системой интеграционного объединения, оценка и планирование транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения, факторов его максимизации, последовательная унификация институционального обеспечения национальных транспортных систем, формирование условий повышения инвестиционной привлекательности транспортной системы интеграционного объединения, инвестирование в формирование и развитие транспортной системы интеграционного объединения (в т. ч. единая тарифная политика), эксплуатация транспортной системы интеграционного объединения, комплексная оценка эффективности развития транспортной системы объединения.

7. Одной из задач интеграции национальных транспортных систем является реализация и развитие транзитного потенциала. В свою очередь развитие транзитного потенциала повышает уровень включения

интеграционного объединения в мировую экономику и международные экономические отношения.

8. Транзитный потенциал интеграционного объединения рассматривается с позиции экономического ресурса и представляет собой возможности транспортной системы интеграционного объединения по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по его территории и приносящих доход его владельцам (государствам-членам и интеграционному объединению в целом), определяемые внутренними и внешними факторами.

9. На развитие транзитного потенциала интеграционного объединения оказывают влияние две основные группы факторов: группа внешних факторов (геоэкономические и геополитические факторы), группа внутренних факторов (инфраструктурные, технологические и экономико-правовые).

10. При формировании транспортной системы интеграционного объединения важным является оценка транзитного потенциала с помощью количественных показателей: коэффициент использования транзитного потенциала, транзитные провозные возможности транспортной системы интеграционного объединения, доля дохода от транзита грузов в структуре суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, доля грузооборота относительно суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, частота совершаемых транзитных перевозок, доля использования мультимодальных контейнерных перевозок в общем объёме транзитных потоков.

ГЛАВА 2. МИРОВОЙ ОПЫТ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ И ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

2.1 Опыт Европейского союза в формировании единого транспортного пространства

Процесс интеграции национальных транспортных систем и формирования единого транспортного пространства в рамках интеграционных союзов целесообразно осуществлять, опираясь на прогрессивный мировой опыт интеграционных объединений в сфере транспортной интеграции.

Транспорт вместе с рядом других отраслей (промышленным производством, агропромышленным комплексом, сектором IT) в большинстве интеграционных объединений относится к приоритетному направлению сотрудничества, так как существенным образом влияет на экономическое развитие национальных экономик интеграционного объединения в целом, обеспечивает в определённой степени сбалансированность между отдельными странами в пределах группы стран. Поэтому особый акцент на интеграционном развитии транспортных связей делают практически все известные на сегодняшний день в мире интеграционные объединения.

Основной предпосылкой для развития единой транспортной системы и формирования единого транспортного пространства выступают экономические причины:

– рост объемов взаимной торговли товарами и услугами;

– необходимость свободного перемещения трудовых и материальных ресурсов между государствами, входящими в экономическое объединение;

– реализация транзитного потенциала в отдельных интеграционных объединениях с целью увеличения дохода от транзита и стимулирования внешнеторговой деятельности.

Указанные аспекты требуют увеличения пропускной способности грузовых и пассажирских потоков, что ведет к необходимости развития транспортной инфраструктуры. Кроме этого, в рамках интеграционного объединения транспортная интеграция способствует эффективному развитию системообразующих взаимосвязанных с транспортом отраслей национальных экономик, активизирует внешнеторговые связи с другими государствами.

Отдельные ведущие ученые в данной области, включая Дж. Тамлина[44], Дж. Одиджо[45], В.В. Горборукова[46] и др., приходят к единому заключению о том, что единая транспортная система Европейского Союза (ЕС) представляет собой наиболее совершенную модель транспортной интеграции. Она демонстрирует высокую экономическую и социальную эффективность, динамичное развитие, выделяясь тем самым среди транспортных систем других международных интеграционных объединений.[47]

Европейская транспортная интеграция берет начало с 1957 года с подписания Римского договора[48] шестью странами - Франция, ФРГ, Италия, Бельгия, Нидерланды и Люксембург, которые определили одной из приоритетной целей своего развития проведение общей транспортной политики. В Разделе V этого документа участники определили общую концепцию регулирования транспортной сферы, а также идею о свободном движении грузов и пассажиров по всей территории Европейского

44 Tumlin J. Sustainable Transportation Planning: Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities. Wiley, 2012. P.147.
45 Odiyo J. Green Economy in the Transport Sector. NY.: Springler, 2021. P.110-124.
46 Горборуков В.В. Транспортная логистика. М.: Ridero, 2022. С.52.
47 Россия и страны мира: статистический ежегодник. – М.: Изд-во Федеральные службы государственной статистики, 2022. С.12.
48 Договор об учреждении Европейского экономического сообщества от 25 марта 1957 г.

экономического сообщества (ЕЭС), что стало начальным этапом процесса транспортной интеграции. Для реализации этой идеи страны-участницы проводили работу по согласованию и координации своих национальных транспортных стратегий, постепенно двигаясь к формированию единой транспортной политики Европейского экономического сообщества.

Основной целью в сфере транспорта, согласно Римского договора, определялось разработка общей транспортной политики (ст.70 Договора), которая предполагала:

– «общие правила, применяемые для международных перевозок на территорию государства-члена и в обратном направлении или через территорию одного или нескольких государств-членов, т.е обеспечение свободного перемещения товаров по территории интеграционного объединения (ст.71 Договора);

– ликвидация любой налоговой и тарифной дискриминации (ст.75Договора);

– обеспечение равных конкурентных условий функционирования для различных видов транспорта (ст.76 Договора)»[49].

В соответствии с Римским договором транспортная политика относилась к совместной компетенции Совета ЕЭС и стран-членов объединения. При этом государства ЕЭС добровольно брали на себя обязательства проводить общую транспортную политику на своих суверенных территориях. Эта модель предполагала создание наднационального органа с делегированием прав принятия решений и части полномочий по реализации транспортной политики, проведение гармонизации транспортного законодательства и создание общего рынка транспортных услуг на территории объединения. В итоге был создана Комиссия по транспорту ЕЭС, занимавшаяся разработкой соответствующих постановлений и директив, которые рассматривал Совет министров транспорта и которые являлись обязательными для всех стран-членов ЕЭС.

[49] Humphreys, M. Sustainability in European Transport Policy. London and New York: Routledge, 2011. P. 16.

Вместе с тем, реализация обязательств Римского договора на практике столкнулась с многочисленными проблемами и затянулась по времени. Страны-участницы оказались не готовы «жертвовать» национальным суверенитетом ради практического воплощения согласованных положений. Неравномерное развитие транспортных систем в европейских государствах создало дополнительные барьеры. Усложняли ситуацию и значительные расхождения в правовых системах стран-членов объединения.

В целях преодоления несоответствий в транспортных системах между странами был предложен комплекс инициатив. Эти предложения касались унификации разрозненных технических стандартов, решения экономических проблем, налоговых режимов, социальных нормативов и финансовых аспектов регулирования.

Технические проблемы проявлялись во многих аспектах. Так, например, железнодорожная колея в Испании и Финляндии имели отличную от других государств ЕЭС ширину. Британские железнодорожные вагоны имели меньшие габариты в сравнении с аналогами других стран. Несовместимыми оказались и системы электрического снабжения железных дорог. Также действовали ограничительные нормы в отношении предельной массы транспортных средств.[50]

Экономические проблемы отчасти сводились к деятельности государственных транспортных монополий, ведущих к экономически необоснованным высоким ценам. Отсутствовало стремление к конкурентному ценообразованию и регулированию единой транспортной системы на рыночных принципах, что требовало либерализации национальных транспортных систем.

Социальные проблемы проявлялись в отсутствии возможности гражданам более широкого выбора средств транспорта (экономической и физической их доступности), в необходимости улучшения средств

[50] Шелистов Ю.И., Ладвищенко В.Ю. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник московского университета. Серия 12: политические науки. № 6, 2010. С. 84-94

сообщения с периферийными районами внутри Европейского союза и сопредельными государствами странами, улучшении качества обслуживания, повышение безопасности и экологичности транспорта.

Фискальные проблемы проявлялись главным образом в дискриминации при формировании тарифов в зависимости от страны регистрации владельца груза.

Неэффективное распределение и освоение инвестиционных ресурсов, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры в странах ЕЭС, стало ключевым фактором финансовых проблем.[51] Национальные бюджеты государств-членов Сообщества традиционно выступали источником средств для инфраструктурных проектов внутри стран, при этом приоритет отдавался строительству высокоскоростных путей сообщения. Средства для общеевропейских инфраструктурных проектов поступали из Сообщества через структурные фонды, Фонд сплочения и специально выделенный бюджет трансъевропейской сети. Однако практические результаты показали, что выделенного финансирования было недостаточно для полноценной реализации проектов.[52] Выход был найден путём объединения государственных и частных финансов через учреждение компаний со смешанным капиталом, которые интегрировали частные и государственные финансовые потоки. Так, например, в 1960-х годах Франция начала строить автомагистрали в основном с помощью концессий, что позволило быстро и эффективно развивать эту инфраструктуру.

По причине указанных проблем и, несмотря на многочисленные принятые документы в транспортной сфере (табл. 2.1), страны Европейского экономического сообщества за продолжительный период времени не смогли достичь существенного прогресса по формированию общей транспортной политики.

[51] Humphreys, M. Sustainability in European Transport Policy. London and New York: Routledge, 2011. P. 23.
[52] Европейская интеграция: учебник / под ред. О.В. Буториной. — М.: Издательский Дом «Деловая литература», 2011.

Таблица 2.1.

Документы, регулирующие формирование единой транспортной политики в ЕЭС, принятые в период 1960-1982гг.

Дата принятия документа	Наименование и содержание документа
1960 г.	Директива 11/60. С 1962 года в Европейском экономическом сообществе вступил в силу запрет на использование дискриминационных тарифных ставок
1962 г.	Директива 99/62. Данный нормативно-правовой акт установил в Европейском экономическом сообществе пределы сборов за эксплуатацию инфраструктуры, не превышающие определенный уровень, одновременно определив базовый минимум для исчисления налогообложения транспортных средств
1968 г.	Директива 1174/68. Концепция контролируемого ценового диапазона для транспортных услуг, где стоимость автомобильных грузоперевозок регулируется верхними и нижними пределами, была представлена через механизм «тарифной вилки»
1968 г.	Директива 1018/68. В рамках ЕЭС Директива предписывала систему количественных ограничений для стран-участниц сообщества относительно использования транспортной инфраструктуры
1968 г.	Директива 1017/68. Основы координации в сфере транспортировки товаров по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям были установлены благодаря Директиве, которая сформировала институциональный фундамент для такого взаимодействия
1974 г.	Директива 74/561. Лицензионные требования для транспортных компаний, осуществляющих автомобильные перевозки в границах Европейского Экономического Сообщества, были установлены в соответствии с минимальными стандартами, прописанными в Директиве
1977 г.	Директива 2831/77. Для транспортировки однородных грузов (по их типу, протяжённости маршрута, осевой нагрузки, времени доставки и другим параметрам) был сформирован перечень эталонных тарифов
1979 г.	Решение Комиссариата по транспорту о либерализации рынка межрегиональных авиаперевозок

Источник: составлено автором на основе Списка директив Европейского Союза // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.418be8da-62fa417e-a31080e2-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_Union_directives#Transport

В 1982 году Суд ЕЭС выступил ключевым стимулирующим фактором, повлиявшим на ускоренное развитие транспортной интеграции Европейского экономического сообщества. Европейский парламент инициировал судебное разбирательство в отношении Совета ЕЭС, обвинив его в бездействии относительно формирования единой транспортной политики.

Решение суда обязало Совет в определенные им временные рамки обеспечить свободное движение трансграничных и транзитных грузопотоков

(либерализацию), а также создать условия, позволяющие транспортным компаниям одного государства-участника оказывать свои услуги на территориях других стран Сообщества.[53] И, таким образом, начиная с конца 1980-х гг. основными принципами общей транспортной политики стали либерализация и гармонизация. Важно отметить, что в этот период осуществляемая единая транспортная политика в ЕЭС на всех видах транспорта реализуется не только посредством принятия директив, но и, так называемых, «Белых книг» (англ., White paper, редакций 1985г, 1992г, 2001г. – таблица 2.2.), содержащих указания по развитию единого транспортного рынка и распределению полномочий между национальными и наднациональными органами при формировании единой транспортной политики в регионе.[54]

Анализ целей и приоритетов единой транспортной политики в ЕЭС, содержащихся в Белых книгах редакций 1985, 1992, 2001 гг свидетельствует, что некоторые из целей в полной мере так и не были реализованы в указанный период и декларировались как цели в следующей Белой книге уже на новый период. Так, например, обозначенная цель в Белой книге 1985 года о предоставлении транспортных услуг на недискриминационных условиях по причинам национально-территориального характера не была достигнута и «перешла» как цель в Белую книгу редакции 1992 года. Также особое внимание в указанных документах уделено и проблеме безопасности на транспорте, которая отчасти была решена только после реализации обозначенного в Белой книге 2001 года подхода об интеграции национальных систем безопасности стран в общую систему безопасности, что подтверждается статистикой о снижении аварийности на транспорте.

[53] Шемятенков В.Г. Европейская интеграция: Учеб. пособие. М.: Междунар. отношения, 2003
[54] White Paper on growth, competitiveness, and employment: The challenges and ways for- ward into the 21st century. COM(93) 700 final. Brussels, 1993. 5 Dec. Ch. 6. http://europa.eu.int/en/ record/white/c93700/ch6_1.html

Таблица 2.2.

Основные цели единой транспортной политики, содержащиеся в «Белых книгах», редакций 1985г, 1992г., 2001г.

Белые книги, редакций 1985г, 1992г., 2001г.	Основные цели единой транспортной политики, содержащиеся в «Белых книгах», редакций 1985г, 1992г., 2001г.
Белая книга 1985 г.	- «двойная интеграция» национальных транспортных сетей и различных видов транспорта для создания единой европейской транспортной сети; - улучшение транспортной инфраструктуры ЕЭС; - более широкое использование энергосберегающих и экологически чистых видов транспорта; - повышение безопасности транспорта; - интеграция транспортной политики в систему Единого внутреннего рынка; - развитие транспортных связей между ЕЭС и третьими странами. - устранение таможенных, материальных и технических барьеров; - ослабление и поэтапная отмена системы квотирования транспортных перевозок между странами-членами ЕЭС; - отмена транспортного контроля на внутренних границах ЕЭС (автомобильный транспорт); - создание равных условий для беспрепятственного доступа перевозчиков стран-членов ЕЭС к оказанию транспортных услуг в рамках европейской интеграции - предоставление гражданам более широкого выбора средств транспорта
Белая книга 1992 г.	обеспечение беспрепятственного передвижения транспортных средств, пассажиров и товаров на всей территории Европейского союза; гармонизация законодательства в области транспорта для содействия развитию и интеграции транспортных систем государств-членов интеграционного союза; разработка и реализация эффективной инвестиционной программы, направленной на снижение существующего инфраструктурного дисбаланса между центральными регионами и периферией; обеспечение устойчивого развития транспорта с минимальным экологическим риском для окружающей среды; развитие партнерских отношений с третьими странами, представляющих особый интерес и значение для ЕС в целом. формирование институциональных органов управления транспортной интеграцией и распределение полномочий между национальными и наднациональными органами инициация проекта по созданию Трансъевропейской транспортной сети предоставление права предприятиям оказывать транспортные услуги на недискриминационных условиях по признаку национально-территориального характера - изменения систем определения и утверждения тарифов.

Источник: составлено автором на основе: White Paper on growth, competitiveness, and employment: The challenges and ways for- ward into the 21st century. COM(93) 700 final. Brussels, 1993. 5 Dec. Ch. 6. http://europa.eu.int/en/ record/white/c93700/ch6_1.html; White paper. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system: офиц. сайт Европ. Комиссии. URL: http://eur-lex.europa.eu/ LexUriServ/ LexUriServ.do?uri= COM:2011:0144:FIN:EN:PDF

Устранение существующих технических барьеров как одна из целей единой транспортной политики во всех Белых книгах на различных видах транспорта решалось с разной степенью эффективности, отдельные технические ограничения на железнодорожном транспорте в полной мере не решены и до настоящего времени (проблема интероберабельности). Инициированный в Белой книге 1992 года проект строительства трансъевропейской транспортной сети, был расширен и дополнен новыми маршрутами в редакции Белой книги 2001 года и полностью планируется быть завершённым к только к 2050 году.

В Белых книгах всех редакций декларируется подход об использовании энергосберегающих и экологически чистых видов транспорта с минимальным экологическим риском для окружающей среды, но до сих пор этот вопрос до конца не решён и даже в Белой книге 2011 года снова обозначена цель отказа от традиционных видов топлива (городской транспорт) и использования никоуглеродных видов топлива (авиационный транспорт). Важным результатом реализации положений Белой книги 1992 года явилось создание институционального механизма транспортной интеграции с чётким разделением полномочий между наднациональными и национальными органами управления.[55]

Вместе с тем, указанные цели общей транспортной политики, средства их достижения, результаты и скорость интеграционного процесса в различных сегментах рынка транспортных услуг и видах транспорта были различны.[56]

Так, в сегменте автомобильного транспорта цель интеграционных процессов заключалась в создании либерализованного рынка автомобильных перевозок для всех его участников. Это было достигнуто на основе снятия всех ограничений для перевозчиков, основанных на их национальной

[55] The Annual Energy and Transport Review for 2004. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. P. 34.

[56] Шелистов Ю.И., Ладвищенко В.Ю. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник московского университета. Серия 12: политические науки. № 6, 2010. С. 84-94

принадлежности или на том факте, что они созданы в государстве-члене, отличном от того, в котором предоставляется услуга, с целью создания равных условий для всех перевозчиков ЕС.

Так, например, согласно Постановления Совета ЕС № 881/92 от 26 марта 1992 года было консолидировано существующее законодательство о трансграничных транспортных услугах между государствами-членами и установлена система выдачи автоперевозчикам разрешений союза. До этого времени перевозка грузов между двумя государствами-членами ЕС была возможна только на основе двусторонних соглашений и также подвергалась ограничениям. Новый регламент отменял все количественные ограничения (квоты) и двусторонние разрешения с 1 января 1993 года. В дальнейшем указанные подходы данных нормативных актов получили свое развитие в новых документах Совета ЕС и Европейской комиссии (далее – ЕК). [57]

В отношении гармонизации требований к внутренним перевозкам в странах ЕС и формирования концепции «общего каботажа» было регламентировано предоставление услуг автомобильных перевозок в пределах государства-члена перевозчиком, учрежденным в другом государстве-члене ЕС. По пути следования водители грузовых машин теперь получали право осуществлять погрузку товаров в том числе других государств, включая собственную страну.

Значимым для развития автомобильных перевозок в ЕС стал принятый Дорожный пакет от 21 октября 2009 года, включающий несколько Регламентов ЕС, который позволил еще в большей степени либерализовать рынок автомобильных перевозок. Ранее конкуренция на внутренних рынках была ограничена, так как национальные перевозчики получали приоритет и большинство заказов. Однако ситуация изменилась с формированием единого рынка автотранспортных услуг и обеспечением на практике свободы товародвижения. Были введены единые качественные критерия для допуска к

[57] Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе // https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/ru-eu-legislations.pdf

профессии оператора автомобильных перевозок (хорошая репутация, финансовое состояние, профессиональная компетентность и наличие эффективного и стабильного представительства в государстве-члене ЕС); в отношении внутренних перевозок и отменена правовая неопределенность, связанная с перевозчиками; уточнены и упрощены правила международных автомобильных и автобусных перевозок пассажиров на территории ЕС.

Необходимо признать, что либерализация международных автобусных и междугородних пассажирских перевозок в странах ЕС носила более длительный и противоречивый характер, чем в области грузовых автомобильных перевозок. Были установлены условия, при которых перевозчики-нерезиденты могли осуществлять национальные транспортные услуги в пределах государства-члена ЕС. Разрешалось предоставление пассажирских каботажных услуг, как и при перевозке грузов, при условии, что каботаж не является основной целью транспортной услуги (т.е. он должен был осуществляться после регулярных международных перевозок).

Произошли значительные изменения в регулировании тарифов, была устранена практика заниженных тарифов на экспорт и необоснованно завышенных на импорт. Примером таких трансформаций служит введение так называемой «тарифной вилки» согласно Директиве 1174/68, которая установила контролируемый диапазон допустимых цен для автомобильных грузоперевозок, включающий верхние и нижние пределы фрахтовых ставок.[58]

Регулирование тарифной политики в автоперевозках претерпело значительные изменения с введением Директивы ЕС 4058/89. Благодаря принятию Директивы ЕС 4058/89, стороны контракта получили возможность самостоятельно определять цены в рамках договора на автоперевозку. Такое нововведение устранило прежнюю практику, когда тарифы варьировались в

[58] Список директив Европейского Союза // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.418be8da-62fa417e-a31080e2-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_Union_directives#Transport

зависимости от страны резидентства владельца груза, что считалось дискриминационным подходом.[59]

В соответствии с положениями Директивы 2831/77 в Европейском Союзе был сформирован перечень эталонных тарифов для автомобильных перевозок товаров со сходными параметрами (типу, протяжённости маршрута, осевой нагрузки, времени доставки и др.).[60]

Целью общей транспортной политики в отношении железнодорожного транспорта являлась защита как конкуренции, так и свободы предоставления услуг. Это потребовало согласования технических и административных норм, правил безопасности, что было крайне важно для обеспечения совместимости между национальными железнодорожными системами стран ЕС. Подверглись гармонизации меры по охране окружающей среды, а также стимулированию свободной конкуренции, что облегчало выход на рынок новых транспортных компаний.

В рамках этой цели в отношении железнодорожного транспорта наднациональными органами ЕС также было принято несколько решений. Одно из них, было направлено для завершения процесса создания единого европейского железнодорожного пространства, был принят в апреле 2016 года технический компонент и в декабре 2016 года рыночный компонент[61]. Целью технического компонента было обеспечение интероперабельности железнодорожной инфраструктуры и совершенствование правил безопасной её эксплуатации. В частности, усиливалась роль Европейского железнодорожного агентства (англ., ERA) и его сотрудничества с профильными национальными ведомствами по вопросам совместимости технических систем эксплуатации железнодорожного транспорта, разработки нормативов и стандартов допуска подвижного состава (выдачи соответствующих взаимно признаваемых сертификатов для локомотивов и

[59] Шемятенков В.Г. Европейская интеграция: Учеб. пособие. М.: Междунар. отношения, 2003
[60] Список директив Европейского Союза // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.418be8da-62fa417e-a31080e2-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_Union_directives#Transport
[61] Рынок грузовых железнодорожных перевозок стран Пространства 1520. М.: ИПЕМ, 2020. –108 с.

вагонов), единых сертификатов безопасности для железнодорожных предприятий, работающих в нескольких государствах-членах ЕС. Данная мера была обусловлена дискриминационной практикой в отношении технических сертификатов предприятий из других государств ЕС. Рыночный компонент был направлен на стимулирование конкуренции в сегменте рынка железнодорожных перевозок. Были разработаны требования и условия доступа новых компаний на данный рынок на принципах либерализации и свободной конкуренции, обязательного проведения тендеров в сфере пассажирских перевозок. [62]

С принятием Директивы 96/48/ЕС от 23 июля 1996 года о функциональной совместимости трансъевропейской системы высокоскоростных железных дорог и Директивы 2001/16/ЕС от 19 марта 2001 года о функциональной совместимости трансъевропейской системы обычных железных дорог, в ЕС начался процесс, направленный на обеспечение беспрепятственного и безопасного перемещения пассажиров и грузов из одной железнодорожной сети государства-члена ЕС в другую. В рамках этих директив был разработан ряд технических решений (известных как технические спецификации для интероперабельности или TSIS)[63].

Итогом реализации мероприятий, предусмотренных указанными документами стала техническая совместимость железнодорожных путей сообщения, а также расширение сферы регулирования до обычной (не высокоскоростной) европейской железнодорожной сети, чтобы в полной мере реализовать подходы, возникшие в результате полного открытия железнодорожной сети для национальных и международных грузовых перевозок, и международных пассажирских перевозок (в январе 2007 года). Так, существующая проблема разницы в ширине колеи (от 1435 мм до 1600 мм) решалась в отдельных странах ЕС по-разному. Например, в Испании используются две отличные от европейской ширины железнодорожной колеи

[62] Рынок грузовых железнодорожных перевозок стран Пространства 1520. М.: ИПЕМ, 2020. –108 с.
[63] Список директив Европейского Союза // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.418be8da-62fa417e-a31080e2-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_Union_directives#Transport

и проблема совместимости решается автоматической системой раздвижных колёсных пар. Между Польшей, Словакией и Венгрией проблема решается сменой ходовых тележек. Замена железнодорожного полотна обходится значительно дороже указанных мер – около 12–45 млн за 1 км и отдельным странам приходится от неё отказываться. Все новые железнодорожные пути сообщения строятся под «европейский стандарт» колеи (1435 мм).

В результате с 1 января 2007 года национальные и международные грузовые железнодорожные перевозки ЕС полностью открыты для конкуренции. В попытке лучше использовать международную грузовую сеть и улучшить ее функциональную совместимость ЕС определил 9 конкурентоспособных грузовых коридоров ЕС в Регламенте (ЕС) № 913/2010 от 22 сентября 2010 года (*Приложение 5*). [64]

Цель состояла в том, чтобы сделать железные дороги более конкурентоспособными по сравнению с другими видами транспорта для грузов, которые должны пересекать несколько государств-членов ЕС.

В дальнейшем были приняты дополнительные меры в отношении гармонизации условий осуществления железнодорожных перевозок пассажиров и грузов в едином транспортном пространстве ЕС. В частности, Директивой 2012/34 была установлена единая европейская железнодорожная система, предполагающая реализацию основных принципов, регулирующих развитие железных дорог (с упором, в частности, на разделение управления инфраструктурой и транспортной деятельности), производилась выдача лицензий единым железнодорожным агентством (ERA), определён единый порядок взимания платы за пользование инфраструктурой[65].

В отношении воздушного транспорта исторически сложилось так, что в странах ЕС он развивался под эгидой и контролем национальных властей, что в значительной степени означало существование монопольных

[64] Regulation (EU) no 913/2010 of the European parliament and of the council of 22 September 2010 // https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF

[65] Директива о единой европейской железной дороге 2012 г // https://wiki5.ru/wiki/Single_European_Railway_Directive_2012

национальных перевозчиков и аэропортов, управляемых государственными органами.

С середины 1980-х годов началась поэтапная трансформация защищенных национальных авиационных рынков в единый конкурентный рынок воздушного транспорта ЕС (де-факто авиация стала первым видом транспорта, извлекающим выгоду из полностью интегрированного единого транспортного пространства ЕС).

В 1990 году государства-члены ЕС в лице Экономического комитета по регулярному воздушному транспорту договорились о смягчении правил, регулирующих тарифы на авиаперевозки и вместимость воздушных судов. Устранив в 1992 году все существующие коммерческие ограничения для европейских авиаперевозчиков, был создан единый европейский авиационный рынок. [66] Ключевым принципом новой системы стала возможность для любой авиакомпании ЕС самостоятельно определять стоимость перевозки пассажиров и грузов, а также получать беспрепятственный доступ к любым внутриевропейским маршрутам без необходимости специальных разрешений. Исключение составляли лишь отдельные направления, на которые страны-участницы вправе временно накладывать государственные обязательства по обслуживанию этих маршрутов на определенных условиях.

Для гарантии должного функционирования общего рынка авиаперевозок Европейского Союза были установлены общие для всех стран нормативы и правила, которые заменили национальные. Они направлены в том числе на обеспечение высокого уровня безопасности пассажиров на всей территории ЕС. Данные стандарты разрабатывались и утверждались специально созданным профильным органом – Европейским агентством по авиационной безопасности. [67]

---

[66] An overview of the air services agreements concluded by the EU. URL: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT(2013)495849_EN.pdf.
[67] Debyser A. Aviation safety. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/134/aviation-safety.

В соответствии с регламентами ЕС обеспечивались равные конкурентные условия, права и возможности для всех участников рынка (как авиакомпаниям-резидентам, так и нерезидентам).

Однако, после трех десятилетий функционирования, единый авиационный рынок Европейского Союза требует значительных улучшений. Об этом говорят многочисленные проблемы в отрасли. Сложная система надзора затрудняет работу авиакомпаний, работающих одновременно в нескольких странах-членах ЕС. Финансовые сложности особенно остро испытывают малые авиаперевозчики и региональные аэропорты второго эшелона. Наиболее показательна ситуация с конкуренцией: около 70% всех воздушных маршрутов обслуживается всего одним оператором, на 20% направлений присутствует две авиакомпании.[68]

Воздушный транспорт показал растущую динамику на фоне других видов перевозок в Евросоюзе. Доля авиаперевозок в общем объёме пассажирских перевозок выросла с 6,5% до 9,2% – этот рост стал наибольшим в сравнении с остальными видами транспорта. Значительный рост пассажиро-километров (74%) для авиации значительно превзошел общее увеличение пассажиро-километров внутри Европейского Союза, составившее лишь 23% за период 1995-2014 гг. Таким образом, несмотря на то, что отрасль сталкивалась с определенными трудностями, задача создания единого воздушного пространства ЕС была полностью реализована, о чем свидетельствуют отмеченные статистические показатели.[69]

Сфера авиационных перевозок, является одним из приоритетных направлений сотрудничества ЕС с третьими странами. В результате продолжительных дипломатических обсуждений, завершившихся в 2007 году, между Соединенными Штатами и Европейским союзом было достигнуто соглашение об «открытом небе». Данный договор предоставляет

[68] Европейская интеграция: учебник / под ред. О.В. Буториной. — М.: Издательский Дом «Деловая литература», 2011.

[69] Pernice D. Common transport policy: Overview. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview.

воздушным судам из стран-членов ЕС возможность совершать посадки в любых американских аэропортах, независимо от того, из какого европейского аэропорта они вылетели.[70]

Интеграция в сегментах морского и внутреннего водного транспорта в ЕС направлена главным образом на устранение национального регулирования на внутренних водных маршрутах и унификации норм, включая взаимное признание сертификатов годности судов, необходимых документов для экипажей и др. Приоритетной задачей в сфере водного транспорта стало сокращение избыточного крупнотоннажного флота, негативно влияющего на стоимость транспортировки (тарифы). Для решения данной задачи Европейский союз выделяет финансовую поддержку владельцам судов, согласным прекратить эксплуатацию своих судов.[71]

В результате принятых интеграционных мер по отдельным видам транспорта произошли существенные изменения в снижении затрат на перевозки, выравнивании тарифов, устранении технических барьеров, а также изменения в структуре перевозок. Так, на автомобильный транспорт в ЕС приходится почти половина всех грузоперевозок (49%). Железнодорожный транспорт в ЕС обеспечивает немногим более 12% грузоперевозок. Также важна и роль морского транспорта, на который приходится около 31% перевозок грузов. Доля внутреннего водного транспорта, трубопроводного и воздушного в перевозке грузов не так значительна (4,2%, 3,2% и 0,1%, соответственно) [72] . Приведенные статистические данные указывают на особую роль автомобильного транспорта и одновременно с этим на необходимость решения проблемы перераспределения нагрузки между видами транспорта.

[70] Европейская интеграция: учебник / под ред. О.В. Буториной. — М.: Издательский Дом «Деловая литература», 2011.
[71] Ю.И Шелистов, В.Ю. Ладвищенко. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестн. моск. ун-та. сер. 12. Политические науки. 2010. № 6, с.84-94
[72] Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf.

Чтобы решить проблему изменения структуры нагрузки между железнодорожным, морским, автомобильным и воздушным транспортом, были предложены две ключевые стратегии. Первая заключается в стимулировании конкуренции между указанными видами транспорта, а вторая фокусируется на концепции «мультимодальности», которая предполагает создание взаимодополняющих связей между различными видами транспорта.

Реализуя принцип мультимодальности в 1992 году была запущена инициатива PACT (Pilot Action Combined Transport) с бюджетом 53 миллиона евро, показавшая на практике высокие результаты. Было реализовано около 170 транспортных проектов, среди которых - создание комбинированного сообщения между аэропортами Милана и Амстердама по схеме «железная дорога – воздух». Появилось также железнодорожно-морское сообщение, связавшее Германию с Испанией. Особенно значимым стало открытие транспортного маршрута, объединившего железные дороги и морские пути между Италией и Швецией. Этот маршрут, проложенный через австрийские и германские территории, не только снизил нагрузку на автомобильные дороги, но и сократил время перевозок на двое суток.[73]

Реализация общей транспортной политики Евросоюза привела к значительным положительным изменениям в других отраслях экономики. Так, открытость воздушного транспорта для конкуренции стимулировало рост промышленности ЕС и существенно увеличило объемы авиаперевозок: с 1995 года мобильность граждан стран ЕС возросла почти вдвое. [74]

Однако, процесс создания единого транспортного пространства столкнулся с определёнными трудностями. Несмотря на кажущееся единство позиций государств-участников, некоторые страны предприняли дезинтеграционные шаги в отношении некоторых видов транспорта, что

[73] Европейская интеграция: учебник / под ред. О.В. Буториной. — М.: Издательский Дом «Деловая литература», 2011.

[74] Pernice D. Common transport policy: Overview. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview.

затормозило формирование единой транспортной системы Евросоюза. В отличие от северно-европейских государств, чей подход к транспортной политики на морском транспорте характеризовался открытостью, такие страны как Греция, Италия и Португалия демонстрировали осторожность к её реализации.

Еще с середины 80-х годов XX века западными политиками озвучивалась идея создания транспортных коридоров Европы по направлениям Север-Юг и Запад-Восток. В итоге в 1992 году в Договор об учреждении ЕС (Маастрихтский договор) были внесены положения о создании трансъевропейских сетей и определена роль данного экономического объединения в их разработке и реализации на практике.

Согласно предлагаемой модели развития транспортной сети на основе задекларированного принципа «устойчивой мобильности» планировалось создание 16 Трансъевропейских транспортных сетей (англ., проект TEN-T), которые были направлены на ликвидацию имеющихся «узких мест» в отношении транспортной доступности в едином пространстве Европы. Реализация данного проекта должна была способствовать не только решению непосредственно транспортных задач единого экономического пространства Европы, но также преследовать социальные и экологические цели и способствовать экономическому развитию европейской территории.

На сегодняшний день данный проект показал свою эффективность, что выражается, прежде всего, в растущей динамике протяженности транспортных маршрутов в ЕС, а также в ряде других важнейших показателей. Так, объем перевозок по всем видам транспорта в ЕС вырос с 2 800 млрд т-км до более чем 3600 млрд т-км за период 1995-2024 гг. За этот период внутренние пассажирские перевозки в Европейском союзе показали значительный рост более чем в 1,5 раза, достигнув показателя в 6 602 млрд евро. Транспортные, складские и связанные с ними прочие логистические услуги, включая курьерские и почтовые, внесли примерно 652 млрд евро в

экономику европейских государств, что соответствует 5% валовой добавленной стоимости.[75]

Численность занятых в отрасли транспорта составляет более 11,4 миллиона человек. Большая часть трудовых ресурсов – 51% – приходилась на железнодорожный и автомобильный транспорт. Почти четверть персонала (26%) обеспечивала транспортно-логистические услуги, включая складирование, хранение и обработку грузов. Почтовым и курьерским направлением было занято 15% работников. Воздушный и водный транспорт (морской и внутренний водный) задействовал лишь по 4% сотрудников соответственно. Всего же в период 2010-2050 гг. только на развитие транспортной инфраструктуры выделено порядка 1 500 млрд евро, что, несомненно, будет способствовать дальнейшему развитию транспортных сообщений в ЕС[76].

Вместе с тем, достигнутые высокие показатели и результаты транспортной интеграции были получены благодаря активной деятельности сформированных в 1990 годах профильных отраслевых наднациональных структур. Основой институционального регулирования транспортной интеграции в ЕС выступила Белая книга (ред.1992 года), которая определила ключевые функции как наднациональных, так и национальных структур Союза, а также чётко разграничил их компетенции в процессе формирования общеевропейской транспортной политики.[77]

Формирование условий для реализации эффективной транспортной политики в странах ЕС на принципах либерализации перевозок стало реальным благодаря учреждению наднационального управленческого органа – Генерального директората по энергетике и транспорту. Начиная с 2010 года, функции разработки общей транспортной политики Евросоюза,

[75] Pernice D. Common transport policy: Overview. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview.
[76] Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. URL: tps://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook.pdf.
[77] Семин П.А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ : диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.14

внедрения технологических инноваций в транспортной сфере и координации проекта TEN-T перешли к новому органу Европейской Комиссии – Генеральному директорату по мобильности и транспорту.

А постоянно и активно действующий орган – Комитет по транспорту при Еврокомиссии в оперативном режиме решает актуальные вопросы как стратегического развития транспортного комплекса интеграционного объединения, так и рассматривает и утверждает направления его быстрой и эффективной адаптации к возможным неожиданным изменениям внешней геополитической и финансово-экономической среды.

Наряду с деятельностью наднациональных органов управления транспортной интеграцией одним из действенных инструментов формирования единой транспортной политики в ЕС, сотрудничества со странами Азии являются Международные конференции по транспорту, важнейшие из которых:

- 2-я и 3-я Общеевропейские конференции по транспорту (Крит, март 1994 г., Хельсинки, июнь 1997 г.);
- Международные конференции по восстановлению исторического Шелкового пути (Баку, сентябрь 1998 г.; Ташкент, сентябрь 1999 г.);
- Каирское совещание глав региональных комиссий ООН, ответственных за транспорт (декабрь 1999 г.);
- 2-я и 3-я Международные конференции Трансевразия (Алма-Ата, май 1998 г.; Астана, июнь 2000 г.);
- 1-я, 2-я и 3-я Международные евро-азиатские конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 12–13 мая 1998 г.; Санкт-Петербург, 12–13 сентября 2000 г.; Санкт-Петербург, 7–12 сентября 2003 г.).[78]

Результатом участников дискуссий стало создание панъевропейских транспортных зон и формирование общеевропейской системы международных транспортных коридоров. Были установлены институциональные основы и разработаны ключевые направления развития

[78] Евро-Азиатский транспортный союз (EATC). Euro-Asian Transport Union (EATU). URL: http://www.eatu.ru.

транспортных связей между Европой и Азией. Каждый транспортный коридор и зона теперь функционируют под руководством специально созданных управленческих структур, что закреплено подписанными меморандумами о взаимопонимании.[79]

Европейский союз активно взаимодействует и международными организациями по транспорту, такими как Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН и др. Но ключевым партнером ЕС в транспортной сфере выступает Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ). Вопросы экологической безопасности перевозок, доступности транспорта для маломобильных граждан, инфраструктурных инвестиций и общие направления транспортного развития оформляются в рекомендательные документы и резолюции, которые утверждаются Советом министров – главным руководящим органом ЕКМТ.[80]

В перспективе Европейский Союз поставил амбициозную задачу: к 2050 году полностью завершить процесс интеграции национальных транспортных систем в единое транспортное пространство. Эта задача подробно детализирована в программном документе «Транспорт – 2050» (Белая книга), где обозначены конкретные этапы и временные рамки.

Согласно плану, к 2030 году должно завершиться формирование мультимодальной ТрансЕвропейской транспортной сети, а следующие два десятилетия будут посвящены совершенствованию качества транспортно-логистических и информационных услуг, а также максимальному увеличению пропускной способности общеевропейской транспортной системы. Кроме этого, к 2030 году намечено увеличить протяженность европейской высокоскоростной железнодорожной сети в 3 раза, а к 2050 году закончить ее формирование. С позиции соблюдения экологических требований выглядит важным, что к 2030 году будет ограничено использование традиционных видов топлива на городском транспорте, в 2050

[79] Шелистов Ю.И, Ладвищенко В.Ю.. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестн. моск. ун-та. сер. 12. Политические науки. 2010. № 6, с.84-94

[80] European Conference of Ministers of Transport (ECMT). URL: http:// www.cemt.org

году страны ЕС от них полностью откажутся. Интенсивная модернизация и совершенствование транспортной инфраструктуры, а также масштабное внедрение инновационных технологий в сфере логистики и транспорта сведут к минимуму дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом к 2050 году.

Актуальной проблемой на современном этапе является преодоление существенной диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры между восточными и западными регионами Европейского Союза. Решение было найдено в формировании единой системы транспортных коридоров ЕС.

Особое внимание при формировании единой транспортной политики ЕС обращается на выполнение экологических требований. На транспортный сектор приходится около 25% от общего объема выбросов парниковых газов (далее – ПГ), производимых в результате деятельности человека в ЕС. Кроме того, транспорт является единственным сектором в ЕС, выбросы ПГ в котором выросли с 1990 года.

Согласно плановым нормативным документам рекомендовано сократить выбросы на транспорте на 20% и к 2050 году на долю экологически чистых низкоуглеродных видов топлива должно приходится 40% использования в авиации, а к 2030 году предлагалось на 50% отказаться от использования автомобилей на обычном топливе в городском транспорте с целью полного отказа от них к 2050 году[81].

Таким образом, процесс интеграции национальных транспортных систем и создания единого транспортного пространства в ЕС настолько сложный, что продолжается уже длительное время – более 40 лет (активная фаза идет с конца 1980-х годов – с момента принятия первой Белой книги, ставшей отражением и основой формирования единой транспортной стратегии в европейском регионе). В результате проделанной работы в сфере

[81] A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_2329.

транспортной интеграции ЕС достиг следующих показателей (табл.2.3., Рис. 2.1-2.2.):

Таблица 2.3.

Статистические показатели деятельности транспортной системы ЕС за период 1970-2024

Год	**Объём транспортных услуг, млрд. долл.**	**Объём транспортных услуг на душу населения, долларов**	**Объём транспортных услуг, млрд. долл.**	**Рост объёма транспортных услуг, %**	**Доля транспортных услуг в ВВП ЕС, %**	**Доля Европы в мировом объёме транспортных услуг, %**
	текущие цены		постоянные цены 1970			
1970	89.6	127.9	89.6		6.8	34.7
…	…	…	…	…	…	…
2018	1 665.3	2 234.7	351.7	2.8	9.7	24.6
2019	1 773.9	2 376.8	368.5	4.8	9.7	24.6
2020	1 912.5	2 559.2	386.2	4.8	9.7	25.1
2021	1 929.7	2 579.3	403.0	4.4	9.9	24.4
2022	1 846.9	2 468.5	372.9	-7.5	9.7	24.2
2023	2 121.6	2 839.5	406.2	8.9	9.9	24.3
2024	2 165.6	2 904.6	433.6	6.7	10.1	23.6

Источник: составлено автором на основе Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union

– в течение 1970-2024 гг. доля транспорта ЕС в ВВП ЕС в текущих ценах увеличилась в 24,2 раза (до 2 трлн. долларов);

– грузооборот всех видов транспорта между государствами-членами ЕС вырос с 2,8 трлн. до 3,661 трлн. тонно-километров за период 1995-2024гг. (рост 28%);

– общий объем пассажирских перевозок внутри ЕС составляет вырос с 4,401 трлн до 6,714 трлн пассажиро-километров1995-2024гг. (рост 52%);

– открытость воздушного транспорта для конкуренции стимулировало рост промышленности ЕС и существенно увеличило объемы авиаперевозок: с 1995 года мобильность граждан стран ЕС возросла почти в 2 раза;

– в транспортном секторе занято более 11,2 млн. человек.[82]

[82] Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union

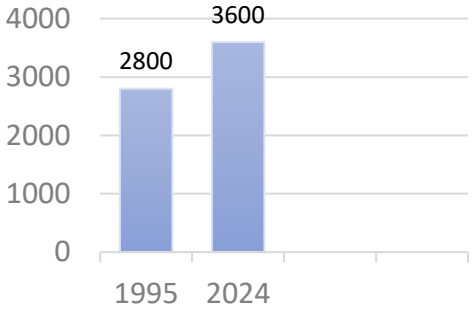


Рис. 2.1. Объём грузовых перевозок по всем видам транспорта в ЕС за период 1995-2024 гг, млрд. т-км

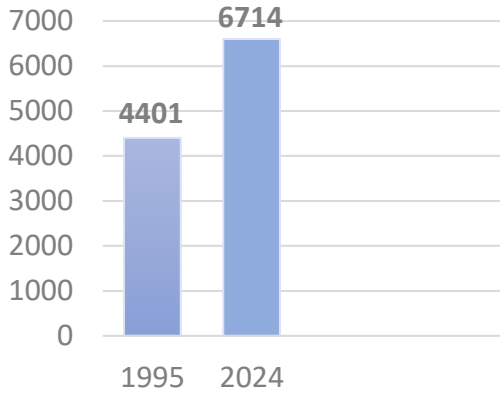


Рис. 2.2. Суммарный объём пассажирских перевозок внутри ЕС за период 1995-2024 гг, млрд. пассажиро-километров

Источник: составлено автором на основе Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union

На начало 2026 года основные элементы транспортной системы ЕС, в соответствии с подходом о составе основных элементов транспортной системы интеграционных объединений, предложенном в первой главе диссертационного исследования систематизированы в таблице 2.4.

Таблица 2.4.

Основные элементы транспортной системы ЕС, на начало 2026 г.

Элементы транспортной системы интеграционного образования (в соответствии с подходом, аргументированным в п.1.2 диссертационного исследования)	Специфика в рамках транспортной системы ЕС
1. Международные транспортные коридоры (в пределах интеграционного объединения)	В настоящее время в ЕС развиваются девять основных МТК: Балтийско – Адриатический коридор, коридор Северное море – Балтийское море, Средиземноморский коридор , Коридор Восток/Восток – Мед, Скандинавско – Средиземноморский коридор, Рейнско – Альпийский коридор, Атлантический коридор (ранее известный как коридор Лиссабон –Страсбург), Коридор Северное море – Средиземное море , Коридор Рейн–Дунай[83].
2. Международные	На начало 2021 г. в ЕС функционирует 738

[83] Константинов И.М., Юстратова И.Л. Трансъевропейские транспортные коридоры // Материалы научно-практической конференции “Наука и социум”. 2021. С.77

транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные инфраструктурные проекты	многопрофильных, полифункциональных ТЛЦ, что в 1,45 превышает значение данного показателя в 2011 г.[84] По сути, в настоящее время потребность в современных инновационных ТЛЦ в рамках ЕС в рамках основных грузопотоков в значительной степени удовлетворена.
3. Транспортное хозяйство, используемое в рамках проектов и программ развития интеграционного объединения	Доля стоимости транспортных средств в структуре внеоборотных активов организаций ЕС в 2021 г. составила 11,4%. В рамках ЕС более широко, чем, например, в РФ, других государствах ЕАЭС, используются схемы лизинга инновационных транспортных средств, более развиты программы ресурсосбережения в сфере управления транспортным хозяйством.
4. Единая система управления развитием транспортной системы	Наднациональные органы управления: Генеральный директорат по мобильности и транспорту, Комитет по транспорту при Еврокомиссии, Международные транспортные конференции (ЕКВТ). Единые форматы сбора и обработки статистической информации о тенденциях развития транспортного комплекса, унифицированные протоколы удаленных коммуникаций, стандартные формы контрактов (в т.ч. основанные на началах использовании потенциала блокчейн и смарт-контрактинга в управлении транспортными контрактами в рамках ЕС).
5. Унифицированные нормы, стандарты оказания транспортных услуг, процедуры государственного администрирования развития транспортного комплекса	Единые нормы Таможенного кодекса ЕС, унифицированные налоговые льготы для инвесторов, применяющих схемы лизинга инновационных и одновременно экологичных транспортных средств, единые стандарты технико-технологической безопасности развития транспортной системы ЕС и унифицированные санкции за их неисполнение.

Источник: составлено автором на основе Institutions of the EU: The European Commission [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/european-commission_en.

Проблемы интеграции в единое транспортное пространство ЕС, несмотря на определенные достижения, существуют до сих пор, так как данный процесс является очень сложным и многоаспектным. Среди ключевых сложностей выделяются противоречивые и избыточные полномочия, предоставленные институциональным регулирующим органам,

[84] Institutions of the EU: The European Commission [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/european-commission_en.

ответственным за внедрение принципов единого транспортного пространства по конкретным видам транспорта. Кроме того, процесс либерализации транспортно-логистических услуг искусственно затянулся по причине сложностей в предоставлении доступа к национальным рынкам, а также деятельности монополий. Ограниченное применение механизма государственно-частного партнёрства при финансировании развития транспортной инфраструктуры. [85]

Таким образом, опираясь на проанализированный опыт и достижения Евросоюза в процессе формирования единого транспортного пространства, страны ЕАЭС могут разработать собственную модель создания единой транспортной системы в Союзе. Механизм наднационального регулирования, успешно применяемый в ЕС, выступает основой и ориентиром для формирования общей транспортной политики на евразийском пространстве и решения существующих проблемы в сфере транспортной интеграции. Адаптация прогрессивного опыта ЕС с учетом региональной специфики позволит ускорить процесс интеграции и снизить возможные издержки. Основываясь на европейском опыте интеграции национальных транспортных систем, государства-члены ЕАЭС могут сформировать действенный механизм транспортного сотрудничества между собой.

2.2. Организационно-экономические приоритеты и механизмы развития транспортно-логистической системы на базе международного проекта «Пояс и путь»

В современных условиях интеграция транспортных систем осуществляется как в рамках интеграционных объединений, так и в рамках реализации крупных международных транспортно-логистических проектов и программ. Подобные международные проекты обычно охватывают транспортные системы нескольких стран, интеграционных союзов и целых

[85] Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3(42). С. 207.

континентов. Реализация данных проектов способствует не только развитию транспортно-логистической инфраструктуры стран-участниц проектов, но и экономическому росту стран, расположенных вдоль маршрута проекта, в том числе за счёт реализации их транзитного потенциала, а также торгово-экономическому сотрудничеству государств. Поэтому важен опыт реализации подобных проектов с целью учёта его в интеграции национальных транспортных систем.

Проект «Пояс и путь», инициированный Правительством Китая, представляет собой один из наиболее динамично развивающихся международных транспортно-логистических проектов. Различные исследователи, такие как М. Глянц и Р. Росс[86], Дж. Себастиан[87], С.Г. Лузянин[88] и др., в своих научных работах характеризуют данную инициативу как комплексный мультипроект. Он объединяет множество взаимосвязанных проектов, которые различаются по масштабу и географическому размещению, охватывая не только транспорт и логистику, но и сопутствующие отрасли – от промышленного и сельскохозяйственного производства до строительства и информационно-коммуникационных технологий.[89]

«Пояс и путь» призван содействовать глубокой интеграции рынка транспортных услуг, ускорению движения факторов производства, снижению нетарифных барьеров, эффективному распределению ресурсов государств. Также проект способствует координации экономической политики между странами вдоль «Пояса и пути» и стимулирует региональное сотрудничество по разным направлениям на более глубоком уровне для

[86]Глянц М., Росс Р. Один пояс и один путь. М.: Международные отношения, 2021. С.4.
[87] Sebastian J. The finishing stroke of world economy. Wash., 2020. P.72.
[88]Лузянин С.Г. “Один пояс, один путь”: идея российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. №3. С.27.
[89] Сунь Л. Эволюция развития международного промышленного сотрудничества между РФ и КНР // Экономические науки. №234 Год: 2024 С.571-576

совместного создания сбалансированного регионального экономического взаимодействия.[90]

Инициированная китайским руководством концепция проекта «Пояс и путь», появилась в 2012-2013 годах, а сама идея возрождения экономического потенциала Великого шелкового пути исследовалась учёными КНР ещё в 1960 годах. Практические инвестиционные шаги (первые инвестпроекты) в рамках этой инициативы начались с 2014 года. До начала XXI века полноценная реализация проекта сталкивалась с серьезными препятствиями, которые делали его осуществление крайне затруднительным, в частности: [91]

- наличие значимых геополитических противоречий между СССР и КНР, сформированных со времен начала маоистской революции и, соответственно, препятствующих развитию международных транспортных коридоров (МТК) на север от Китая; высокий уровень институциональной и макроэкономической нестабильности в РФ в 1990 г.г. также не способствовал интенсификации процессов международной интеграции по траектории современной программы «Пояс и путь»;

- высокий уровень изоляции китайской экономики, который начал последовательно уменьшаться только во времена правления Дэн Сяопина и Цзян Цзэминя (1980 – 1990 г.г.)[92];

- наличие территориальных конфликтов между КНР и Вьетнамом (по вопросам использования ресурсов Южно-Китайского моря), Индией, рядом других государств-членов АСЕАН, которые носили выраженный характер в 1980-1990 г.г., но были в значительной степени нивелированы или перешли в латентную фазу с начала 2000 г.г., что дало возможность активизации

[90]Минкоммерции КНР: в 2019 году Китай создаст ещё больше платформ для успешного достижения новых целей в совместном строительстве «Од- ного пояса, одного пути». -Пекин: Международное радио Китая, 05 марта 2019 // http://russian.cri.cn/economy/weekly/356/20190305/257047.html

[91] Сунь Л. Эволюция развития международного промышленного сотрудничества между РФ и КНР // Экономические науки. №234 Год: 2024 С.571-576

[92] Лю В., Лю Ю. Один пояс, один путь: сравнительное исследование национальной и региональной политики. М.: Нестор-история, 2022. С.32.

формирования и развития южных транспортно-логистических проектов в рамках «Пояс и путь».

К ключевым направлениям реализации проекта «Пояс и путь», способствующим транспортно-логистической интеграции государств-участников инициативы относятся:

1) формирование и развитие международных транспортных коридоров (МТК), являющихся основой транзитного потенциала государств, по территории которых они пролегают. МТК развиваются преимущественно в евроазиатском направлении и включают различные типы путей сообщения: наземные (Экономический пояс Шелкового пути), морские (Морской Шелковый путь), а также комбинированные, объединяющие сухопутные и морские маршруты доставки грузов. Подпрограмма «Пояс и путь» под названием «Экономический пояс Шёлкового пути» предусматривает создание трех ключевых трансевразийских экономических коридоров. Северный коридор соединяет Китай с Европой через Центральную Азию и Россию. Центральный проходит из Китая через Центральную и Юго-Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю. Южный коридор связывает Китай, Юго-Восточную Азию, Южную Азию с Индийским океаном.[93]

2) развитие морских маршрутов в рамках подпрограммы «Пояс и путь» «Морской Шёлковый путь XXI века». Она включает в себя два ключевых морских пути: первый соединяет европейские государства с прибрежными территориями Китая, проходя через акватории Индийского океана и Южно-Китайского моря, а второй прокладывает маршрут из прибрежных китайских территорий через Южно-Китайское море в регион Южной части Тихого океана.[94]

[93] Иержати Сайлик. Совершенствование форм международной экономической интеграции Российской Федерации и стран Азии : на примере сотрудничества в сфере нефтегазовой отрасли России и Китая : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 5.2.5.

[94] Бевеликова Н.М., Петровский В.Е. «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. С.151-163

3) строительство новых международных многофункциональных транспортно-логистических центров на маршрутах указанных выше транспортных коридоров проекта «Пояс и путь»;

4) организация и размещение производственных предприятий Китая или совместных производств вблизи международных транспортных коридоров проекта «Пояс и путь» и транспортно-логистических центров. Такое их расположение позволяет сокращать производственные накладные расходы и уменьшать трансакционные издержки, что способствует повышению конкурентоспособности этих предприятий на рынке.

Вышеуказанные ключевые направления развития проекта «Пояс и путь» диктуют необходимость подписания и последующего выполнения многоаспектных соглашений между Китаем и странами-партнёрами. Особое внимание при этом уделяется государствам, географически расположенным вблизи международных транспортных коридоров проекта «Пояс и путь» («тяготеющие» к МТК страны). Согласно данным за 2021 год, Китайская Народная Республика заключила договоры о потенциальном взаимодействии в рамках «Пояс и путь» с рядом стран, которые перечислены в таблице 2.5.

Таблица 2.5.

Партнеры КНР по транспортно-логистической программе «Пояс и путь»

Часть света	**Количество подписавших соглашения стран**	**Страны, подписавшие соглашения с КНР по линии ОПОП**
Азия	38	Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бахрейн, Бруней, ВосточныйТимор, Вьетнам, Грузия, Индонезия, Ирак, Иран, Казахстан, Камбоджа, Катар, Кипр, Кыргызстан, Кувейт, Лаос, Ливан, Малайзия, Мальдивы, Монголия, Мьянма, Непал, ОбъединённыеАрабскиеЭмираты, Оман, Пакистан, СаудовскаяАравия, Сингапур, Сирия, Таджикистан, Таиланд, Турция, Узбекистан, Филиппины, Шри-Ланка, ЮжнаяКорея
Африка	40	Алжир, Ангола, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморы, Республика Конго, Кот-д'Ивуар, Ливия, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сейшельские острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Танзания, Того, Тунис, Уганда, Чад, Эфиопия, Южно-Африканская Республика, Южный Судан
Европа	26	Австрия, Албания, Белоруссия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Молдавия, Польша, Португалия, Россия[L], Румыния, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Украина, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония
Океания	11	Вануату, Кирибати, Ниуэ (Новая Зеландия), Новая Зеландия, Острова Кука (Новая Зеландия), Папуа — Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи
Северная Америка	11	Антигуа и Барбуда, Барбадос, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Панама, Сальвадор, Тринидад и Тобаго, Ямайка
Южная Америка	8	Аргентина, Боливия, Венесуэла, Гайана, Суринам, Уругвай, Чили, Эквадор, Перу

Источник: составлено автором на основе China Development Forum (2021) The Future of Artificial Intelligence in China. March. P.164.

Сотрудничество государств привело к значительному росту числа совместно реализуемых транспортно-логистических проектов в рамках программы «Пояс и путь», что свидетельствует о привлекательности данной программы для потенциальных инвесторов международных инфраструктурных проектов (рис.2.3).

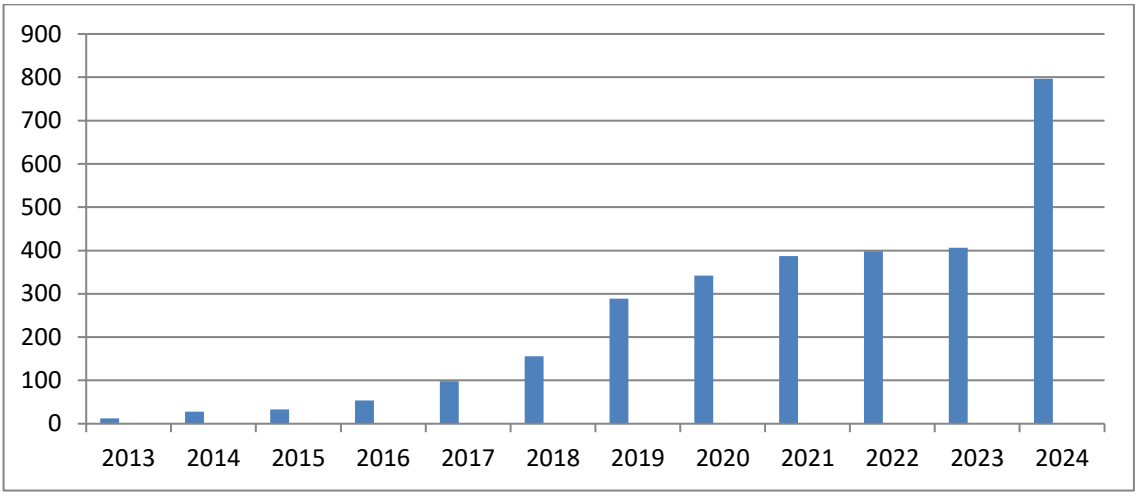


Рис. 2.3. Динамика количества инвестиционных транспортно-логистических проектов, реализуемых в рамках программы «Пояс и путь»

Источник: составлено автором на основе Nedopil Wang Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024 [Электронный ресурс] // Green Finance & Development Center. URL: https://green-fdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/

О перспективности транспортно-логистической программы «Пояс и путь» для различных субъектов современной мировой экономики также свидетельствует приведенная на рисунке 2.4. тенденция ускоренного, устойчивого роста инвестиционной активности процессов формирования и реализации разного рода международных производственных и инфраструктурных инициатив в ее рамках.

Только по итогам 2021 г. внешнеторговый оборот между Китаем и странами, лежащими вдоль «Пояса и пути», составил 879 млрд 51 млн долларов США, показав рост на 0,5 % против аналогичного периода 2020 г. В том числе, объем экспорта составил 538 млрд 803 млн долларов США (рост – 0,5 %), импорта – 340 млрд 248 млн долларов США (рост – 0,4 %).[95]

[95] Матвеева Н.В., Чжао Фэнцай. «Один пояс, один путь»: место Китая в глобальной модели «двойной циркуляции» // Московский экономический журнал. 2021. № 9. URL: https://qie.su/otraslevaya-i-regionalnaya-ekonomika/moskovskii-ekonomicheskii-zhurnal-9-2021 -32/

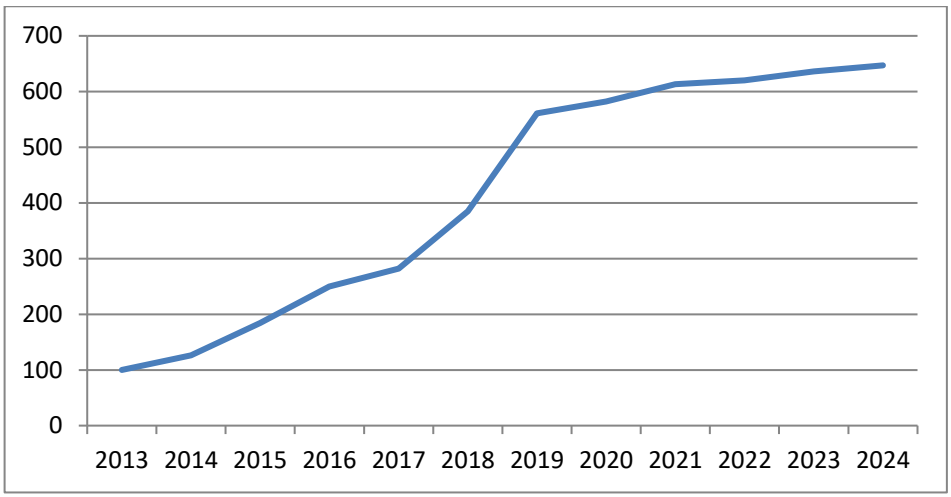


Рис. 2.4. Динамика темпов изменения суммарных инвестиций в проекты в рамках международной транспортно-логистической программы «Пояс и путь», % к 2013 г.

Источник: составлено автором на основе Nedopil Wang Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024 [Электронный ресурс] // Green Finance & Development Center. URL: https://green-fdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/; аппроксимация тренда – оценка автора диссертационного исследования

За 2019 год количество новых предприятий, созданных в странах, расположенных вдоль маршрутов «Пояса и пути», с участием прямых инвестиций Китая составило 2 905 (прирост 34,1 %), общий объем инвестиций в Китай составил 45,8 млрд юаней (около 7,1 млрд долл. США). Китай, в свою очередь, инвестировал в экономику стран вдоль «Пояса и пути» в общей сложности 14,5 млрд долл. США. Зарубежные строительные контракты достигли отметки в 76 миллиардов долларов США, с более чем 2000 кооперационными проектами, реализованными на сегодняшний день. В том же году наблюдался значительный рост деловой активности: предприятия из Китая заключили 3884 контракта с партнерами из 61 государства, тяготеющими к транспортным коридорам проекта «Один пояс – один путь». Совокупная стоимость этих подписанных контрактов составила 77,8 миллиардов долларов, показывая существенное увеличение на 27,7% по сравнению с показателями предыдущего года.[96]

[96] Левченко Т.А. Реализация инициативы «Один пояс – один путь»: цели, достижения, вызовы. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2020. Т. 9. № 4(33). С.214.

Однако, реализуя свою инициативу «Пояс и путь» и показывая растущую динамику экономических показателей, Китай сталкивается с серьёзными трудностями в реализации проекта «Пояс и путь».

Имеют место технические инфраструктурные барьеры у стран-участниц проекта «Пояс и путь», решение которых имеет свои особенности. Так, например, в Китае железнодорожные пути построены по европейскому стандарту и имеют отличную от Казахстана ширину колеи, которая, подобно России, шире на 8,9 сантиметра. Эта разница создает препятствия внешнеторговой деятельности между КНР и Казахстаном. Решением проблемы стало создание сухого порта Хоргос, где происходит перегрузка товарных контейнеров с китайских составов на поезда, соответствующие казахстанским и российским параметрам. Проект показал высокую эффективность: грузы теперь доставляются по железной дороге за 18-20 суток вместо прежних 24 суток. [97] Благодаря Хоргосу Китай успешно преодолевает проблему несовместимости железнодорожных систем, значительно ускоряя логистические процессы между государствами.

Одной из существенных транспортно-логистических проблем в проекте «Пояс и путь» явилась проблема длительных сроков доставки грузов у стран-участниц проекта. Транспортировка грузов морем из КНР в европейские страны занимала 45-60 дней, это негативно влияло на транспортные затраты компаний, несмотря на то что морские пути обеспечивают 64% товарооборота между Китаем и ЕС. Стратегическим ответом на решение этой проблемы стало приобретение Китаем отдельных морских портов Европы. Именно контроль над портами и их инфраструктурными активами стало основой морского компонента инициативы «Пояс и путь». Яркий пример этой стратегии - приобретение компанией COSCO (China Ocean Shipping Company) в 2016 году контрольного пакета акций (67%) порта Пирей в Греции. Этот порт, входящий в десятку самых эффективных в Европе и

[97] Шаряпова Ю. М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // Восточная аналитика. 2019. С.111-128

занимающий третье место по величине в Средиземноморье, перешёл под китайское операционное управление. В результате новой бизнес-модели и реализованного стратегического решения порт Пирей превратился в крупнейший транспортно-логистический узел для стран Балканского полуострова и Восточной Европы, которые не имеют выхода к морю. Транспортировка грузов из Китая в европейские страны сократилась до рекордных 10 дней после успешной трансформации порта Пирей, а его пропускная способность показала рост с 18 миллионов тонн (2010 год) до 103 миллионов тонн (2018 год). Крупные китайские портовые компании реализовали аналогичные инвестиционные решения по приобретению долей в целом ряде европейских портов, расположенных: во Франции (Марсель, Нант, Гавр, Дюнкерк), Нидерландах (Роттердам), Бельгии (Антверпен, Брюгге), Испании (Бильбао, Валенсия), а также в Палермо (Италия), Марсашлокке (Мальта), Стамбуле (Турция) и Пирее (Греция).[98]

Сокращению сроков доставки способствует и использование транзитного потенциала отдельных государств-участников проекта «Пояс и путь» на основе развития маршрутов международных транспортных коридоров, что нашло отражение в решении таких проблем, как приведение автомобильных дорог в соответствии с международными стандартами качества, гармонизация национального законодательства, увеличение объёма контейнерных перевозок, строительство логистических центров и др.

Но наиболее существенной является проблема финансирования проекта «Пояс и путь», которая находит своё решение в изменении механизма финансирования и инвестирования, привлечении средств частного сектора, развитии государственно-частного партнёрства.

Для финансового обеспечения проекта и стимулирования инвестиций в проект «Пояс и путь» по инициативе Китая были созданы два крупных финансовых института. Первым институтом выступил Азиатский банк

[98] Шаряпова Ю. М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // Восточная аналитика. 2019. С.111-128

инфраструктурных инвестиций (далее – АБИИ, Банк), действующий в формате международной финансовой организации, располагающий капиталом в 100 миллиардов долларов. Фонд Шёлкового пути, функционирующий как суверенный инвестиционный фонд с капиталом в 40 миллиардов долларов, стал вторым источником финансирования.[99]

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), созданный в 2015 году в структуре Международного банка развития, играет ключевую роль в мобилизации частного капитала и финансировании проекта «Пояс и путь». [100] Инициатива Китая по формированию этого банка получила поддержку более чем 50 государств со всех частей света. На начало 2022 года, согласно информации Банка, число членов организации достигло 89, включая 57 стран-учредителей (таб.2.6).

Таблица 2.6.

Страны-члены Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ)

Региональные члены (Государства Евразии и Океании)		**Нерегиональные члены Государства Европы, Африки, и Южной Америки**	
Страна/Регион	**Дата вступления**	**Страна/Регион**	**Дата вступления**
Австралия	13 апреля 2015	Австрия	11 апреля 2015
Азербайджан	15 апреля 2015	Аргентина	18 ноября 2020
Бангладеш	24 октября 2014	Бельгия	10 июля 2019 г.
Бруней	24 октября 2014	Бразилия	12 апреля 2015
Восточный Тимор	22 ноября 2017	Великобритания	28 марта 2015
Камбоджа	24 октября 2014	Венгрия	26 июня 2017
Китай	24 октября 2014 (Страна-основатель)	Дания	12 апреля 2015
Грузия	12 апреля 2015	Египет	14 апреля 2015
Индия	24 октября 2014	Финляндия	12 апреля 2015
Индонезия	25 ноября 2014	Франция	2 апреля 2015
Иран	3 апреля 2015	Гана	21 февраля 2020
Израиль	15 апреля 2015	Германия	1 апреля 2015
Иордания	7 февраля 2015	Греция	20 августа 2019
Казахстан	24 октября 2014	Исландия	15 апреля 2015
Кипр	25 июня 2018	Италия	2 апреля 2015
Республика Корея	11 апреля 2015	Канада	19 марта 2018
Кувейт	24 октября 2014	Кот-д'Ивуар	26 февраля 2020
Киргизия	9 апреля 2015	Люксембург	27 марта 2015
Лаос	24 октября 2014	Мадагаскар	25 июня 2018

[99] Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь» и технологии цифровой железной дороги. // Современные информационные технологии и ИТ-образование, Т.13 №3, 2017. С.167-175

[100] Griffith-Jones S. What Can the Asian Infrastructure Investment Bank Learn from Other Development Banks? IDS Policy Briefing no. 113. 2016. URL: https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/123456789/11170/PB113_AGID545_AIIB_Online.pdf;sequence=1

Малайзия	24 октября 2014	Мальта	9 апреля 2015
Мальдивы	31 декабря 2014	Нидерланды	12 апреля 2015
Монголия	24 октября 2014	Новая Зеландия	5 января 2015
Мьянма	24 октября 2014	Норвегия	14 апреля 2015
Непал	24 октября 2014	Нидерланды	25 декабря 2015
Новая Зеландия	25 декабря 2015	Польша	15 апреля 2015
Оман	24 октября 2014	Португалия	15 апреля 2015
Пакистан	24 октября 2014	Руанда	16 апреля 2020
Филиппины	24 октября 2014	Румыния	28 декабря 2018
Катар	24 октября 2014	Сербия	15 августа 2019
Россия	14 апреля 2015	ЮАР	15 апреля 2015
Самоа	3 апреля 2018 г.	Испания	11 апреля 2015
Саудовская Аравия	13 января 2015	Эфиопия	13 мая 2017
Сингапур	24 октября 2014	Судан	13 сентября 2018
Шри-Ланка	24 октября 2014	Швеция	15 апреля 2015
Таджикистан	13 января 2015	Швейцария	28 марта 2015
Таиланд	24 октября 2014	Уругвай	28 апреля 2020
Турция	10 апреля 2015	Эквадор	1 ноября 2019
ОАЭ	3 апреля 2015		
Узбекистан	24 октября 2014		
Фиджи	28 декабря 2016		
Вануату	6 марта 2018		
Вьетнам	24 октября 2014		

Источник: составлено автором на основе https://www.aiib.org/en/index.html

Создание АБИИ вызвало тревогу среди некоторых развитых государств, политических деятелей и аналитиков, которые воспринимали этот институт как возможного конкурента по отношению к существующим финансовым организациям — Азиатскому банку развития, Международному валютному фонду и Всемирному банку.[101] В частности США, считавшие, что созданный банк не может соответствовать высоким стандартам Всемирного банка и открыто выступавшие против вхождения в число потенциальных учредителей АБИИ некоторых стран, в частности Кореи и Австралии.[102] [103] Вместе с тем, Великобритания стала первой из стран Запада, которая в 2015 году приняла решение стать членом банка АБИИ. Решение о вхождении в капитал банка базировалось преимущественно на экономических, а не на политических мотивах. Лондонские биржи и клиринг в юанях получили новые возможности благодаря включению Великобритания в реализуемые с помощью АБИИ проекты.

[101] The Guardian (2015). Support for China-led development bank grows despite US opposition. 14 March 2015. Режим доступа: http://www.theguardian.com/world/2015/mar/13/support-china-led-development-bank-grows-despite-us-opposition-australia-uk-new-zealand-asia

[102] The Wall Street Journal (2015). Germany, France, Italy to Join China-Backed Development Bank. Режим доступа: http://www.wsj.com/articles/germany-france-italy-to-join-china-backed-development-bank- 1426597078

[103] Asian Infrastructure Investment Bank. Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/membership-status/

Европейские экономические державы, такие как Франция, Италия и Германия, в начале апреля 2015 года, также объявили о своем намерении присоединиться к АБИИ почти одновременно с Великобританией. Хотя официально эти страны выражают поддержку целям банка, их истинная мотивация кроется в желании сохранить влияние на международную финансовую систему и ограничить растущий экономический потенциал Китая. Что касается Германии, ее решение вступить в АБИИ больше обусловлено геополитическими и экономическими интересами, направленными на укрепление своей позиции как ведущего лидера в Европе.

Между инициативой «Пояс и путь» и созданием АБИИ существует теснейшая взаимосвязь, так как АБИИ является средством и инструментом для реализации данного масштабного проекта.[104]

Согласно своему уставу, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций имеет узкую специализацию, отличающую его от других многосторонних банков развития: банк фокусируется только на проектах устойчивой инфраструктуры. Особый приоритет отдается инициативе «Пояс и путь». Начав активную деятельность, Банк столкнулся с необходимостью формирования новых, ранее не существовавших механизмов для мобилизации частного капитала.[105]

Привлечение банком АБИИ финансовых ресурсов частного сектора для финансирования инфраструктурных проектов китайской инициативы «Пояс и путь» осуществляется по различным направлениям.[106] Одновременно с традиционным инструментом финансового левериджа (привлечения заёмных средств для наращивания собственного потенциала), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций стимулирует рост частных инвестиций за

[104] Цзя Сун. Роль Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) в реализации проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» // Инновации и инвестиции. №5, 2016, с. 61-66

[105] Шелепов А.В. Новые и «традиционные» многосторонние банки развития: результаты и перспективы сотрудничества // Вестник международных организаций. 2017. Т. 12. № 1. С. 127—147. DOI: 10.17323/1996-7845-2017-01-127.

[106] Trade and Development Report, 2015: Making the international financial architecture work for development. UNCTAD. 2015. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf

счёт:[107]

– помощи в оценке и ранжирования инвестиционных проектов;

– оказывая содействие в минимизации существующих и потенциальных рисков частного инвестирования;

– совместного инвестирования и привлечения ресурсов как уже известных инвесторов, так и новых источников;[108]

– разрабатывая и предлагая на кредитно-финансовом рынке новые финансовые продукты, помогающие привлечь дополнительные потоки финансирования. [109]

После присвоения авторитетным рейтинговым агентством Fitch Ratings банку АБИИ в 2017 году долгосрочного рейтинга AAA процесс привлечения ресурсов частных инвесторов на национальных финансовых рынках фактически не имеет ограничений и барьеров.

Принятая в начале 2018 года Стратегия мобилизации частных инвестиций для инфраструктурного развития в контексте инициативы «Пояс и путь» стала основой финансовой политики АБИИ. Согласно этому документу, банк стремится занять позицию ведущего финансового института, предлагающего инфраструктурные финансовые решения странам-участницам проекта «Пояс и путь». Достижение этой стратегической цели банк реализует через постепенную трансформацию структуры своей деятельности, перераспределяя ресурсы между тремя ключевыми направлениями.[110]

В настоящий момент банк преимущественно действует по модели

[107] Humphrey C. Six proposals to strengthen the finances of multilateral development banks. ODI Working Paper 509. 2017. URL: https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11451.pdf

[108] Insight: Blended finance in the national planning process. Deloitte. 2017. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/gx-blendedfinance-in-national-planning-process.pdf

[109] Bruck N. The Role of Development Banks in the Twenty-First Century // Journal of Emerging Markets. 1998. N 3. P. 61—90. URL: http://www.adfiap.org/wp-content/uploads/2009/10/the-role-of development-banks-in-the-twenty-first-century.p

[110] Asian Infrastructure Investment Bank. Strategy on Mobilizing Private Capital for Infrastructure. 2018a. URL: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/mobilizing_private/Strategy-onMobilizing-Private-Capital-for-Infrastructure.pdf

софинансирования, присоединяясь к уже существующим инициативам других международных банков развития, что соответствует его мандату (первое направление). С 2018 года появилось новое направление деятельности - банк начал выдавать самостоятельные кредиты без суверенных гарантий. Это направление (второе) характеризуется прямым взаимодействием с владельцами проектов, которые одновременно выступают и заемщиками, в отличие от первого подхода, где банк опирается на наработки других кредитных организаций. Создание устойчивого пула проектов и освоение новых рыночных сегментов стало третьим этапом в деятельности АБИИ, запущенным после двухлетнего периода формирования комплексного проектного портфеля. Именно это направление открывает максимальные перспективы для привлечения частных инвестиций как по объему, так и по качеству вложений.[111]

С уменьшением части активности в первом указанном направлении деятельности АБИИ наблюдается постепенное увеличение долей операций второго и третьего направления. Прогноз реализации Стратегии мобилизации частного капитала (утв. в 2018г.) указывает на достижение банков следующих показателей: развитие несуверенного сегмента кредитования до 20-30% всего портфеля финансирования; финансирование 3-5 значимых приоритетных проектах второго направления; формирование стабильного потока разнообразных несуверенных инициатив, включающих долевое и долговое финансирование, создание инвестиционных платформ и фондов.[112]

Таким образом, уже спустя полгода после своего создания, АБИИ начал демонстрировать конкретные достижения в области финансирования транспортной инфраструктуры участников проекта «Пояс и путь». В конце июня 2016 года были утверждены и обеспечены финансированием первые

[111] Asian Infrastructure Investment Bank. Mobilizing Private Capital for Infrastructure (Technical Note). 2018b. URL: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/mobilizing_private/Strategyon-Mobilizing-Private-Capital-for-Infrastructure.Technical-Note.pdf

[112] Шелепов А.В. НБР и АБИИ как катализаторы частных инвестиций в инфраструктуру // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2018. Т. 18. № 3. С. 656—672. DOI: 10.22363/2313-0660-2018-18-3-656-672.

четыре транспортно-инфраструктурных проекта. Среди них выделяется строительство части автотрассы М-4 в Пакистане – ключевого транспортного коридора инициативы «Пояс и путь», соединяющего Китай с портом Гвадар.[113] АБИИ играет важную роль в успешном финансовом обеспечении инфраструктурных инициатив «Пояс и путь», включая привлечение частных инвестиций для этих целей. Была профинансирована модернизация автомобильного маршрута между Душанбе (Таджикистан) и узбекской границей.[114] Данный инфраструктурный проект выступает частью программы «Пояс – путь». В рамках экономических коридоров, Таджикистан является звеном в цепи «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», в то время как Бангладеш включён в международный транспортный коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма».[115]

Вторым по объёму финансирования источником программы «Пояс и путь» является созданный в КНР суверенный инвестиционный Фонд Шёлкового пути (ФШП), с размером капитала 40 миллиардов долларов. Контролируемые госструктурами финансовые организации, такие как Экспортно-импортный банк и Банк развития, выступили учредителями этого суверенного инвестиционного фонда. К началу 2017 года Фонд заключил договоры по 15 проектам, инвестировав около 6 миллиардов долларов в рамках проекта «Пояс и путь». [116] Среди приоритетных государств для инвестирования ФШП выделяется Россия, где особый интерес представляют инфраструктурные объекты в сегменте авиаперевозок.

Инвестиционная стратегия Китая в рамках инициативы «Пояс и путь» не ограничивается лишь прямой финансовой поддержкой. Важным инструментом выступают «связанные» кредиты от китайских

[113] Asian Infrastructure Investment Bank (2016). Pakistan: National Motorway M-4 Project. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/pakistan-national-motorway.html
[114] Asian Infrastructure Investment Bank (2016). Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html
[115] Шелепов А.В. Формирование новых банков развития и рост влияния стран с формирующимися рынками в системе многосторонних финансовых институтов. Дисс. канд. экон. наук, 2019. С.115
[116] Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь» и технологии цифровой железной дороги. // Современные информационные технологии и ИТ-образование, Т.13 №3, 2017. С.167-175

государственных банков, включая China Development Bank. Эти кредиты предоставляются на реализацию конкретных масштабных инфраструктурных объектов - от строительства железнодорожных магистралей до морских терминалов и др. Для получения таких кредитов существует ряд специфических условий. Правительства стран-получателей или их крупные государственные компании, получая финансирование, обязаны привлекать китайских подрядчиков или закупать произведенное в Китае оборудование и технологии. Руководство КНР таким образом создало альтернативную систему финансирования, дополняющую традиционные инвестиционные механизмы проекта «Пояс и путь».

«Связанное» кредитование транспортно-логистических проектов отличается привлекательными условиями: финансирование до 85% стоимости проекта, процентные ставки, обычно не превышающие 2%, а также гибкие долгосрочные графики погашения с возможностью временной приостановки платежей. Создание Российско-китайского фонда инвестиционного сотрудничества (РКФИС) стало результатом соглашения между China Development Bank (CDB) и Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) в 2017 году. Фонд, сформированный в юанях с капиталом 10 миллиардов долларов, направил средства на развитие двух международных транспортных коридоров, соединяющих Дальний Восток России с Северо-Восточным Китаем, что интегрировано в инициативу Пояс и путь. [117]

Таким образом, проект «Пояс и путь» продемонстрировал высокие результаты и свою эффективность, формируя новый формат межгосударственного взаимодействия и международной кооперации в сфере транспортной интеграции и развития транспортно-логистической инфраструктуры.

[117] Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь» и технологии цифровой железной дороги. // Современные информационные технологии и ИТ-образование, Т.13 №3, 2017. С.167-175

Разнообразные сценарии относительно трендов и прогнозов дальнейшего развития проекта «Пояс и путь» разрабатываются отечественными и зарубежными учёными и аналитиками (Левченко Т.А., Ларин О.Н., Куприяновский В.П., Лю В., Лю Ю., Шаряпова Ю. М., и др.). Агрегируя имеющиеся статистические данные, представим в таблице 2.7. прогнозные экономические показатели для 65 государств, расположенных вдоль маршрута и с учётом стран Европейского союза.

Таблица 2.7.

Прогноз результатов реализации инициативы «Пояс и путь» к базовому 2015 году (в миллиардах долларов США)

Показатель	2015		2027		Абсолютное изменение 2027 к 2015	
	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС
ВВП в постоянных ценах 2015 г.	23096,3	37912,3	39485,0	62351,0	16388,7	24438,7
Удельный вес ВВП стран в мировом ВВП,%	31,1	51,1	38,2	60,4	7,1	9,3
Основной капитал в постоянных ценах 2015 г.	7802,8	10672,1	13,57,7	17084,7	5254,9	6412,6
Инвестиционная доходность, %	33,8	28,1	33,1	37,4	-0,7	9,3
Внешнеторговый оборот	11473,0	20595,4	19736,5	34925,7	8263,5	14330,3
Удельный вес внешнеторгового оборота в ВВП, %	49,7	54,3	50,0	56,0	0,3	1,7
Численность населения, млн. чел.	4570	4970	4960	5380	390	410
Численность занятых, млн. чел.	2180	2370	2360	2550	180	180
Доля занятых в мировой экономике	64,5	69,9	62,7	67,7	-1,8	-2,2

Источник: составлено автором на основе Belt and road portal. URL: https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/ dsjkydyl/79860.htm

Все экономические показатели, отраженные в таблице 2.7, демонстрируют рост в прогнозном периоде.

Влияние данной инициативы обеспечит рост ВВП вовлечённых государств, что, в свою очередь, приведёт к росту мирового валового продукта. Увеличится внешнеторговый оборот, повысится инвестиционная доходность, вырастет стоимость основного капитала. Согласно прогнозу, среднегодовой темп экономического роста в 65 государствах,

расположенных вдоль маршрута проекта «Пояс и путь», будет существенно опережать аналогичный среднемировой показатель – в то время как мировая экономика будет развиваться в среднем на 3,2% ежегодно, страны-участницы проекта покажут рост в 4,7% в год.[118]

К 2027 году совокупный валовой продукт стран-участниц проекта ОПОП прогнозируется на уровне около 40 триллионов долларов, что значительно превышает показатель 2015 года в 23 триллиона долларов. Доля этих экономик в глобальном ВВП возрастет с 31,1% до 38,2%.[119]

При расширении зоны влияния проекта (в т.ч. включая ЕС), общий ВВП может достигнуть цифры в 62 триллиона долларов, составив более 60% мирового валового продукта. Демографические тенденции в странах, расположенных по маршруту «Пояс и путь», в том числе рост численности населения и ускоренная урбанизация способствуют созданию 180 миллионов новых рабочих мест до 2027 года.

Одним из основных результатов реализации китайской инициативы «Пояс и путь» является создание благоприятных условий для взаимовыгодного сотрудничества и совместной реализации масштабных проектов в различных сферах, в том числе транспортной интеграции и развитии транспортно-логистической инфраструктуры. Это стало возможным благодаря наращиванию инвестиций в соответствующие объекты посредством совершенствования механизма финансирования, мобилизации частного капитала и других инструментов.

Таким образом, анализ опыта реализации крупных транспортно-логистических проектов и программ, таких как инициатива «Пояс и путь» даёт уникальную возможность учитывать практику и опыт подобных программ при интеграции национальных транспортных систем и формировании единого транспортного пространства в существующих интеграционных объединениях.

---

[118] Мачавариани Г. Основные показатели развития мировой экономики // ИМЭМО РАН, 2024

[119] Левченко Т.А. Реализация инициативы «Один пояс – один путь»: цели, достижения, вызовы. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2020. Т. 9. № 4(33). С.214.

Выводы по главе:

1. Наиболее совершенной, динамично развивающейся и эффективной как в экономическом, так и в социальном аспекте является единая транспортная система Европейского Союза (ЕС).

2. Началом процесса европейской интеграции национальных транспортных систем стала разработка направлений единой транспортной политики. Была выработана общая концепция регулирования транспортной сферы, основной идеей которой явилось обеспечение свободного (беспрепятственного) движении грузов и пассажиров по всей территории Европейского экономического сообщества.

3. Процесс гармонизации национальных законодательства и исполнения государствами взятых на себя обязательств оказался сопряжен с рядом трудностей на практике и в результате затянулся по времени.

4. Для сближения существенно различающихся технических, экономических, фискальных, социальных стандартов и норм в транспортной отрасли был выдвинут комплекс мер, который включал предложения по частичной унификации национальных регуляторных механизмов на транспорте.

5. Причиной выявленных финансовых проблем явилось неэффективное управление инвестиционными ресурсами (распределение и освоение), направленными на модернизацию транспортной инфраструктуры в государствах Европейского экономического сообщества.

6. Финансирование национальных инфраструктурных проектов традиционно осуществлялось из бюджетов государств-членов и фондов, средств которых оказалось недостаточно. Была предложена модель объединения государственных и частных финансов через учреждение компаний со смешанным капиталом, которые интегрировали частные и государственные финансовые потоки.

7. Основными принципами общей транспортной политики ЕЭС стали либерализация и гармонизация.

8. Единая транспортная политика в ЕС на всех видах транспорта реализуется не только посредством принятия директив, но и «Белых книг», содержащих положения по развитию единого транспортного рынка, а также распределению полномочий и компетенций и функций между национальными и наднациональными органами управления транспортной интеграцией.

9. Цели общей транспортной политики, средства их достижения, результаты и скорость интеграционного процесса в различных сегментах рынка транспортных услуг и видах транспорта были различны.

10. В сфере регулирования тарифов была ликвидирована практика дискриминации при установлении тарифов в зависимости от резидентства собственника груза.

11. Была сформирована единая европейская железнодорожная система, предполагающая реализацию единых основных принципов, регулирующих развитие железных дорог.

12. Был создан единый авиационный рынок ЕС с одинаковыми правилами доступа и правами для всех его участников.

13. В результате принятых интеграционных мер по отдельным видам транспорта произошли существенные изменения в снижении затрат на перевозки, выравнивании тарифов, устранении технических барьеров, а также изменения в структуре перевозок.

14. Были созданы 16 Трансъевропейских транспортных сетей (англ., проект TEN-T), которые были направлены на ликвидацию имеющихся «узких мест» в отношении транспортной доступности в едином пространстве Европы, способствовали экономическому развитию европейской территории.

15. Достигнутые высокие результаты в области интеграции различных видов транспорта в ЕС стали и результатом активных действий наднациональных структур.

16. Опираясь на успешный опыт транспортной интеграции в ЕС, может быть выработан эффективный вариант механизма формирования

единого транспортного пространства в других интеграционных объединениях, в том числе в ЕАЭС с учётом специфических региональных особенностей.

17. Интеграция транспортных систем осуществляется как в рамках интеграционных объединений, так и в рамках реализации крупных международных транспортно-логистических проектов и программ. Одним из таких примеров является инициированный Китаем масштабный проект «Пояс и путь».

18. Проект «Пояс и путь» стимулирует развитие инфраструктуры стран-участниц проекта, привлечение инвестиций в национальные экономики, создание новых рабочих мест, реализацию транзитного потенциала стран-участниц.

19. К ключевым направлениям реализации проекта «Пояс и путь», способствующим транспортно-логистической интеграции государств-участников инициативы относятся: формирование и развитие международных транспортных коридоров (МТК); развитие морских маршрутов в рамках подпрограммы ОПОП «Морской Шёлковый путь XXI века»; строительство новых международных многофункциональных транспортно-логистических центров на маршрутах МТК «Пояс и путь»; организация и размещение производственных предприятий вдоль МТК проекта «Пояс и путь» и транспортно-логистических центров.

20. Количество транспортно-логистических проектов в рамках программы «Пояс и путь» увеличивалось ускоренными темпами, что свидетельствует о привлекательности данной программы для потенциальных инвесторов международных инфраструктурных проектов.

21. Существенной является проблема финансирования проекта «Пояс и путь», которая находит своё решение в изменении механизма финансирования и инвестирования с привлечением и мобилизацией средств частного сектора через созданные крупные финансовые институты, развитии государственно-частного партнёрства, использованием средств Фондов.

ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС

3.1. Транспортная система Российской Федерации

Транспортная отрасль является одной из важнейших системообразующих отраслей национальной экономики любого государства. Принимая во внимание географическую протяженность и экономический потенциал России, данная сфера приобретает исключительное значение для национальной экономики страны. Транспортный сектор выступает ключевым связующим элементом между регионами России, странами ЕАЭС и третьими странами, обеспечивая функционирование внешней торговли, туристические потоки, транзитные перевозки и пространственное развитие страны в целом. Являясь составляющим компонентом общественного воспроизводства, транспорт стимулирует развитие смежных отраслей экономики, включая транспортное машиностроение и другие отрасли. Выполняет социально-экономическую функцию, удовлетворяя потребности населения в перевозках, а также снабжение потребительскими товарами.

Важность транспортной отрасли в российской экономике подтверждается и тем, что в ней занято около 4,2 миллиона граждан, что составляет свыше 6% от всех работающих в структуре занятости населения.[120] Согласно прогнозам экспертов, в 2026 году транспортный сектор вновь достигнет уровня 6,2% в совокупном ВВП России[121], после некоторого снижения до 5% в последние годы (2014-2023 гг.). Это соответствует среднемировому уровню данного показателя.

Стратегические планы государства амбициозны: согласно Транспортной стратегии РФ, разработанной до 2035 года, ключевые показатели отрасли должны достичь роста 11-12% к 2030 году в целом по

[120] Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf

[121] Как развивается транспортный макросектор российской экономики в 2024 году. URL : https://runews24.ru/articles/26/05/2023/8c9d5c874fC37313aff42c 117ce1e36

стране, а некоторые регионы планируют достигнуть отметки в 20%[122]. Однако такой значительный рост в развитии возможен только на основе инновационного совершенствования всех элементов национальной транспортной системы, что является серьезным вызовом для отрасли транспорта.[123] Отрицательная динамика доли транспортной отрасли в ВВП России в отдельные периоды (как, например, в 2021 году – 1,9%) указывает на имеющиеся проблемы, несмотря на общие положительные тенденции развития этого сектора экономики.

Сложности создают отдельный участки транспортной системы России («узкие места»), где имеющаяся и ожидаемая нагрузка на инфраструктуру достигает предельных значений её пропускной возможности[124]. В стратегических планах развития России присутствуют и противоречия, связанные с повышением стоимости перевозки пассажиров и транспортировки товаров различными видами транспорта, что отрицательно сказывается на социально-экономической ситуации, уровне и качестве жизни населения. Кроме того, наблюдаются отклонения в достижения шести целевых индикаторов, установленных Транспортной стратегией Российской Федерации.

В связи с этим, анализ текущего состояния российской транспортной отрасли и выявление основных проблем становится первоочередной задачей. Существующие проблемы препятствуют прогрессивному развитию транспортной системы России. Устранение этих барьеров позволит успешно интегрировать национальную транспортную систему России в формируемую единую транспортную систему Евразийского экономического союза, что, в свою очередь, определит дальнейшие стратегические направления и

[122] Доля транспортной отрасли в ВВП России. URL: https://www.yandex.ru/search/7tex (дата обращения: 15.09.2024).
[123] Доклад о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. Отчетный период: 2019 год. URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/10722 (дата обращения: 15.09.2024).
[124] Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 15.09.2024).

потенциал сотрудничества в сфере транспорта между государствами-членами ЕАЭС.

Транспортная система Российской Федерации представлена шестью основными видами транспорта, формирующие её структуру по технико-технологическому критерию:

1. автомобильный транспорт. Один из самых мобильных видов транспорта в транспортной системе России, используется для перевозки пассажиров, а также перевозки значительного объёма грузов в регионах, не охваченных железнодорожной сетью. Удельный вес этого вида транспорта в общей структуре грузовых перевозок составляет около 4,7%;

2. железнодорожный транспорт. Играет стратегическую роль как в развитии экономики России, так и в обеспечении национальной безопасности. Общая протяжённость железнодорожных магистралей достигает 85,7 тысяч километров, а удельный вес в общей структуре грузоперевозок составляет 44,6%; [125]

3. морской транспорт. Данный вид транспорта играет важную роль, учитывая имеющиеся выходы России к открытому морю. Ключевое значение в грузообороте имеют десять крупнейших морских портов России, среди которых выделяются Новороссийск (18,7%), Усть-Луга (12,4%), Восточный (8,7%), Мурманск (7,4%), Приморск (7,3%), Большой порт Санкт-Петербург (7,1%), Ванино (3,7%), Сабетта (3,3%), Находка (3,0%) и Туапсе (3,0%). Однако, удельный вес морского транспорта в общей структуре объёма грузовых перевозок составляет всего 0,6 %;[126]

4. речной (внутренний водный) вид транспорта задействован в грузоперевозках преимущественно в Сибири и северных регионах страны, где реки, соединенные каналами, образуют обширную сеть водных путей. Несмотря на имеющиеся крупные речные артерии, этот вид транспорта обеспечивает всего 3,9% от общего грузооборота страны;

[125] https://www.kommersant.ru/doc/5217485
[126] https://credinform.ru/publications/35ab611c19a1

5. воздушный транспорт. Этот вид транспорта занимает всего 0,1% в структуре общего грузооборота по причине значительных затрат на перевозку. Несмотря на высокую скорость транспортировки, его использование в грузоперевозках ограничено, и приоритетным направлением являются пассажирские авиаперевозки;

6. трубопроводный вид транспорта занимает лидирующую позицию в грузообороте страны, на его долю приходится 46,4%. Представлен разветвленной сетью трубопроводов, которые обеспечивают транспортировку энергетических ресурсов, в частности природного газа, нефти и нефтепродуктов с восточной части на запад страны. [127]

Таким образом, анализ структуры транспортной системы России по видам транспорта, а также в разрезе осуществляемого грузооборота свидетельствует о высокой роли железнодорожного и трубопроводного транспорта в грузовых перевозках, совокупный объём которых составляет 91%. Дальнейшее развитие грузоперевозок всеми видами транспорта и транспортной системы страны в целом являются основой развития всех отраслей национальной экономики, расширения внешнеторговых связей и сотрудничества с другими государствами в транспортной сфере.

Учитывая социальную роль транспортной системы, географическую протяжённость России и вектор на пространственное развитие большое значение имеют пассажирские перевозки, динамика которых за период 2000-2023 гг. отражена в таблице 3.1.

Анализ приведённых в таблице 3.1 статистических показателей пассажирских перевозок в России за период 2000-2023 годов указывает на нестабильную их динамику. Так, значительное влияние на общий рост пассажирооборота на 4,9% оказало десятикратное увеличение авиаперевозок. Однако городской общественный транспорт демонстрирует противоположную тенденцию. Особенно значительное падение произошло в

[127] Транспортная система России - общая характеристика, структура и значение. URL: https://nauka.club/geografiya/transportnaya-sistema-rossii.html

сфере электротранспорта: троллейбусы сохранили лишь 11%, а трамваи - 12% от объема перевозок 2000 года. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом также существенно сократились, снизившись до 50,5% от уровня 2000 года. Морские пассажирские перевозки уменьшились еще сильнее, составив к 2023 году только 30% от показателей начала периода.[128]

Таблица 3.1.

Динамика пассажирооборота в России (млрд. пассажиро-километров)

Показатели	2000	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. в % к 2022 г.	2023 г. в % к 2000 г.
Транспорт - всего:	**464,0**	**424,06**	**442,55**	**348,9**	**479,73**	**487,0**	**101,5**	**104,9**
в том числе:								
трамвайный	25,1	3,9	3,8	2,8	3,1	3,1	100,0	12,4
троллейбусный	28,1	4,7	4,2	2,9	3,1	3,1	100,0	11,0
метрополитен	46,9	45,4	47,4	30,7	37,5	40,4	107,7	86,1
Автомобильный (автобусный)	173,7	122,5	122,5	80,4	88,5	87,8	99,2	50,5
Морской	0,1	0,06	0,05	0,03	0,03	0,03	100,0	30,0
воздушный, млн чел.	23,0	118,0	131,0	153,5	243,3	228,0	93,7	991,3
железнодорожный	167,1	129,5	133,6	78,6	104,2	124,0	119,0	74,2

Источник: составлено автором на основе: Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

Причиной отрицательной динамики анализируемых показателей явились кризисные события 2008-2009 годов, эпидемией COVID-19, а также проведение специальной военной операции с последовавшими ограничениями и закрытиями транзитных путей сообщения и международных пассажиро- и грузопотоков. Что касается воздушных перевозок, то их положительные показатели связаны с государственной поддержкой в виде субсидий на определенные маршруты, в частности, в направлении Дальнего Востока.

За период 2021-2023 гг. произошло восстановление динамики показателей пассажирооборота в сегменте транспорта общего пользования.

[128] Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

Вместе с тем отмечается колебание показателей в отдельные промежутки времени: если в 2022 году наблюдался рост сразу на 13,1%, то 2023 год отметился умеренным увеличением в 4,1%. Согласно данным, представленным в таблице 3.2, общественный транспорт перевёз 14 290,9 миллионов человек в 2023 году. Это превышает результаты предыдущего года на 4,1%, а по в сравнении с 2021 годом, когда было перевезено 12 198,6 миллионов пассажиров, рост составил 17,2%.[129]

Таблица 3.2.

Динамика перевозки пассажиров в России по видам транспорта общего пользования (млн. человек)

Показатели	2021	2022	2023	2022 г. в % к 2021	2023 г. в % к 2022 г.
Транспорт — всего:	**12 198,6**	**13 798,7**	**14 290,9**	**113,1**	**104,1**
в том числе:					
трамвайный	889,4	992,1	998,8	111,6	100,7
троллейбусный	759,6	807,9	830,8	106,4	102,8
метрополитен	2 189,1	2 680,0	2 897,9	122,4	108,1
автомобильный (автобусный)	7 403,1	8 135,2	8 313,1	109,9	103,1
морской	4,6	4,5	3,4	97,8	75,7
внутренний водный	7,7	8,6	9,1	111,8	105,8
воздушный	69,2	111,0	95,2	160,3	85,8
из него внутренние перевозки	56,2	87,5	77,7	155,8	88,8
железнодорожный	875,8	1 059,3	1 142,5	120,9	107,9
из него пригородные (включая внутригородские)	807,9	966,5	1032,8	119,6	106,9

Источник: составлено автором на основе: Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

В структуре перевозок пассажиров по видам транспорта лидирующее место занимает автомобильный (автобусный) вид среди других видов перевозок пассажиров. Цифры показывают стабильный рост: 2023 год с результатом в 8 313,1 миллиона перевезенных пассажиров, что превысило показатель 2022 года на 3,1%. Предыдущие периоды также отмечены увеличением объёма пассажироперевозок – с 7 403,1 миллиона человек в 2021 году показатель вырос до 8 063,8 миллиона в 2022, продемонстрировав рост в 9,9%.

[129] Там же

Динамика пассажиропотока на железнодорожном транспорте также демонстрирует устойчивый рост: количество перевезённых пассажиров выросло в 2022 году по сравнению с предыдущим годом почти на 20% (с 875,8 млн до 1,059 млрд человек). В 2023 году рост продолжился и составил 7,9%, в результате чего было перевезено уже 1,14 млрд пассажиров за этот год.

Проведение специальной военной операции существенно повлияло на сегмент пассажирских авиаперевозок. Следствием стало вынужденная остановка работы некоторых внутренних аэропортов и прекращение полётов по многим международных маршрутам. В 2023 году количество перевезенных пассажиров сократилось до 95,2 миллионов, что составило лишь 85,8% от показателя предыдущего года. Эта негативная динамика контрастирует с ситуацией до начала военной операции, когда отрасль демонстрировала значительный подъем – в 2022 году было зафиксировано увеличение пассажиропотока на 60,3% по сравнению с 2021 годом (рост с 69,2 до 111,0 миллионов человек).

Пассажиропоток внутреннего водного транспорта показал устойчивую положительную динамику: в 2023 году транспортными услугами этого сегмента воспользовались 9,14 млн граждан, что превысило показатель предыдущего года на 5,8%. Ещё более существенный рост наблюдался годом ранее – количество пассажиров увеличилось с 7,7 до 8,6 млн человек, что составило прирост в 11,8%.[130]

Неравномерной динамикой характеризуются показатели рынка грузовых перевозок в России. Согласно данным из таблицы 3.3, колебания объемов перевозок по разным видам транспорта заслуживают особого внимания. За период с 2000 по 2023 год наблюдается значительное увеличение объема транспортировки грузов – рост около 60%. Однако эта тенденция не была стабильной: 2020-2021 годы характеризовались уменьшением показателей, в 2022 году отмечался подъем относительно

[130] Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

предыдущего года, а 2023 год снова продемонстрировал снижение. Неустойчивость показателей обусловлена факторами, рассмотренными ранее.

Таблица 3.3.

Динамика грузооборота по видам транспорта (млрд. тонно-километров)

Показатели	2000	2019	2020	2021	2022	2023	2023 в % к 2022	2023 в % к 2000
Транспорт - всех отраслей экономики	**3 479,5**	**5 635,3**	**5 670,8**	**5 401,4**	**5 701,5**	**5 555,5**	**97,4**	**159,6**
в том числе:								
Транспорт отраслей Минтранса России	1 563,5	2 967,7	2 984,6	2 931,0	3 048,5	3 040,5	**99,7**	**194,5**
железнодорожный	1373,0	2597,8	2602,5	2545,3	2639,4	2637,8	99,9	192,1
автомобильный	23,0	259,1	275,4	271,8	285,3	290,6	101,8	1263,0
морской	100,0	36,9	36,5	42,5	43,9	44,7	101,8	44,7
внутренний водный	65,0	66,1	62,8	64,3	70,6	64,9	91,9	141,4
воздушный, млн чел.	2,5	7,8	7,4	7,1	9,2	2,5	27,1	100,0
транспорт других министерств и ведомств трубопроводный	1 916,0	2 667,8	2 686,2	2 470,1	2 653,0	2 514,8	94,8	131,2

Источник: составлено автором на основе: Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

За период с 2000 г. по 2023 г. грузооборот на железнодорожном транспорте показал почти двукратное увеличение, несмотря на это, однако, в отдельные промежутки времени происходило снижение показателей. Так, в 2021 году было отмечено сокращение более чем на 2% по сравнению с предыдущим годом. Тенденция незначительного спада была отмечена и в 2023 году в сравнении с 2022 годом. В свою очередь, автомобильные грузоперевозки показали растущую динамику за почти за весь анализируемый период, увеличившись в 12,6 раза. Исключения составили только 2020-2021 годы, когда временное сокращение произошло по причине ограничительных мер, связанных с пандемией COVID-19.

Начиная с 2020 года показатель грузооборота морского транспорта демонстрирует стабильный рост, несмотря на то, что за период с 2000 по 2023 год этот показатель уменьшился более чем в два раза.

На внутреннем водном транспорте показатель грузооборота за период 2000-2021 годы увеличился на 41%. Однако, события, связанные с

ограничениями COVID-19 в 2020 году и начало СВО в 2023 году, привели к снижению показателей в эти годы. [131]

Грузооборот на воздушном транспорте также демонстрируют нестабильную динамику. Значительное влияние на этот сегмент транспортного рынка оказала специальная военная операция, вследствие которой были введены ограничения на полёты в ряд стран и объемы грузооборота в 2023 году упали до показателей 2000 года, снизившись почти в четыре раза по сравнению с предыдущим годом. Дополнительным фактором нестабильности в этой сфере выступает высокая стоимость услуг воздушной транспорта.

Исследование грузооборота трубопроводного транспорта за тот же период (2000-2023 годы) выявило, что трубопроводная транспортная система испытала аналогичные с другими видами транспорта тенденции. Несмотря на существенный рост объемов перекачки (свыше 31% за весь период), в 2021 и 2023 годах зафиксировано снижение показателей по сравнению с предыдущими годами.

Таблица 3.4.

Динамика перевозки грузов по видам транспорта (млн т)

Показатели	2021	2022	2023	2022 г. в % к 2021 г.	2023 г. в % к
Транспорт - всего	**7 845,6**	**8 051,4**	**7 953,1**	**102,6**	**98,8**
в том числе:					
Транспорт отраслей Минтранса	6 784,2	6 910,1	6 880,3	101,9	99,6
Железнодорожный	1 244,6	1 284,1	1 236,4	103,2	96,3
автомобильный	5 404,7	5 490,5	5 505,6	101,6	100,3
морской	24,7	23,4	28,2	94,9	120,2
внутренний водный	109,0	110,5	109,6	101,3	99,2
воздушный	1,2	1,5	0,606	125,8	41,1
транспорт других министерств и ведомств трубопроводный	1061,4	1141,3	1072,8	107,5	94,0

Источник: составлено автором на основе: Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

Наряду с рассмотренным показателем грузооборота целесообразным и показательным является анализ объёма перевозок грузов по видам

[131] Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

транспорта (табл. 3.4). В целом, совокупный объём транспортировки грузов незначительно сократился, показав снижение на 1,2%. Наиболее заметное снижение зафиксировано в сегменте воздушных перевозок (-58,9%), железнодорожный и трубопроводный (-4%) транспорт также продемонстрировали отрицательную динамику (-3,7% и -4,0% соответственно).

Анализируя и сравнивая абсолютные цифры грузоперевозок за последние годы (2022 и 2023г.), можно отметить общую тенденцию к снижению показателей. В целом совокупный объем грузоперевозок сократился на 1,2%, составив 7 953,1 млн тонн в 2023 году относительно 8 051,4 млн тонн в 2022 году. В разрезе видов транспорта, сокращение затронуло почти все сегменты. Так, железнодорожные перевозки грузов уменьшились до 1 236,4 млн тонн в 2023 году по сравнению с 1 284,1 млн тонн в 2022 году. Наибольшее снижение показателя затронуло авиаперевозки, объём которых сократился почти на 60 % за анализируемый период, что обусловлено введёнными ограничениями в связи с проведением СВО и закрытием маршрутов, начиная с 2022 года. В сегменте трубопроводного транспорта также зафиксировано снижение на 6%, с 1141,3 до 1072,8 млн тонн за аналогичный период. Небольшое сокращение продемонстрировал внутренний водный транспорт – 109,6 млн тонн против 110,5 млн тонн в предыдущем году. Исключением стали только автомобильные и морские перевозки, которые показали рост - с 23,4 до 28,2 млн тонн и с 5 490,5 до 5 505,6 млн тонн соответственно.[132]

Статистика показывает, что транспортная отрасль чрезвычайно чувствительна к различным негативным внешним и внутренним воздействиям. Когда экономическая активность предприятий снижается, именно транспортный сектор вслед за этим демонстрирует первые признаки спада. Современный российский опыт наглядно иллюстрирует эту зависимость: колебания в показателях Транспортной стратегии России

[132] Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

отражают существенные изменения в объемах грузоперевозок как внутри страны, так и в международном сообщении. Эти изменения напрямую связаны с геополитическими и иными рисками: вводимыми ограничениями на фоне проведения специальной военной операции, ограничениями из-за коронавируса.

Так, в 2020 году показатель достижения цели Транспортной стратегии по индикатору, отражающему интеграцию России в мировую транспортную систему и использованию транзитных возможностей достиг уровня 80,16%. Несколько лучшие результаты продемонстрировала цель, связанная с обеспечением населения качественными и доступными транспортными услугами согласно социальным нормативам - здесь интегрированный показатель выполнения составил 95,94%.

В условиях текущей сложной геополитической обстановки основными драйверами развития транспортного сектора выступают внутренние перевозки и логистические операции внутри ЕАЭС. Особую значимость приобретают инициативы в рамках ключевых государственных программ. Следует выделить проект «Автодороги», объём финансирования которого был запланирован в объёме 542,1 млрд. рублей. Реализация проекта способствовала инновационному развитию объектов автодорожной инфраструктуры, строительству скоростных автомагистралей, развитию транспортных узлов, что существенно повлияло на скорость движения транспортных средств и логистических потоков в целом. Также проект дал стимул развитию смежных с транспортом отраслей экономики.[133]

Стремительные геополитические изменения привели к ограничению транзитного потенциала государства, поскольку многие ранее активно используемые транспортные маршруты стали ограничены или недоступны. По территории Российской Федерации пролегает сеть важнейших международных транспортных коридоров, являющихся элементами

[133] Fin-plan // Транспортная отрасль РФ. URL: https://fin-plan.org/lk/industries/transport/?ysclid=lnylnt9n24147725916 (дата обращения: 20.10.2023).

транзитного потенциала ЕАЭС. (таблица 3.5).

Таблица 3.5.

Транспортные коридоры России

Международные транспортные коридоры России					
Коридор	*Начальная точка маршрута*	*Конечная точка маршрута*	*Страны-участники*	*Длина,км*	*Виды транспорта*
Евроазиатские коридоры					
Транссиб	Москва	Владивосток	Россия	9 288	Ж/д
«Север–Юг»	Санкт-Петербург	Мумбаи	РоссияИран Индия Азербайджан Армения Казахстан Оман Сирия Узбекистан	7 200	Ж/д, автомоб., водный̆
СМТК	Порт Мурманск	Порт Владивосток	Россия	10 503	Водный̆
вкл. СМП	*Карские Ворота*	*Бухта Провидения*	*Россия*	*5600*	*Водный*
Коридоры «Приморье»					
Приморье-1	Харбин	Порты АТР	Россия Китай	500	Ж/д, автомоб., водный̆
Приморье-2	Хуньчунь	Порты АТР	Россия Китай	360	Ж/д, автомоб., водный̆
Панъевропейские коридоры					
№1	Хельсинки	Варшава/ Гданьск	Россия Финляндия Эстония Латвия Литва Польша	550 ж/д 445 а/м	Ж/д, автомоб.
№2	Берлин	Нижний̆ Новгород	Россия Германия Польша Беларусь	2 313 ж/д 2 200 а/м	Ж/д, автомоб.
№9	Хельсинки	Александруполис	Россия Финляндия Украина Беларусь Молдова Румыния Болгария Греция Литва	6 500 (осн. 3400)	Ж/д, автомоб., авиационный̆, водный̆

Источник: составлено автором на основе: Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров. Аналитический доклад // https://rusiranexpo.ru/wp-content/uploads/2023/11/202311

В современных условиях геополитической напряжённости между Россией и Европой, а также санкционного давления со стороны Запада, развитие транзитных перевозок между Азией и Европой временно не представляется возможным. Транзитный потенциал ЕАЭС сейчас ограничивается только доставкой грузов из дружественных стран в Россию.

После февраля 2022 года реальный сектор российской экономики столкнулся с серьезными вызовами в международном экономическом сотрудничестве. В результате введённых странами Запада санкционных мер, большая часть зарубежных партнеров, включая компании из сферы транспорта и логистики, прервала деловые отношения с российскими предприятиями. Несмотря на негативное воздействие западных санкционных мер на транспортно-логистическую систему России, спрос на услуги железнодорожного транспорта демонстрирует устойчивый рост в сотрудничестве с дружественными государствами и внутри ЕАЭС. При транспортировке больших объёмов грузов по маршрутам протяжённостью 700-1000 километров железнодорожные перевозки сохраняют экономическую привлекательность для грузовладельцев. Примечательно, что в 2023 году уже наблюдался прирост в данном сегменте на уровне 2,7%, что подтверждает положительную динамику развития отрасли вопреки существующим ограничениям. Аналитики прогнозируют ежегодное увеличение объемов железнодорожных грузоперевозок на 1,5-2% до 2027 года.[134]

Развитие транспортной системы России должно быть приоритетной задачей государства и направлено на повышение ее эффективности, так как она оказывает существенное влияние на пространственное, экономическое развитие и социально-культурную сферу жизни населения, уровень её качества. Следует отметить, что данная сфера сталкивается с многочисленными серьёзными проблемами, среди которых выделяются

[134] Транспорт России: информационно-статистический бюллетень. 2022 год. М. 2023. 31 с. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/ media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.

следующие:

– высокая степень износа парка подвижного состава транспортных предприятий и других объектов транспортной инфраструктуры, средний уровень которого достигает 40%. Наибольший износ фиксируется на автобусах междугороднего и международного сообщения – 77,9% и 63,8% соответственно. Вагонный парк также требует обновления – его изношенность оценивается в 40%. С 2020 года наблюдается спад в производстве определенных моделей вагонов, снизились объёмы производства буксирных судов для морских и внутренних водных перевозок, а также пассажирских автобусов вместимостью от 10 пассажиров отдельными производителями.

– недостаточное финансирование. Наиболее ярким примером является сфера пассажирских железнодорожных перевозок, где капиталовложения последовательно снижались: в 2022 году их индекс достиг лишь 70,9%, что даже ниже показателя автомобильного транспорта (85%). Такая ситуация с недофинансированием блокирует эффективное использование имеющегося воспроизводственного потенциала национальной экономики. Так, сокращение бюджетного финансирования транспортной сферы примерно на 1,5 миллиарда рублей существенно ограничивает реализацию производственных возможностей страны;

– растёт доля нерентабельных транспортных компаний в структуре видов транспорта по отрасли – от 20% в сегменте трубопроводного транспорта до максимальных 74% в сегменте морских пассажирских перевозчиков;

– существенной рост тарифов по всем видам транспорта: в 2023 году стоимость грузоперевозок возросла в среднем на 28,6% по сравнению с предыдущим годом, а пассажирские перевозки подорожали на 7%. В разрезе видов транспорта лидирует по росту тарифов традиционно воздушный транспорт, его услуги подорожали 116,6%, за ним следует железнодорожный транспорт с ростом в 113,0% в грузовом сегменте. Наблюдается фиксируется

сокращение протяженности определенных железнодорожных маршрутов на фоне постоянного повышения цен на услуги этого вида транспорта.

– высокий уровень аварийности на транспорте и неудовлетворительное обеспечение транспортной безопасности. На автомагистралях наблюдается критический прирост дорожно-транспортных происшествий – в среднем на 130-160% ежегодно. На воздушном транспорте фиксируется 30-40 инцидентов в год, связанных с возникшей технической неисправностью воздушных судов в полёте. На железнодорожном транспорте произошло 11-18 несчастных случаев в год. Всё это указывает на определённые проблемы в организации обеспечения безопасности перевозок и эксплуатации транспортной инфраструктуры;

– ограничение транспортной доступности в отдалённых районах и отдельных территориях России;

– высокие совокупные логистические издержки в товарообороте, которые составляют 18-21% в структуре валового внутреннего продукта. Согласно плану развития отрасли, к 2030 году предполагается двукратное сокращение этих затрат до 10%;

– серьёзный экологический ущерб, который наносит эксплуатация транспорта. В общей структуре загрязнений от транспортных средств около 90% вредных выбросов приходится на автомобили.[135]

Для решения существующих проблем требуется комплексный подход, который должен охватывать оптимизацию и повышение эффективности системы логистики, развитие объектов транспортной инфраструктуры и отрасли транспортного машиностроения, совершенствование законодательной базы, гарантирующей экономическую и физическую доступность транспортных услуг для всех категорий граждан. Внедрение инноваций в транспортную сферу не только повысит уровень безопасности, но и значительно уменьшит экологический ущерб от транспортной

[135] Транспорт России: информационно-статистический бюллетень. 2022 год. М. 2023. 31 с. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/ media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.

деятельности. Реализация транспортно-транзитного потенциала стимулирует процесс восстановления утраченных традиционных транспортных связей и выход России на международные рынки. Активизация сотрудничества государственных структур с бизнесом является может стать основой решения этих задач. Необходимо развивать модели государственно-частного партнёрства, усиливая взаимодействие между госорганами и коммерческими организациями на взаимовыгодных условиях.[136]

Государственный регулирование и контроль, а также участие в функционировании транспортных предприятий играют ключевую роль в развитии российской транспортной системы. В России государственный транспортный сегмент транспортного рынка предоставляет монопольные услуги, поскольку при естественной монополии и технологической инфраструктуре для грузов и пассажиров конкуренция практически невозможна (Рис. 3.1.). Государство оставляет за собой право контроля в транспортной отрасли путём госучастия в предприятиях транспорта.

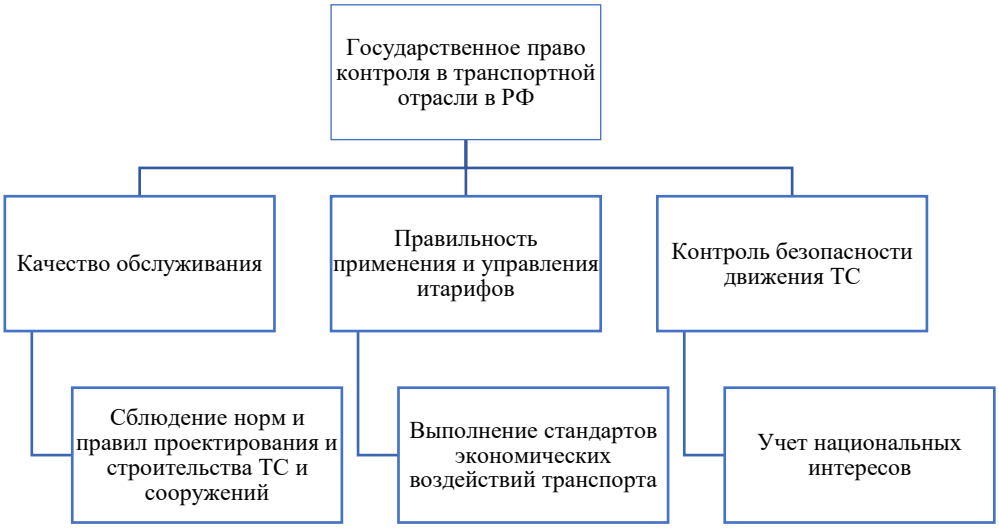


Рис. 3.1. Объекты и инструменты государственного контроля в сфере транспорта

Источник: составлено автором

Функции управления транспортной системой и их практическая реализация создают условия и основу организации грузоперевозок и

[136] Арский, А.А. Тенденции трансформации транспортной отрасли России / А. А. Арский, О. Н. Жильцова, Д. А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2023 — Т. 15 — № 5 —— URL: https://esj.today/PDF/82ECVN523.pdf - Текст: электронный. (дата обращения: 06.04.2024).

функционирования всей национальной транспортной системы России. Активное участие и роль государства в этой сфере реализуется через разработку соответствующих отраслевых государственных программ.

Примером может служить реализуемая в России Госпрограмма «Развитие транспортной системы» (ГП-24), которая включает целый комплекс целевых проектов и процессную часть. Проектная часть охватывает 12 федеральных проектов в составе национальных проектов России, 9 самостоятельных федеральных проектов и 4 ведомственных проекта. На финансирование этой составляющей в 2022 году было запланировано 61,9% бюджета всей госпрограммы с постепенным увеличением этой доли до 62,5% к 2024 году. Остальная часть бюджета финансирования проекта (34,3% в 2022 году до 32,6% к 2024 году) была направлена на девять комплексных процессных мероприятий.[137]

При этом, несмотря на значительный объём финансирования в совокупности 34-х мероприятий, данная госпрограмма не включает такие приоритетные проектные инициативы, как развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, беспилотная аэродоставка грузов, формирование сети транспортно-логистических центров, развитие инфраструктурных объектов высокоскоростного железнодорожного транспорта и др.

Наибольшая часть средств из бюджета госпрограммы ГП-24 была направлена на сегмент автомобильного транспорта – капитальный ремонт и строительство автодорог федерального значения, в частности, в 2022 году 29,3% всего бюджета ГП-24 (371 787,3 млн. руб.), в 2023 году расходы составили 371 787,3 млн. рублей (28,6 %) и в 2024 году израсходовано было 371 701,0 млн. рублей (27,9 %).

Главным источником финансирования указанной госпрограммы

[137] Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

согласно законопроекту о ГП-24 выступил федеральный бюджет, из которого запланированы ассигнования на эти цели в объёме: 2022 году - 1 273 508,3 млн. рублей, в 2023 году - 1 298 834,7 млн. рублей, в 2024 году - 1 329 621,5 млн. рублей (табл. 3.6.).[138]

Таблица 3.6.

Сведения о финансовом обеспечении ГП-24 в 2022 - 2024 годах, млн. руб.

Источник финансового обеспечения	Объем финансового обеспечения согласно паспорту			
	всего по всем годам 2 реализации[139]	из них:		
		2022 год	2023 год	2024 год
Расходы по ГП-24, всего в том числе:	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	2 281 428,4	2 198 226,1	2 685 650,9
федеральный бюджет	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	1 273 508,3	1 298 834,7	1 329 621,5
бюджеты государственных внебюджетных фондов	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	1 071,0	1 673,7	702,6
консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	353 526,4	398 617,0	467 779,0
бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов (бюджеты территориальных фондов обязательного медицинского страхования)	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	-	-	-
внебюджетные источники	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	811 753,4	727 028,5	1 166 693,0
Объем налоговых расходов Российской Федерации (справочно)	данные в паспорте ГП-24 отсутствуют	278 766,7	201 206,7	220 ,0

Источник: составлено автором на основе Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

Динамика показателей по госпрограмме представлена в следующей

[138] Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

[139] В случает отсутствия данных о финансовом обеспечении за весь период реализации госпрограммы указывается, что «данные в паспорте ГП-24 отсутствуют».

таблице 3.7.

Таблица 3.7.

Динамика показателей по госпрограмме ГП-24 в 2021-2024 годах

Наименование	Объем бюджетных ассигнований (млн. рублей)	Всего показателей на уровне госпрограммы	Количество показателей, значения которых по сравнению с предыдущим годом				Прекращают действие	Отклонение от предыдущего года	
			увеличены	снижены	сохранены на	начинают действ		бюджетных ассигнов	количества показа
2021 год	1 276	7	-	-	-	-	3	-	-
2022 год	1 273	6	4	-	0	2	-	-2 889,3	-1
2023 год	1 298	6	6	0	0	0	0	25 326,4	0
2024 год	1 329	6	6	0	0	0	0	30 786,8	0

Источник: составлено автором на основе Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

По сравнению с 2021 годом план бюджетных ассигнований на ГП-24 предусматривал их сокращение в 2022 году. Однако, несмотря на уменьшение финансирования на 2 889,3 млн. рублей (0,2%) в 2022 году был достигнут рост четырёх целевых показателей программы по сравнению с 2021 годом. В последующие годы (2023 и 2024 гг), бюджетные средства были увеличены: на 25 326,4 млн рублей (2%) и 38 008,8 млн рублей (2,9%) соответственно, что также сопровождалось улучшением динамики шести показателей по каждому году. Вместе с тем, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 два показателя госпрограммы ГП-24 были скорректированы в сторону их уменьшения. Значение показателя «Транспортная доступность населения» было снижено в плане на 2023 год с 9,5 до 9,0 тыс. пасс.-км на 1 жителя, а показатель «Объем экспорта услуг транспортного комплекса» был уменьшен с 20,5 до 20,0 млрд долларов. Несмотря на вносимые понижающие показатели корректировки, общий объём финансирования ГП-24 на 2022-

2024 годы вырос на 268 276,5 млн рублей (+7,4%).[140]

В рамках стратегического развития транспортной системы России особый акцент делается на внедрение инновационных решений в автомобильно-дорожную инфраструктуру в целях обеспечения и повышения безопасности дорожного движения. Предотвращение дорожно-транспортных происшествий, снижение уровня аварийности, травматизма на дорогах и сохранение жизни и здоровья людей является главной целью и приоритетом в организации безопасного дорожного движения. В рамках национальных проектов в транспортной сфере развитие объектов автомобильно-дорожной инфраструктуры формирует специфику организации транспортных потоков и безопасности дорожного движения в городах.

Министерство транспорта России представило в марте 2023 года новую Концепцию по цифровой трансформации организации дорожного движения[141]. Эта инициатива кардинально меняет подход к управлению транспортными потоками, переходя от массового к индивидуальному регулированию. Инновационная система предполагает создание «внутренних агентов» в потоке для повышения равномерности движения и формирование специальных групп транспортных средств для безопасного пересечения регулируемых переездов.

Концепция предусматривает также оптимальное распределение транспорта по маршрутам, направление автомобилей на предварительно забронированные парковочные места и организацию взаимодействия при маневрировании и проезде нерегулируемых перекрестков. Система контроля трансформируется от точечного наблюдения с помощью камер к всеобъемлющему мониторингу с участием всех участников движения, что оптимизирует в максимальной степени использование ресурсов улично-

[140] Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

[141] Планирование городских транспортных систем: качество, доступность, эффективность // Научно-практическая конференция ОАО «НИИАТ». 14 марта 2023. https://www.niiat.ru/information/novosti/oao-niiat-provelo-nauchno- prakticheskuyu-konferenciyu-planirovanie-gorodskih-transportnyh-sistem-kachestvo-dostupnost-effektivno/

дорожной сети.

Основой цифровизации грузового транспортного сегмента служит мониторинг маршрута движения и загруженности транспортных средств, перевозящих опасные, крупногабаритные и тяжеловесные грузы в едином цифровом контуре. Международные и внутренние магистральные грузоперевозки по разработанным оптимальным логистическим маршрутам характеризуются интерактивностью движения автотранспорта при выполнении терминальных операций. Доставка небольших грузовых партий в городских условиях осуществляется с помощью лёгких коммерческих автомобилей и координируется через цифровое взаимодействие между грузоотправителями и получателями. Весь электронный документооборот интегрирован в общую цифровую систему грузоперевозок.

В современных реалиях возникает необходимость разработки интегрированной цифровой платформы, обеспечивающей централизованный мониторинг всей транспортной системы России. Такая система позволит из единого координационного центра осуществлять контроль и управление транспортной транспортными потоками, проходящими по территории страны. Для эффективного анализа и прогнозирования движения транспорта предполагается внедрение передовых технологий искусственного интеллекта и Big Data. Таким образом, формирование общего цифрового контура становится ключевой задачей для оптимизации функционирования всей национальной транспортной системы.

Трансформация в цифровой формат организации дорожного движения приведет к максимальному использованию пропускных возможностей транспортной инфраструктуры, ускорению логистических потоков, безопасности цепей поставок. Основой для этих изменений должна стать единая цифровая платформа, которая объединит все информационные решения по стандартизированным правилам с учётом передового опыта в этой сфере. Такой подход существенно оптимизирует использование дорожной инфраструктуры, значительно снизит количество нарушений ПДД

и аварийных ситуаций.

3.2. Транспортная система Республики Беларусь

Одним из ключевых факторов интеграции транспортной системы Беларуси в мировую экономику и со странами ЕАЭС является эффективное использование её национальных транспортных магистралей. Выгодное географическое положение и функционирующие на территории республики транспортные маршруты позволяют выстраивать наиболее эффективную логистику с кратчайшими маршрутами и короткими сроками доставки грузов между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским союзом.

Транспортный комплекс Беларуси представляет собой консолидированную систему, включающую различные виды транспорта. Исследование состояния транспортной отрасли к началу 2024 года демонстрирует следующую картину: общее количество транспортных организаций достигло 11 813 единиц. Структурно они распределяются между несколькими секторами: наибольшую долю занимают предприятия сухопутного и трубопроводного транспорта - 9988 единиц, значительно меньше компаний специализируется на складировании и вспомогательных транспортных операциях - 1799 единиц. Воздушный и водный транспортный сегмент представлены наименьшим числом организаций: воздушный транспорт насчитывает всего 19 единиц, а водный - лишь 7 единиц.[142]

Однако, сравнивая вышеуказанные цифры с более ранним периодом, следует констатировать отрицательную их динамику. Так, в 2019 году функционировало 13 696 транспортных предприятий, то есть произошло сокращение на 1883 организации, что в процентном выражении составляет 13,75% от первоначального их количества.

За этот же период (2019-2024гг.) наблюдался стабильный рост доли добавленной стоимости в ВВП Беларуси за счёт сектора логистики,

[142] Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. - Минск : Нац. Стат. Ком. Респ. Беларусь, 2025.

транспорта и складских услуг в Беларуси. К 2024 году этот сектор экономики сформировал добавленную стоимость в размере 7,188 млрд рублей. В структуре валового внутреннего продукта Республики Беларусь данная отрасль заняла четвертую позицию, обеспечивая 5,9% от общего ВВП страны[143].

Для всестороннего анализа и оценки транспортной инфраструктуры Беларуси целесообразно провести анализ динамики протяжённости её путей сообщения, как важнейшего элемента национальной транспортной системы (за период 2019-2023 гг.) (таблица 3.8.).

Таблица 3.8.

Протяженность путей сообщения в Республике Беларусь, 2019-2023 гг.

Показатель	Годы					Темп роста 2023 г к 2019 г., %
	2019	2020	2021	2022	2023	
Железнодорожные пути общего пользования, км	5490	5491	5491	5480	5480	99,82
Автомобильные дороги общего пользования, тыс. км	101,0	101,5	101,6	101,9	102,4	101,39
Магистральные трубопроводы, км, из них:	11 571	11 635	11 657	11 653	11 728	101,36
газопроводы	7837	7880	7920	7916	7901	100,82
нефтепроводы	2983	2983	2983	2984	2984	100,03
нефтепродуктопроводы	751	772	754	754	843	112,25
Внутренние водные пути общего пользования	1745	1745	1775	1730	2136	122,41

Источник: составлено автором на основе Стат. ежегодник Республики Беларусь, 2024: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь; под ред. И. В. Медведева. - Минск : Белстат, 2024. - 317 с

На территории Республики Беларусь для обеспечения перевозок грузов и пассажиров функционируют шесть основных видов транспорта, в частности: автомобильный, железнодорожный, воздушный, внутренний водный, трубопроводный и городской общественный транспорт.

Исследование и анализ инфраструктурных изменений в части протяжённости путей сообщения, представленных в таблице 3.8, выявляет,

[143] Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2024 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. - Минск : Белстат, 2024. - 317 с.

что за последние пять лет наиболее существенное развитие произошло в дорожной сети Беларуси – протяжённость автомобильных дорог общего пользования выросла на 1400 километров. К началу 2024 года общая протяженность газопроводных магистралей достигла 7901 километр, увеличившись на 64 километра с 2019 года. Нефтепродуктопроводы также продемонстрировали рост – их длина составила 843 километра, что на 92 километра больше показателя пятилетней давности. Что касается других транспортных магистралей республики, то изменения их протяженности были минимальными за исследуемый период.[144]

Транспортировка пассажиров и грузов традиционно составляет два основных направления в развитии транспортной системы Беларуси. Но как было отмечено ранее, географическое положение страны смещает вектор развития в функционировании национальной транспортной системы в сегмент грузоперевозок (табл. 3.9.).

Таблица 3.9.

Перевозки грузов по видам транспорта, тыс. тонн

Вид транспорта	Годы					Темп роста 2023 г к 2019 г, %
	2019	2020	2021	2022	2023	
Железнодорожный:	140 040	141 437	131 439	126 758	146 295	104,47
международное сообщение	95 947	100 015	96 477	95 686	112 785	117,55
из него транзит	46 708	45 113	38 347	32 192	39 082	83,67
Автомобильный:	192 475	191 660	180 226	162 579	166 671	86,47
международные перевозки	10 633	11 587	11 329	12 737	14 001	131,67
из него транзит	2691	2638	2602	2815	2849	105,87
Воздушный (международные перевозки)	11	41	39	57	55	500
Трубопроводный:	134 199	130 589	132 549	126 106	124 430	92,72
из него транзит	96 568	91 361	92 952	90 288	88 711	91,86
Внутренний водный	4486	3758	2960	2144	2019	45,01
Все виды транспорта	471 210	467 486	447 212	417 643	439 471	93,26

Источник: составлено автором на основе Стат. ежегодник Республики Беларусь, 2024: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь; под ред. И. В. Медведева. - Минск : Белстат, 2024. - 317 с

Значительная часть грузов в Беларуси (37,9% в 2023 году) транспортируется посредством автомобильных перевозок. Это объясняется

[144] Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2024 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. - Минск : Белстат, 2024. - 317 с

территориальной спецификой республики – её относительно небольшими размерами и экономико-географической компактностью, что делает автомобильный транспорт особенно эффективным логистическим решением для грузоотправителей.

Беларусь является ключевым транзитным государством, через которое пролегают значимые международные транспортные коридоры. Белорусский участок Критского коридора №9 проходит от границы Украины в Россию через города Гомель, Могилёв, Оршу и Витебск, и связывает коридор несколько государств: от Финляндии через Литву, Россию, Беларусь и Украину до Молдовы, Румынии, Болгарии и Греции. На территории Беларуси транспортный коридор №9 имеет ответвление, соединяющее Гомель, Минск, Вильнюс и порт Клайпеда. Устойчивое транспортное сообщение между южными и северными морскими акваториями Европейского континента стало возможным в том числе благодаря использованию транзитных возможностей данного транспортного коридора.

Второй важный транзитный маршрут – транспортный коридор №2, который проходит от Лондона через Париж, Берлин и Варшаву до Минска, а затем продолжается в направлении Москвы и Нижний Новгород. Данный маршрут обладает существенными конкурентными преимуществами в части транспортной логистики, поскольку сокращаются сроки доставки грузов по территории Беларуси на 30-40% в сравнении с альтернативными маршрутами через страны Балтии и Украину.

Перевозчики из более чем 40 стран мира сегодня используют маршруты Беларуси для транзита грузов автотранспортом. Анализ показывает, что среди ключевых направлений выделяются Российская Федерация, Турецкая Республика, Венгрия, ФРГ, а также Литва, Польша и Казахстан. Вместе с тем, следует обратить внимание на негативную динамику: за рассматриваемый период объемы автомобильных грузоперевозок в Беларуси демонстрировали устойчивое снижение по причине геополитической напряжённости (вводимых секторальных санкций

в отношении республики). В Европейском союзе с мая 2024 года повсеместно вступили в силу обязательные требования, касающиеся усиленного контроля за техническим состоянием транспортных средств, въезжающих из третьих стран. Профильные контролирующие органы ЕС наделены правом проводить внезапные придорожные проверки коммерческого транспорта, зарегистрированного за пределами Европейского союза.

Экономическое благосостояние населения, инвестиционная активность в производственном секторе и экономические показатели государств, тяготеющих к транзитным маршрутам Беларуси – ключевые детерминанты состояния национального транспортного рынка. [145] Прогнозируется, что вероятными причинами сокращения на ближайший период транспортных перевозок может стать уменьшение доходов граждан и связанное с этим относительное снижение уровня жизни. В связи с этим импорт в денежном эквиваленте может уменьшиться из-за сниженного спроса на иностранную продукцию среднего ценового сегмента. При этом произойдёт переориентация импортных потоков: азиатское направление с товарами по относительно умеренными ценами (Китай, Турция и соседние страны) усилит позиции, в то время как европейский импорт будет сокращаться.

Ключевыми факторами, которые оказывают значительное влияние на развитие рынка автомобильных грузоперевозок, являются увеличение стоимости топливных ресурсов и расходов на оплату труда водителей, осуществляющих международные рейсы. Данные затраты составляют основную часть в структуре себестоимости оказываемых автотранспортных услуг, вследствие чего напрямую влияют на рентабельность транспортных компаний.[146]

В сегменте железнодорожных грузоперевозок треть от всего рынка

[145] Ивуть, Р. Б. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: теория, методология, практика / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель. - Могилёв : Белорусско-Российский ун-т, 2023. - 192 с.
[146] Полещук, И. И. Логистика транзитных грузопотоков: состояние и перспективы развития / И. И. Полещук // Научные труды БГЭУ. - 2023. - Вып. 5. - С. 297-305.

(33,3%) приходится на Белорусскую железную дорогу, государственное объединение находящейся в ведомстве Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси. Интегрированная в евразийскую железнодорожную сеть, она обеспечивает логистическое обслуживание внешнеторговых операций. Через территорию Польши железнодорожная инфраструктура Беларуси сопряжена с железными дорогами западноевропейских стран, государств Балтийского региона и Содружества Независимых Государств. На западных границах, транспортные узлы, где сходятся пути с различающейся шириной колеи. Имеющаяся инфраструктура на пунктах пропуска позволяет совершать практически все логистические операции по обработке любых грузов. Основные пункты перегрузки сосредоточены в железнодорожных узлах Гродно и Бреста.

Белорусская железная дорога уделяет особое внимание контейнерным перевозкам всех видов: транзитным, экспортно-импортным и внутриреспубликанским. Для их осуществления на железнодорожных станциях функционируют более 20 специализированных терминалов для обработки крупнотоннажных грузов и 19 для среднетоннажных. Помимо модернизации терминалов приоритетом является и качество предоставляемых услуг и сервисов грузоотправителям, включая реализацию логистического принципа доставки «от двери до двери» и «железнодорожная станция - склад получателя». Однако, несмотря на принимаемые меры по развитию контейнерной инфраструктуры, её производственные мощности пока ещё не удовлетворяют в полной мере существующие потребности. [147]

Белорусская железная дорога развивает партнёрские отношения и активное сотрудничество с российскими железнодорожными компаниями в сфере организации грузоперевозок специализированными контейнерными поездами. Взаимодействует с профильными отраслевыми международными организациями в сегменте железнодорожного транспорта, такими как:

[147] Белорусская железная дорога: двигаться в ногу со временем // Вестник Евразии Режим доступа: http://eav.ru/publ1.php?publid=2009-04a04&ysclid=mf88aadjxh597893545

Международный союз железных дорог, Организация сотрудничества железных дорог межправительственного уровня, Совет по железнодорожному транспорту, объединяющий государства СНГ и страны Балтии. ГО «Белорусская железная дорога» является компанией соучредителем АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА») – первый интеграционный проект в области развития контейнерного транзита на территории ЕАЭС. Партнерство с этими структурами составляет основу стратегических интеграционных приоритетов белорусской железнодорожной системы.

Республика Беларусь обладает развитой системой авиатранспорта, включающей ряд государственных организаций, которые обеспечивают пассажирские и грузовые перевозки воздушным видом транспорта внутри страны и на международных маршрутах. Как и в любом другом государстве в Беларуси критически важно развитие авиации как наиболее динамичного элемента транспортной системы. Особое значение воздушных перевозок проявляется в экстренных ситуациях, когда необходима быстрая и оперативная доставка грузов в отдаленные или труднодоступные регионы. Беларусь располагает разветвленной аэропортовой сетью, соединённых воздушными маршрутами с более чем 30 крупными городами Евразийского экономического союза. Центральный аэропорт государства – Минск-2 – обеспечивает авиасообщение с городами четырех континентов: Европы (сейчас ограничено сообщение), Азии, Америки и Африки. Ведущий авиаперевозчик страны – компания «Белавиа», состоящая с 1997 года в Международной ассоциации авиаперевозчиков IATA и заключила партнерские договоры с 48 авиакомпаниями мира. Такая транспортная инфраструктура способствует увеличению пассажиропотока. В настоящее время перевозчик модернизирует свой воздушную отрасль перевозок, внедряя современные лайнеры, соответствующие международным стандартам безопасности и экологии. Однако, их количество не

соответствует потребностям государства в обновлении авиапарка в полной мере и требуются значительные инвестиции в эту сферу.

Трубопроводный транспорт Беларуси также имеет важное значение для страны и в целом на евразийском континенте. Через территорию Беларуси проходят крупные магистральные трубопроводы, традиционно ранее обеспечивающие транзит газа и нефти между Россией и странами Европы, Их общая протяженность составляет 11728 км. Эти трубопроводы, включающие газопроводы и нефтепроводы, связывают Беларусь с Россией, Украиной, Литвой и Польшей. Более 3000 км из них составляют нефтепроводы и нефтепродуктопроводы, используемые для обеспечения белорусских нефтеперерабатывающих заводов сырой нефтью, а также для транзита российской нефти.

Транспортировка сырой нефти по территории Беларуси эффективно осуществляется через систему проходящих нефтепроводов – специальные комплексные сооружения, включающие трубопроводы, перекачивающие станции и резервуары для хранения. В Беларуси функционирует 843 км нефтепроводов для перекачки дизельного топлива и бензина, а общая протяженность основных нефтепроводов составляет 2984 км по всей территории страны.

Один из крупнейших в мире нефтепровод «Дружба», проходящий, в том числе по территории Беларуси, снабжает сырьём белорусские нефтеперерабатывающие заводы и одновременно является транзитным магистральным трубопроводом для поставок российской нефти из Западной Сибири и Поволжья в европейские государства. Нефтепровод имеет две ветви: первая пролегает через Мичуринск и Унечу до Полоцка, откуда нефть поступает в страны Балтии, в частности, в порт Вентспилс; вторая ветка проходит через Мозырь до Бреста, и далее в Польшу и Германию. Кроме того, от Мозыря ответвлялась юго-западная ветка, идущая в Украину и далее

в Западную Европу.[148]

Транспортировку нефти по трубопроводу на территории Беларуси обеспечивают два предприятия-оператора: гомельское предприятие «Дружба», которое отвечает за нефтепередачу и транзит от границы России до Мозыря и нефтетранспортная компания в Новополоцке, которое транспортирует нефть на маршруте Сургут-Полоцк в направлении Литвы и Латвии. Оба предприятия в основном сфокусированы на транзитной функции нефтетранспортировки.

Белорусская система трубопроводов, обслуживаемая компанией «Газпром трансгаз Беларусь», насчитывает семь крупных магистральных трубопроводов общей протяженностью свыше 7901 километра. Система включает подземные хранилища газа в Осиповичах, Прибуге и Мозыре, а также разветвленную сеть из 226 станций газораспределения.

В транспортной системе Беларуси значимое место занимает внутренний водный транспорт. Грузопассажирские перевозки осуществляются по водным маршрутам республики, общая протяжённость которых составляет более 2100 километров. Внутренние водные пути сообщения Беларуси образуют крупные реки, в числе которых Днепр, Западная Двина, Неман, Припять, Сож, и также Заславское водохранилище, Микошевичский и Днепровско-Бугский канал.

Этот вид транспорта в республике преимущественно обслуживает потребности в перевозках строительной отрасли. Осуществляется доставка строительных материалов, негабаритных грузов, минерального сырья, а также нефтепродуктов.

Транспортные и технические суда различного класса и назначения базируются в портах Бреста, Могилёва, Мозыря, Пинска, Витебска, Гомеля, Гродно, Микашевичи, Речицы и Бобруйска, находящихся вдоль бассейнов шести крупных рек: Припяти, Днепра, Сожа, Березины, Немана и Западной

[148] Липский В.К., Комаровский Д.П. и др. Технические и ландшафтные характеристики магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов Беларуси // Вестник Полоцкого государственного университета. №12, 2004. с.140-145

Двины.

Речные порты Бреста, Гомеля, Мозыря и Бобруйска являются многофункциональными и оснащены железнодорожной инфраструктурой для обработки смешанных грузов. Несмотря на то, что вклад внутреннего водного транспорта не превышает 1%, через территорию Республики пролегает важный международный водный маршрут Буг-Припять-Днепр-Чёрное море, активно используемый для перевозки различных типов грузов.[149]

В четырех городах – Гомеле, Пинске, Мозыре и Бобруйске – расположены предприятия водных путей сообщения республики. Несмотря на небольшую роль в транспортной системе, Беларусь активно развивает собственный торговый флот и осваивает новые направления экспортных поставок как в ближнее, так и в дальнее зарубежье.

Судостроительные предприятия, а также различные транспортно-экспедиционные организации составляют основу водного транспортного комплекса. К ключевым предприятиям этой отрасли относятся ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская судоходная компания», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания».

Беларусь, не имея прямого выхода к морю, традиционно стремилась интегрировать свои водные артерии в европейскую транспортную сеть. Возведение новых судоходных шлюзов европейского стандарта (Тришин, Кобрин, Залузье, Дубой, Новосады) открывает для республики перспективу связать внутренние водные пути с портами Балтики и Черноморья. Эта стратегия позволит включить белорусские водные маршруты в развитую систему внутренних водных коммуникаций Западной Европы.

С 2019 по 2024 год наблюдалось значительное падение объёма грузоперевозок по внутренним водным путям - более чем в два раза. Данная

[149] Семенчук А.В, Ханько М.В. Анализ состояния и тенденций развития транспортной системы Республики Беларусь. Вестник Гродненского государственного университета имени Янки Купалы. Серия 5. Экономика. Социология. Биология. 2020. Т. 10. № 3. С. 58-64

тенденция объясняется изменением структуры грузопотоков в пользу железнодорожного транспорта. Что касается пассажирских водных перевозок, они теперь используются исключительно для туризма.

Анализируя структуру национальной экономики Беларуси, можно заключить, что транспортный комплекс играет в ней существенную роль. Особое положение занимает международная логистика, в частности международные грузоперевозки. Республика Беларусь обладает рядом предпосылок для активного развития сегмента международных грузоперевозок, которые обусловлены следующими обстоятельствами:

1. Географическое положение. Особое географическое расположение Беларуси делает ее ключевым стратегическим транспортным узлом, соединяющим различные регионы мира. Через территорию этой республики проходят оптимальные маршруты, связывающие Восток с Западом и Север с Югом. Дорожные ведомства и Правительство страны выделяют значительные финансовые средства и ресурсы для обеспечения высокого качества международных транспортных магистралей. Модернизация пограничных пунктов пропуска является приоритетным направлением развития, направленным на увеличение их пропускной способности и сокращение времени ожидания при пересечении границы.

2. Технические возможности. По отдельным направлениям в Беларуси, включая крупные транспортные узлы в Минске, Бресте и Гродно, имеется хорошо развитая инфраструктура для удовлетворения потребностей грузоотправителей в транспортно-логистических услугах, за исключением несколько отстающих технологий контейнеризации перевозок. Однако, транспортная интеграция со странами ЕАЭС в рамках согласованной (скоординированной) транспортной политики позволит решить и эту проблему.

3. Устойчивая технологическая структура транспортных операций. В Беларуси функционирует эффективно отлаженная система транспортных операций, включая приграничные участки и крупные промышленные

центры. Благодаря наработанному опыту квалифицированным кадрам, здесь эффективно выполняются все этапы грузоперевозок, включая обработку грузов и оформление необходимой сопроводительной документации. Эта эффективно функционирующая проверенная временем технологическая база обеспечивает надежность и безопасность транспортных услуг.

Анализ транспортной системы Республика Беларусь выявляет и ряд ключевых проблем, снижающих эффективность её функционирования, в числе которых:

– высокий износ основных фондов многих транспортных предприятий и подвижного состава;

– превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети;

– невысокий уровень развития мультимодальных перевозок, которые не функционируют как единый интегрированный процесс, объединяющий все виды транспорта и сопутствующие логистические услуги;

– объекты транзитной инфраструктуры Беларуси, в том числе на участках международных транспортных коридоров, не соответствуют по отдельным характеристикам (технико-технологическим, сервисным и др.) мировым стандартам;

– высокий уровень затрат на логистику. В Беларуси они достигают более 20% ВВП, в то время как в мире этот показатель составляет не более 10% (как пример, 8,5% в США и Европе). Рост тарифов на энергоресурсы и коммунальные услуги является основной причиной роста затрат, что негативно сказывается на рентабельности транспортно-логистических предприятий;[150]

– недостаток комплекса транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку).

Государственное регулирование и управление развитием отрасли

[150] Кудряшов Н. Г. Барьеры и проблемы развития транспортно-логистической отрасли в Республике Беларусь // Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции [Электронный ресурс] : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Респ. Беларусь, Минск, 25 марта 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2020. – С. 29-33.

транспорта в Беларуси осуществляется в соответствии с рядом принятых стратегических программных документах. К числу основных относятся:

1. Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы (постановление Совмина № 165 от 23.03.2021), направленная на улучшение и повышение эффективности транспортной системы страны.

2. «Стратегия инновационного развития транспортного комплекса до 2030 года» (приказ Минтранса № 57-Ц от 25.02.2015), направленная на внедрение передовых технологий и модернизацию инфраструктуры.

В сфере безопасности дорожного движения приоритеты обозначены в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения (постановление Совмина № 329 от 23.05.2023). Она акцентирует внимание на развитии интеллектуальных транспортных систем, цифровизации управления движением и повышении безопасности на дорогах общего пользования. Постановление № 724 от 25.10.2023 детализирует применение этих технологий на автодорогах и направлено на совершенствование управления транспортными потоками и повышение уровня качества транспортных услуг.

Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» устанавливает ряд основополагающих принципов, определяющих деятельность транспортной сферы, к числу которых относятся равенство субъектов, баланс государственных и частных интересов, взаимная ответственность, а также безопасность транспортных операций. Эти принципы отражают фундаментальные подходы, текущие социально-экономические и геополитические изменения, но требуют их дальнейшей адаптации и уточнения, особенно в контексте безопасности транспортных процессов.

Значительным шагом в развитии транспортного законодательства в сегменте пассажирских перевозок стало принятие Указа Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. № 32, который касается регулирования автомобильных пассажирских перевозок. Основные цели этого документа: повышение уровня и стандартов безопасности перевозок

пассажиров, ужесточение мер ответственности для компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, формирование конкурентных условий в пассажирском сегменте транспортного рынка. Важным элементом этого указа является введение цифровой платформы «Реестр автомобильных перевозок пассажиров», позволяющей контролировать деятельность перевозчиков.

В контексте использования беспилотных транспортных средств и нарастания геополитической напряжённости Республика Беларусь сделала шаг к регулированию этой сферы, приняв Указ Президента от 25 сентября 2023 г. № 297. Документ запрещает физическим лицам ввоз, эксплуатацию и оборот беспилотных летательных аппаратов, что связано с обеспечением национальной безопасности.

Активная интеграционная работа ведётся на уровне Союзного государства, включающего Беларусь и Россию, продолжается процесс интеграции их национальных транспортных систем. Создание объединённой транспортной системы является одной из приоритетных задач, закрепленных в Договоре о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 года (статья 17). Ключевыми направлениями работы по реализации этой задачи являются гармонизация законодательства, регулирующего рынок транспорта, и формирование общего рынка транспортных услуг. В 2023 году, в контексте дальнейшего углубления сотрудничества двух государств, был принят модельный правовой акт «О системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который направлен на создание единого страхового рынка для граждан обеих стран и установление взаимного признания документов о страховании ответственности.

3.3. Транспортная система Республики Казахстан

Транспортная система Казахстана имеет важнейшее значение как для национальной экономики республики, так и для евразийского региона в целом. Благодаря своему стратегическому положению на пересечении

Европы и Азии, а также по причине закрытия ряда маршрутов в условиях геополитической напряжённости и вводимых санкций в сфере перевозок в отношении России, Казахстан становится ведущим транзитным государством в регионе и направляет значительные инвестиции и доходы от транзита на развитие своей транспортной инфраструктуры. Транспортная политика государства направлена на создание современной и интегрированной транспортной системы, которая будет удовлетворять как внутренним потребностям в перевозках, так и спрос на транзит со стороны других государств.

По территории Казахстана проходят участки маршрутов ключевых транзитных транспортных коридоров МТК «Север-Юг» и Среднего коридора (ТМТМ). Однако, растущие потребности в транзите диктуют необходимость увеличения пропускной способности данных участков МТК, модернизации их инфраструктурных объектов, организации бесшовного логистического потока, заключение новых международных договоров.

Континентальные транспортные маршруты, связывающие Европу, Ближний Восток и регион Восточной Азии, представлены несколькими масштабными реализуемыми инфраструктурными проектами в составе коридоров Север-Юг и Среднего. Такие проекты характеризуются необходимостью осуществления долгосрочных инвестиций и вовлекают множество международных участников. Участие Казахстана в этих транспортных артериях отражена графически на рисунке 3.2.

Транскаспийский международный транспортный маршрут объединяет инфраструктуру Кавказского региона с железнодорожными системами Азербайджана и Грузии, включает черноморские порты Грузии, каспийские порты Баку, Актау и Курык, железнодорожную сеть Казахстана, а также пограничные пункты с Китаем – Достык, Хоргос и Бахты.



Рис.3.2. Роль Казахстана в Среднем коридоре и коридоре Север-Юг[151]

Источник: МФЦА, Aries Shipping Agency, сайт порта Поти, сайт порта Баку, Всемирный банк, VesselTracker.com

МТК «Север-Юг» объединяет ряд инфраструктурных элементов: от железных дорог Казахстана до портов на Каспии, включая сухопутный терминал на ирано-туркменской границе, транспортные магистрали Ирана и его порта в Персидском заливе. Цифровизацию транспортных процессов, создание контейнерных терминалов и вагонных парков, формирование торгово-распределительных центров вдоль маршрута коридора, а также развитие кадрового потенциала следует считать приоритетными направлениями для реализации задачи развития данного транспортного коридора.

Проходящий по территории Казахстана Средний коридор также имеет стратегически важное значение для транспортно-логистической системы республики. Пропускная возможность этого транзитного маршрута достигает 6 миллионов тонн грузов (эквивалентно 80 тысячам двадцатифутовых эквивалентов контейнеров), а протяженность составляет 6 180 километров. (Рис. 3.2.).

[151] МФЦА, Aries Shipping Agency, сайт порта Поти, сайт порта Баку, Всемирный банк, VesselTracker.com

Прогнозы Всемирного банка указывают на возможное утроение объемов перевозок по Среднему коридору к 2030 году, достигая 11 миллионов тонн ежегодно. При этом этот рост будет обусловлен преимущественно экономическим развитием регионов Центральной Азии и Кавказа, а не увеличением транзитных грузопотоков. Уже сейчас длительность транспортировки по данному маршруту значительно уменьшилась – с прежних 38-53 до текущих 19-23 суток. В планах до 2030 года стоит дальнейшая оптимизация сроков доставки до 14-18 дней, причем на казахстанский участок будет приходится всего 5 суток.[152]

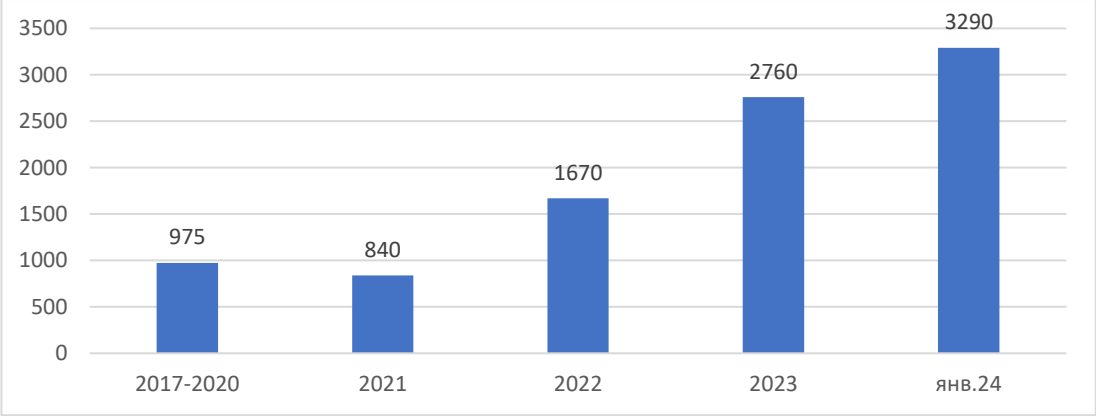


Рис.3.3. Грузооборот через Средний коридор, млн. тонн[153]

Источник: составлено автором на основе Министерство транспорта Казахстана, AstanaTimes, Всемирный банк

Согласно прогнозам, к 2030 году Средний коридор сохранит преимущественно региональное значение, причём доля межконтинентальных грузоперевозок не превысит 40% от общего транспортного потока по этому маршруту.

За период 2010-2025гг в транспортно-логистическую инфраструктуру Казахстана было инвестировано 35 миллиардов долларов. Республика располагает обширной сетью транспортных коммуникаций: 16 тысяч километров железных дорог (из них 2745 км проходят по территории соседних государств), почти 95 тысяч километров автомобильных трасс

[152] Средний торгово-транспортный коридор // https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf

[153] Министерство транспорта Казахстана, AstanaTimes, Всемирный банк

(включая около 25 тысяч км дорог международного и республиканского уровня), а также 2170 км внутренних водных маршрутов. Транспортный комплекс страны включает 25 аэропортов различного статуса, несколько портовых объектов на Каспийском море (торговый порт и северный терминал в Актау, порт Курык), а также развитую трубопроводную систему протяженностью 29 тысяч километров, состоящую из нефтепроводов (9200 км) и газопроводов (16500 км).[154] Грузоперевозки в стране демонстрируют устойчивый рост на протяжении 2014-2023гг, что отражено в соответствующих статистических данных (Рис. 3.4). Согласно прогнозам экономистов, вклад транспортно-логистического сектора в ВВП Казахстана значительно увеличится — с 6,2% в 2022 году до 9% к 2025 году.

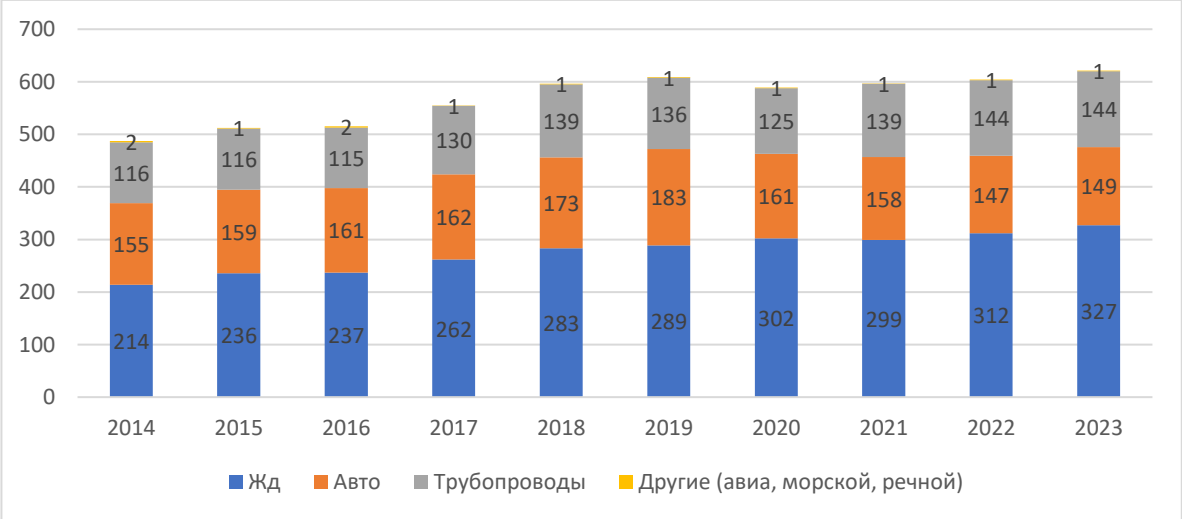


Рис. 3.4. Динамика объема грузовых перевозок в Республике Казахстан по видам транспорта, %

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

В структуре объёма грузоперевозок по видам транспорта согласно статистическим данным лидирующее место занимает железнодорожный транспорт, на второй и третьей позиции автомобильный и трубопроводный транспорт соответственно (Рис. 3.5.). Доля других видов транспорта в обслуживании грузопотоков в Казахстане является незначительной. Так,

[154] Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года // https://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/fd2/fd2133ee4090c40a585465074bc8b11e.pdf

небольшой удельный вес внутреннего водного транспорта можно объяснить ограниченными возможностями речных маршрутов, в сравнении, например, с реками России или Северной Америки.

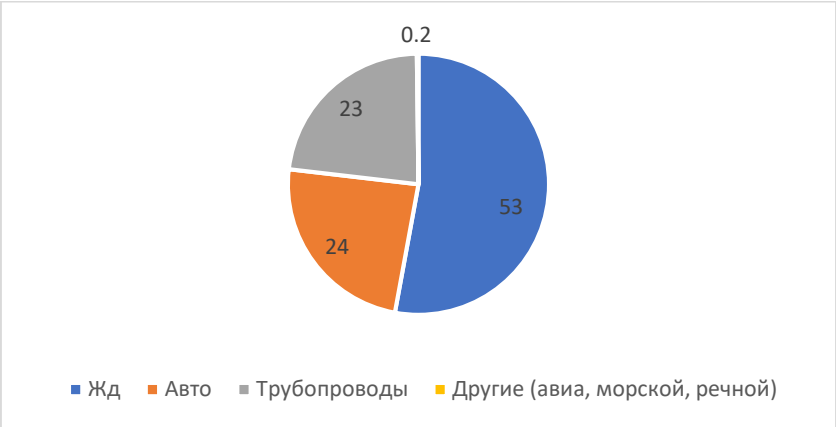


Рис. 3.5. Доли видов транспорта в объёме грузовых перевозок, 2024 г., %

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

По данным Logistic Performance Index (индекс LPI), в 2023 году Казахстан получил общую оценку 2,7 из 5,0, что определило его на 79 позицию среди 139 оцениваемых стран. Индексные значения компонентов LP показали следующие результаты: своевременность доставки оценена в 2,9 балла (93 место), отслеживание грузоперевозок - 2,8 балла (80 место), а логистическая компетентность - 2,7 балла (81 место). Показатель «Таможня» Казахстана набрал 2,6 балла (74 место), такую же оценку получили международные перевозки (91 место). Наименее развитым компонентом оказалась инфраструктура с 2,5 баллами, что соответствует 80 позиции в рейтинге.[155]

Место Казахстана в 2023 г. в индексе LPI (Logistic Performance Index) представлено на рисунке 3.6.

[155] Отчёт «Logistics Performance Index 2023» Всемирного банка



Рис. 3.6. Место Казахстана в 2023 г. в LPI (Logistic Performance Index)

Источник: составлено автором на основе Отчёт «Logistics Performance Index 2023» Всемирного банка

Как было указано выше, в Казахстане грузоперевозки осуществляются преимущественно железнодорожным видом транспорта. После обретения независимости в 1991 году страна унаследовала фрагментированную, хотя и достаточно развитую железнодорожную инфраструктуру. Особенностью этой системы было то, что регионы – Западный, Северный и Восточный – имели железнодорожное сообщение с Южным Казахстаном, но не были связаны непосредственно между собой. Несмотря на то, что областные центры и крупные города были охвачены железнодорожным сообщением, многие маршруты являлись транзитными, проходили через территории соседних государств, что создавало сложности для осуществления внутренних перевозок.

За последние десятилетия Казахстан предпринял значительные усилия по развитию своей железнодорожной транспортной сети (Рис. 3.7.). Были проложены важные внутренние маршруты, соединяющие Павлодар с Усть-Каменогорском, Актобе с Костанаем, Жезказган с Актау и другие ключевые направления. Параллельно с этим велась работа по развитию международных транспортных коридоров для стимулирования внешнеторговых связей – были построены новые железнодорожные линии в направлении Туркменистана, Ирана и Китая.

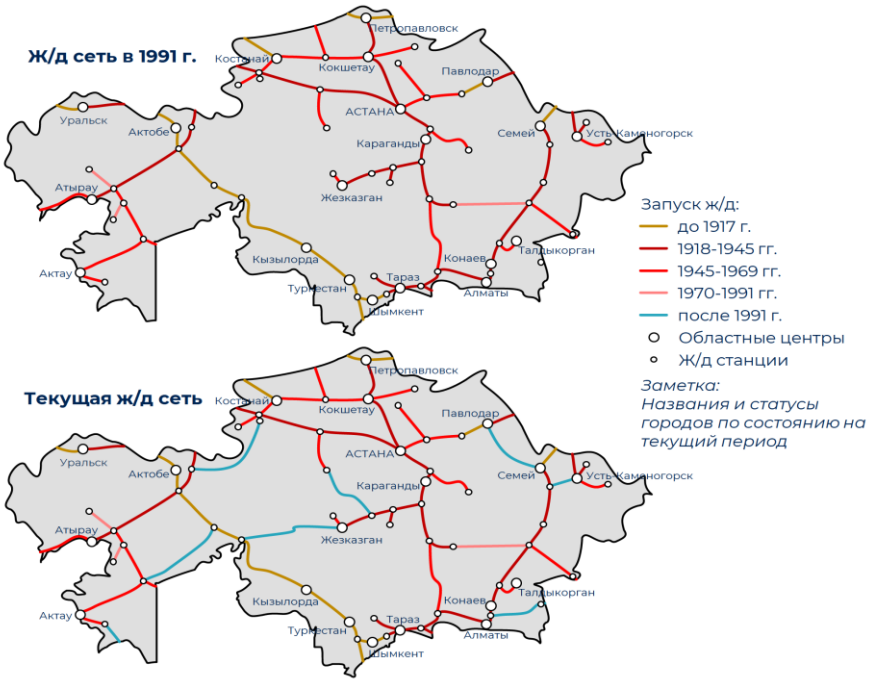


Рис. 3.7. Эволюция строительства железных дорог в Казахстане

Источник: составлено автором на основе Министерство транспорта Казахстана, AstanaTimes

Железнодорожная система Казахстана сталкивается с существенными вызовами в области модернизации, несмотря на результаты в инфраструктурном развитии. На данный момент только четверть железнодорожной сети – примерно 4 200 из 16 000 километров – способна поддерживать движение высокоскоростных электропоездов. К 2025 году страна намерена увеличить электрифицированные дистанции пути ещё на тысячу километров.

Железнодорожные участки-перегоны Шу-Шымкент и Достык-Мойынты выделяются наибольшей грузовой нагрузкой в национальной железнодорожной сети. Для решения проблемы загруженности ведется масштабное расширение пропускной способности. В частности, на участке Достык-Мойынты строится второй железнодорожный путь. Параллельно запущен проект новой линии, которая обеспечит соединение национальной железнодорожной системы с пограничным пунктом Бахты на границе с Китаем. В 2023 году произошло значительное увеличение грузоперевозок – объем составил 327 млрд т-км. Стоит отметить, что даже во время

глобальных ограничений, вызванных Covid-19 в 2020 году, транспортировка грузов продолжала демонстрировать положительную динамику. Что касается пассажиропотока, то после пандемийного спада он также вернулся к прежним показателям, что отражено в аналитических данных (рис. 3.8-3.9).

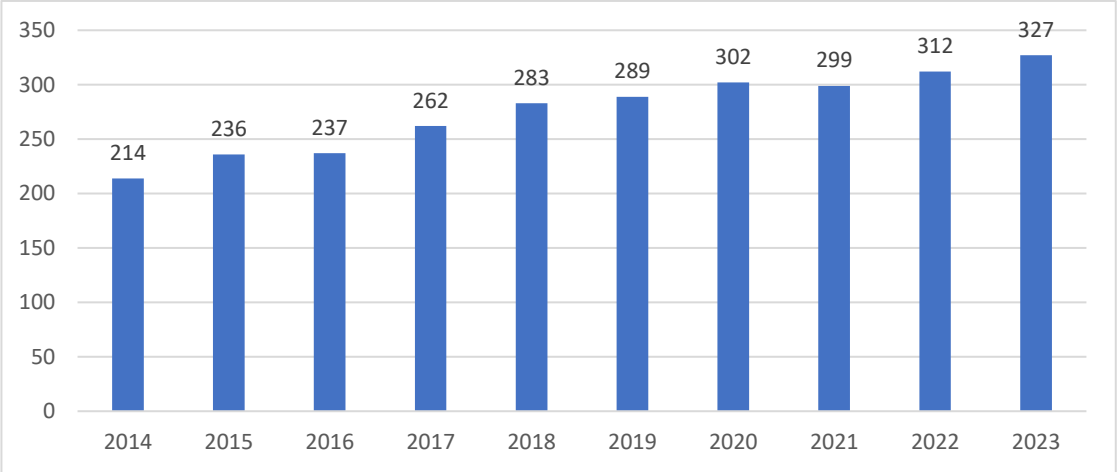


Рис. 3.8. Объем железнодорожных грузовых перевозок в Казахстане за период 2014-2023 гг., млрд. тонн-км

Источник: составлено автором на основе Бюро нац. статистики Казахстана

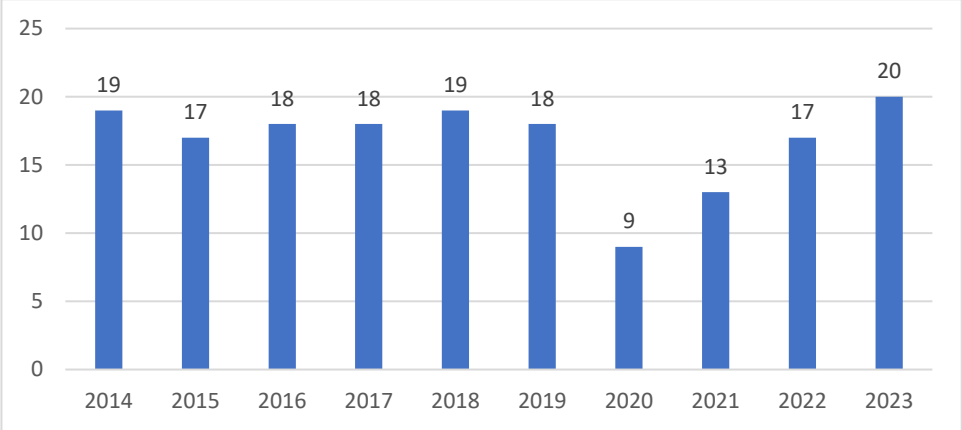


Рис. 3.9. Объём пассажирских железнодорожных перевозок в Казахстане за период 2014-2023 гг., млрд. пассажиро-км

Источник: составлено автором на основе Бюро нац. статистики Казахстана

В 2023 году транспортно-логистический холдинг «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ), занимающий позицию ведущего оператора железнодорожных магистралей в Казахстане, показал значительный рост грузооборота до 270 миллиардов тонн-километров (+7%), что составляет порядка 83% от общенационального объема. В части инфраструктурного развития также

были отмечены результаты – вдвое увеличился объем отремонтированного железнодорожного полотна по сравнению с 2022 годом, общая протяженность восстановленных путей достигла 1369 километров. Парк подвижного состава КТЖ пополнился 112 новыми локомотивами. В рамках стратегического партнерства с PSA было создано совместное предприятие для развития Среднего коридора. В рамках этого направления созданное предприятие реализует несколько крупномасштабных строительных проектов: включая строительство объездной дороги вокруг Алматы, новой железнодорожной линии Бахты-Аягоз и расширение существующей железной дороги (вторая колея-путь) на участке Достык-Мойынты.

Железнодорожная компания КТЖ фокусируется на нескольких ключевых направлениях развития. Безопасность движения составов является приоритетом в деятельности организации. Не менее важными аспектами считаются совершенствование обслуживания клиентов и оптимизация грузоперевозок. В долгосрочных целях компании значатся расширение транзитных маршрутов, внедрение цифровых технологий и соблюдение экологических, социальных и управленческих стандартов ESG.

За период с 2012 по 2025 год сегмент железнодорожного транспорта претерпел изменения в части парка подвижного состава. Приобретаемые отдельными компаниями локомотивы не компенсировали в полной мере их и выбытие из эксплуатации, которое составило 7,2%, или 1 730 единиц вместо прежних 1865. Вместе с тем электровозный парк продемонстрировал положительную динамику, увеличившись с 552 до 583 машин. Такая же тенденция и по грузовым вагонам – наблюдался рост на 7,4%, их число возросло со 127 695 до 137 189 единиц. При этом количество грузовых вагонов в госсобственности уменьшилось с 66 503 до 53 873. Среди государственного вагонного парка наиболее распространенным типом остаются вагоны-платформы, составляющие основную долю подвижного состава.

Автомобильный вид транспорта в Казахстане обладает высоким

потенциалом развития. Сеть автомагистралей страны характеризуется протяженностью более на 94 тыс. километров. Из них 31,8 тыс. км приходится на дороги областного уровня, а 24 900 км составляют автодороги республиканского и международного уровня (Рис.3.10.).



Рис.3.10. Казахстанские автодороги местного и республиканского значения

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

По международной классификации, значительная часть дорожной сети в Казахстане соответствует IV категории. Что касается обеспеченности транспортом, на каждую тысячу жителей в стране насчитывается примерно 230 машин. Этот показатель близок по значению к ситуации в Китае и Албании, однако вдвое уступает таким странам, как Бахрейн, Бразилия, Румыния и Венгрия.

Начиная с 2019 года, объемы транспортировки грузов автотранспортом в Казахстане демонстрируют тенденцию к уменьшению. Статистика показывает, что при наличии 447 тысяч грузовых транспортных средств в стране на 2023 год, за четырехлетний период до начала 2024 года произошло существенное сокращение грузооборота автомобильным транспортом —

падение составило 19%. [156](Рис.3.11.)

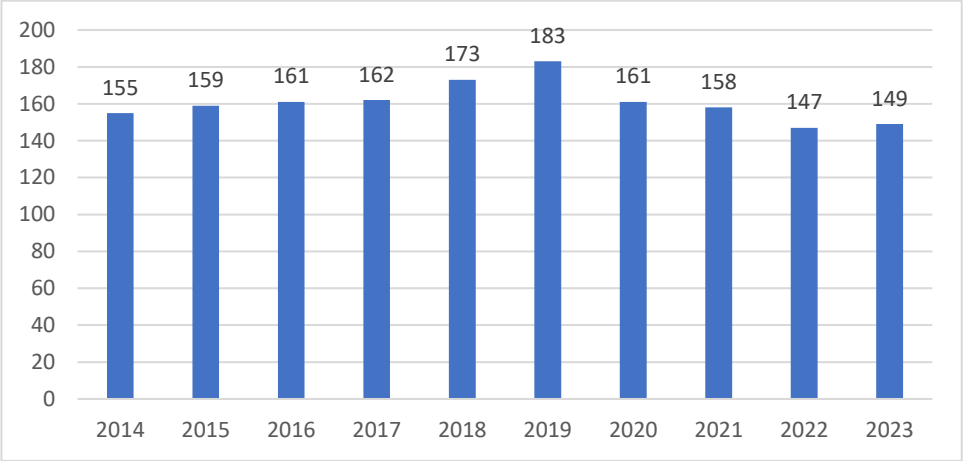


Рис.3.11. Грузооборот автомобильного транспорта в Казахстане, млрд. тонн-км

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

На представленной ниже диаграмме показано число грузовых автомобилей, эксплуатируемых на территории Казахстана.

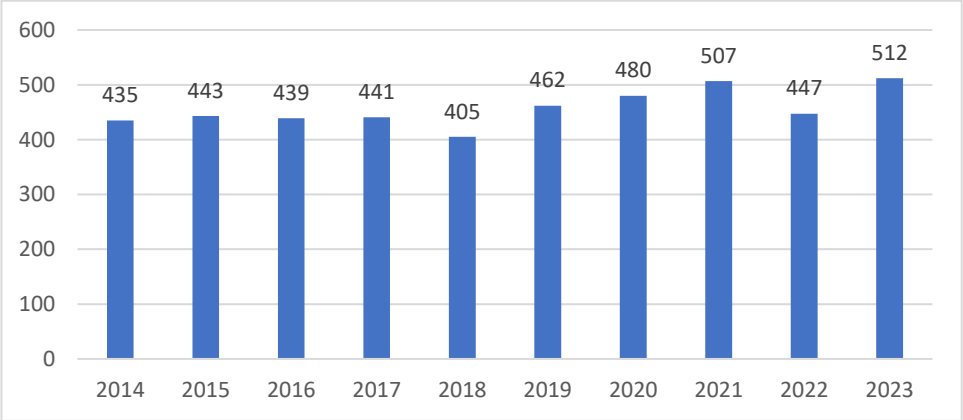


Рис.3.12. Количество грузовых автомобилей в Казахстане, тыс. ед.

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

Важнейшим элементом в транспортно-логистическом комплексе Казахстана является созданный в 2011 году «сухой порт» Хоргос, являющийся мультимодальным транзитным хабом, расположенный на границе КНР и Казахстана. Цель сухого порта – поднимать контейнеры в соседний поезд, совместимый с российским стандартом, тем самым решая

[156] Бюро национальной статистики Казахстана

проблему разницы железнодорожной колеи. С тех пор, как начал действовать сухой порт Хоргос время следования по железной дороге сократилось до 18 дней вместо прежних 28 дней. Управление данным логистическим объектом осуществляет компания «Khorgos Gateway» – совместное предприятие, в котором 51% принадлежит КТЖ, а китайские партнеры COSCO Shipping и порт Ляньюньган владеют по 24,5% акций. Транспортное сообщение с хабом обеспечивается через станцию Алтынколь по железнодорожной ветке, строительство которой завершилось в 2012 году. Этот стратегический объект играет исключительную роль в реализации транспортно-логистического и транзитного потенциала Казахстана.

Через акваторию Каспийского моря Казахстан поддерживает логистические связи с четырьмя странами: Российской Федерацией, Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном. Ключевыми транспортными узлами для транспортировки товаров выступают портовые комплексы Курык и Актау, обеспечивающие региональное торговое взаимодействие. Совокупный инфраструктурный потенциал этих портов позволяет обрабатывать до 20 миллионов тонн различных грузов ежегодно. Статистика по 2022 году показывает, что фактический грузооборот составил 4,7 миллиона тонн, из которых нефтепродукты составили 53%, а оставшийся объем распределился между зерновыми культурами (19%), контейнерными перевозками (14%) и прочими категориями грузов (14%).[157]

Объем морских грузовых перевозок и грузооборот в Казахстане достиг пика в 2014 году, но с тех пор наблюдается тенденция к снижению (рис. 3.13).

[157] Бюро национальной статистики Казахстана

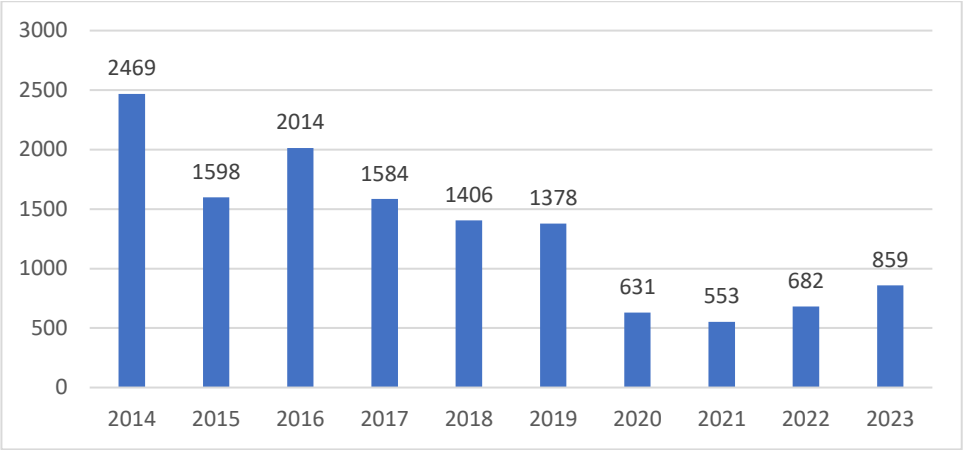


Рис.3.13. Морской грузооборот в Казахстане, млн. тонн-км

Источник: составлено автором на основе Бюро национальной статистики Казахстана

В сегменте воздушного транспорта Казахстана наблюдается активизация воздушных перевозок, расширение маршрутной сети и увеличение частоты рейсов после трехлетнего спада, вызванного ограничениями Covid-19. Значительные результаты были достигнуты в сфере обновления и увеличения числа воздушных гаваней Казахстана за последние годы. Основное внимание уделяется расширению грузовых терминалов в двух ключевых авиаузлах страны – международных аэропортах Нурсултан Назарбаев (UACC) и Алматы (УАААА).

В стране функционирует сеть из 18 международных и 7 внутренних аэропортов. Международные аэропорты включают такие города, как Актау (UATE), Актобе (UATT), Атырау (UATG), Караганда (UAKK), Кокшетау (UACK), Костанай (UAUU), Кызылорда (UAOO), Павлодар (UASP), Петропавловск (UACP), Семей (UASS), Шымкент (UAII), Тараз (UADD), Туркестан (UAIT), Уральск (UARR), Усть-Каменогорск (UASK), Жезказган (UAKD). Национальные аэропорты включают Балхаш (UAAH), Боралдай (UAAR), Талдыкорган (UAAT), Тенгиз (UATZ), Урджар (UASU), Ушарал (UAAL), Зайсан (UASZ). Правительство вкладывает средства в расширение и модернизацию аэропортов для увеличения их возможностей по приему пассажирских и грузовых рейсов. Национальный авиаперевозчик «Эйр Астана» активно развивает сеть международных авиамаршрутов, что

способствует укреплению внешних связей страны.

Воздушное пространство Казахстана становится все более значимым: в 2023 году было обслужено свыше 308 тысяч полетов зарубежных авиакомпаний, включая как транзитные, так и с посадкой. Это почти в 2,5 раза превышает показатели 2021 года. Особенно заметен рост в транзитных перелетах, которые в 2022 году выросли на 91%, причем для международных перевозчиков этот показатель составил 148%. Такая динамика связана с модернизацией системы обслуживания воздушного движения, включающей оптимизацию воздушных коридоров, развитие зональной навигации и маршрутов прилета-вылета, что существенно повысило конкурентоспособность казахстанских воздушных путей сообщения.

Транзитные перевозки по территории Казахстана выступают важнейшим экономическим ресурсом страны и роста национальной экономики. Транзитная экономика Казахстана строится на доходах, получаемых от транзита различного рода грузов, ресурсов, и пассажиров через территорию страны. Получаемые транзитные доходы являются весомым источником бюджета государства, стимулирования экономического роста и финансовой стабильности, возможностью государственной поддержки смежных с транспортом отраслей экономики.

Одним из важных направлений и приоритетом транспортной политики Казахстана в части развития инфраструктуры является развитие дорожной сети. Осуществляя инвестиции в строительство и модернизацию автомагистралей и дорог общего пользования, государство стремится повысить уровень пространственного развития, улучшая связанность отдельных территорий и регионов. Проходящий по территории Казахстана транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» позволил стране существенно укрепить свой статус как стратегически значимого транзитного центра, соединяющего Европу и Азию. МТК «Север – Юг», как ранее было отмечено, также рассматривается как перспективное направление, которое открывает доступ к портам Персидского залива и

Индии, что может значительно стимулировать экономический рост Казахстана. Значительную роль играет также Северный транспортный коридор Трансазиатского маршрута, соединяющий Китай, Казахстан и Россию с Европой. Благодаря новым железнодорожным переходам и пограничным пунктам, таким как Хоргос – Алтынколь, транзитные возможности этого маршрута существенно возросли.

Наряду с автодорожной сетью активно развивается и железнодорожная инфраструктура Казахстана. Железнодорожный транспорт играет стратегически важную роль в логистике страны, транзите, обеспечивая перевозки грузов и пассажиров, сообщение между крупными населёнными пунктами и промышленными центрами. Железные дороги Казахстана также интегрированы в Трансазиатскую железнодорожную сеть, способствуя улучшению транспортного сообщения между странами Азии.

Морские перевозки также играют значительную роль в транспортной политике Казахстана. Страна активно развивает морской порт Актау на Каспийском море, который служит важным логистическим пунктом для торговых связей со странами прикаспийского региона и обеспечивает выход Казахстана к международным морским маршрутам.

Для успешного развития транзитной экономики стране необходимо эффективное управление транспортной инфраструктурой, а также привлечение международных инвесторов для реализации крупных проектов в области логистики и транспорта. Важно также развивать институциональные механизмы для управления доходами от транзитных перевозок, чтобы обеспечить устойчивый рост и дальнейшее укрепление роли Казахстана в международной торговле.

Государственное регулирование транспортной отрасли в республике Казахстан осуществляется через различные механизмы, включая нормативно-правовое обеспечение, налогообложение, лицензирование и техническое регулирование. В компетенции и полномочия профильного Министерства индустрии и инфраструктурного развития входит контроль за

деятельностью и развитием железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта, а также транспортной инфраструктурой страны и проходящих по территории Казахстана транзитных международных транспортных коридоров.

Разработка стратегических планов и программ является одним из инструментов реализации государственной политики по развитию транспорта, в том числе и обеспечения транспортной безопасности. Одним из примеров выступает «Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 годы», направленная на совершенствование и модернизацию транспортной инфраструктуры и повышение на этой основе качества жизни населения, обеспечение условий для экономического роста. К числу основных задач программы относится обеспечение связанности территорий за счёт строительства новых транспортно-инфраструктурных объектов, привлечение новых транзитных грузопотоков путём повышения конкурентоспособности транспортных коридоров и увеличения их пропускной способности, улучшение экологической и эксплуатационной безопасности объектов транспортной системы.

3.4. Транспортная система Кыргызской Республики

Транспортная и дорожная инфраструктура Кыргызской Республики сформирована под влиянием географического положения и природных особенностей страны. Отсутствие выхода к морю и судоходных рек, преобладание горных ландшафтов и удаленность от крупных железнодорожных узлов привели к тому, что транспортная система ориентирована главным образом на автомобильные перевозки. В настоящее время инфраструктура включает автомобильные дороги и магистрали, а также железнодорожные пути.

Выгодное географическое положение Кыргызстана в Центральной Азии открывает возможности для использования и дальнейшего развития

транзитных транспортных маршрутов. Учитывая это, основной задачей должно стать наращивание объемов транзитных перевозок и предоставление сопутствующего логистического сервиса.

Географические особенности и горная местность Кыргызстана обуславливают и определяют развитие автомобильных перевозок и автодорожной инфраструктуры в транспортной системе страны. В условиях горного рельефа именно строительство автомагистралей показывает наибольшую экономическую целесообразность, способствуя сбалансированному развитию территорий. Согласно статистике протяжённость дорожная сети Кыргызстана составляет более 34 тысяч километров, обеспечивая не только внутреннее сообщение между административными центами различного уровня, но и международные транспортные связи. В общей структуре грузоперевозок автомобильный транспорт занимает наибольшую долю, им перевозится более 90% всех грузов.

Транспортные коридоры республики Кыргызстан регионального значения представлены 9 маршрутами, общая протяжённость которых составляет 2675 километров, в частности: Бишкек — Ош: 672 км; Бишкек — Кордай: 16 км; Бишкек — Чалдыбар (участок Кара-Балта — Чалдыбар): 88 км; Бишкек — Нарын — Торугарт: 539 км; Тараз — Талас — Суусамыр: 199 км; Ош — Сарыташ — Иркештам: 258 км; Ош — Исфана: 362 км; Сарыташ — Карамык — граница с Таджикистаном: 136 км; Бишкек — Каракол: 400 км.[158]

За последние пять лет грузооборот всех видов транспорта в Кыргызстане показал неоднородную динамику. В 2018 и 2019 годах показатели были стабильными, но начиная с 2020 года наблюдается резкое снижение из-за пандемии COVID-19. За период 2019-2023гг произошло сокращение объемов грузооборота на 21,3 млн тонно-км, что составляет

[158] Барыкин С.Е., Бойко И.А, Островская Н.В. Анализ развитости транспортной инфраструктуры Кыргызстана в целях международной интеграции // Глобус, 2020, с.55

падение в 0,77%. Несмотря на то, что 2021 год принес некоторое оживление, показатели грузооборота 2022 года так и не смогли вернуться к значениям 2018 года. Значительную роль в этом спаде сыграло полное прекращение функционирования транспортных маршрутов, связывающих с Китаем. (Рис.3.14.)

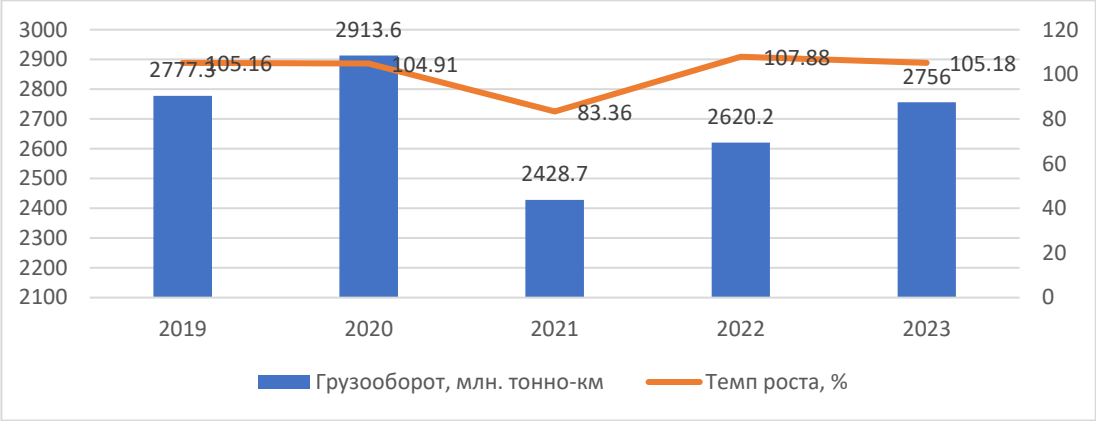


Рис.3.14. Динамика грузооборота всех видов транспорта, млн. тонно-км

Источник: составлено автором на основе Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

За рассматриваемый период объём перевозки грузов характеризуется нестабильной динамикой. Показатель грузооборота по итогам 2022 года снизился и составил 1 451,1 млн тонно-км, демонстрируя сокращение на 172,9 млн тонно-км (10,65%) относительно 2018 года, что вызвано преимущественно пандемическими ограничениями и приостановкой сообщения с Китаем. При этом противоположную тенденцию показал железнодорожный сектор, где грузооборот вырос до 1 013,8 млн тонно-км, что на 63,1 млн тонно-км (6,64%) превышает показатели 2018 года. Наиболее значительное сокращение коснулось авиаперевозок: их объем уменьшился на 3,0 млн тонно-км, составив лишь 19,39% от предыдущего годового показателя. Ключевую позицию в грузоперевозках, обусловленную природно-климатическими факторами региона, продолжает сохранять автомобильный транспорт.

Международные грузовые автомобильные перевозки имеют большое значение для развития транспортной отрасли Кыргызстана. Они

осуществляются в соответствии с заключёнными международными соглашениями между республикой и другими государствами.

Учитывая значение автомобильного транспорта в экономике Кыргызстана, происходит расширение парка транспортных средств. Так, динамика увеличения количества легковых автомобилей показывает рост с 1,030 млн единиц в 2018 году до 1,113 млн единиц в 2022 году (+7,41%). Согласно информации Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, количество грузовых транспортных средств выросло значительно — на 38% (64600 ед.), достигнув в 2022 году отметки в 234600 автомобилей по сравнению с показателями 2018 года (рис.3.15.). [159]

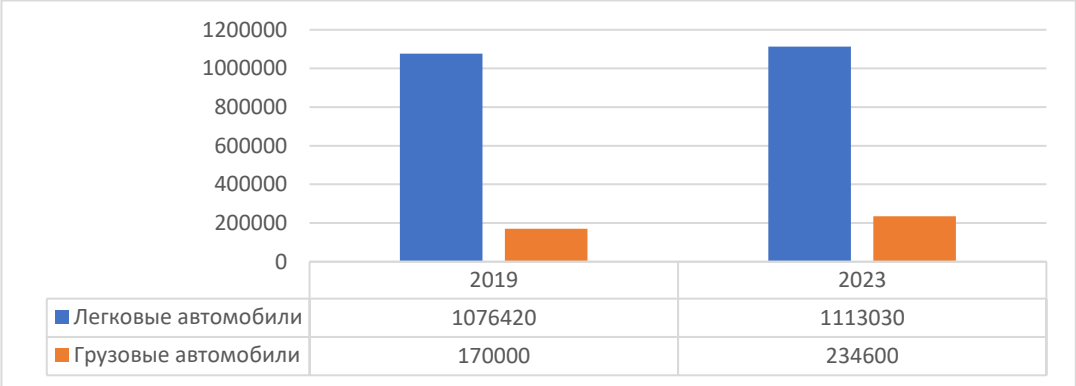


Рис. 3.15. Динамика парка автотранспортных средств по видам

Источник: составлено автором на основе Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

Обслуживают транспортно-логистические потоки в Кыргызстане функционирующие в различных регионах страны логистические центры, общее количество которых в 2024 году составило всего 12 единиц, четыре из которых находятся в Джалал-Абадской области, три в Чуйской области и по одному в других областях (Рис.3.16).

[159] Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

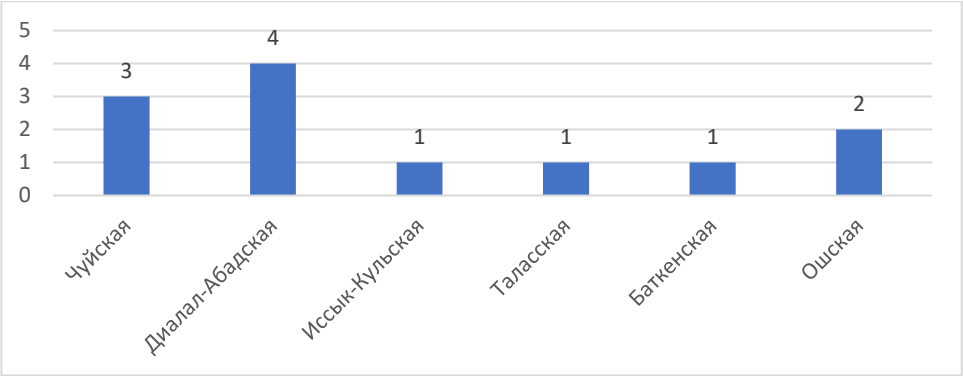
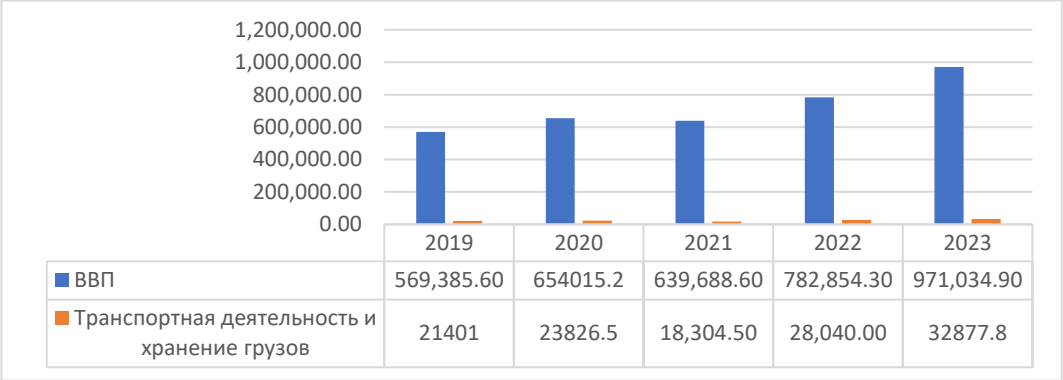


Рис.3.16. Логистические центры в Республике Кыргызстан

Источник: составлено автором на основе Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

Такое количество логистических центров в стране свидетельствует о недостаточном развитии транспортно-логистического сектора. Это отражается на доле логистических (складских) и транспортных услуг в общем объёме ВВП Кыргызстана, составляющей около 3%. Значимость данного сектора для национальной экономики подтверждается наблюдаемым ростом объема предоставляемых услуг (Рис.3.17.).



	2019	2020	2021	2022	2023
ВВП	569,385.60	654015.2	639,688.60	782,854.30	971,034.90
Транспортная деятельность и хранение грузов	21401	23826.5	18,304.50	28,040.00	32877.8

Рис.3.17. Динамика ВВП Кыргызстана, доли транспортной деятельности и хранения грузов от ВВП страны

Источник: составлено автором на основе Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

Совокупные доходы от грузоперевозок всеми видами транспорта за период с 2019 по 2023 годы демонстрируют устойчивый рост, как видно из динамики. В 2023 году доходы увеличились на 16,41% по сравнению с 2019 годом, что эквивалентно 1800,9 млн сомов. В сравнении с 2021 годом этот показатель вырос на 49,35%, или на 4222,5 млн сомов. Эти данные

подчеркивают значимость автомобильных перевозок как наиболее доступного и приоритетного способа доставки.[160]

Рассматривая транспорт как один из важных факторов экономического роста в Кыргызстане, встаёт задача развития транспортно-логистических сервисов в стране, которые бы повышали эффективность управления грузовыми и пассажирскими перевозками. Ключевую роль, по причине географических условий и как самого гибкого канала доставки, играет автомобильный транспорт, возможности использования которого позволяют осуществлять доставку «от двери до двери». Однако, его потенциал сдерживается неразвитостью сопутствующих транспортно-экспедиторских услуг, соответствующих мировым стандартам. Это приводит к снижению эффективности использования транспортной инфраструктуры, создает барьеры для товародвижения в логистических цепочках и отрицательно сказывается на экономике. Решением данной проблемы для Кыргызстана может стать формирование интегрированной национальной системы логистических центров, объединенных в единую сеть.

Таким образом, развитие транспортной логистики в Кыргызстане имеет перспективы развития и важное значение для усиления транзитного потенциала страны. Основной стратегической целью транспортного сектора является полное удовлетворение потребностей экономики и населения в качественных и доступных транспортных и дорожных услугах.

В числе ключевых задач сектора можно выделить:

1. Повышение качества транспортных услуг за счёт приведения автомобильных дорог в соответствие с современными стандартами.

2. Укрепление позиций Кыргызстана в мировой экономике путём модернизации основного транзитного международного транспортного коридора Ош–Сары–Таш–Иркештам–Кашгар, который служит мостом между странами Восточной и Западной Азии.

[160] Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg

3. Увеличение доступности транспортных услуг через развитие наземного транспорта, расшивки узких мест и цифровизации транспортно-логистической инфраструктуры.

4. Решение основных проблем автомобильного транспорта, в числе которых развитие транспортно-экспедиционных услуг, обеспечение безопасности движения

5. Строительство дополнительных транспортно-логистических центров.

Эти направления рассматриваются как приоритетные на среднесрочный период и формируют основу программ бюджетных расходов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики.

3.5. Транспортная система Республики Армения

Транспортная система Армении занимает особое положение в ЕАЭС. Отсутствие общей границы и прямого сухопутного сообщения Армении с остальными государствами-членами ЕАЭС, геополитическая напряжённость с Азербайджаном и ее «полублокадное» положение (закрытие границ с Турцией и Азербайджаном) неизбежно влияют на качество, надёжность и безопасность логистических цепей поставок и транспортной интеграции в Союзе в целом. Возникают определенные разрывы в транспортной и логистической инфраструктуре ЕАЭС. Транспортное сообщение с Россией проходит транзитом через Грузию, поэтому торговля с Арменией зависит от взаимоотношений этих двух стран. Не все товары можно провезти через грузинскую границу. Автотранспорт едет через контрольно-пропускной пункт (КПП) «Верхний Ларс» – единственный на сегодня маршрут из Армении в Россию и далее в Европу. При всем при этом, необходимо констатировать, что «Верхний Ларс» – маршрут крайне ненадежный по причине природно-климатических условий и низкой пропускной способности таможенной инфраструктуры.

Развитие транспортной системы Республики Армения в период с 2020

по 2024 годы осуществляется в рамках национальных стратегий и с участием в международных инфраструктурных и логистических проектах. Ключевыми элементами этой системы являются международные транспортные коридоры, в числе которых МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия), который связывает Армению с Европой и Центральной Азией. Также важным является проект МТК Север-Юг, который нацелен на создание транспортного коридора между Россией, Ираном и Индией через территорию Армении, включая развитие автомагистрали МТК Север-Юг, что способствует ускорению грузоперевозок.

Армения активно развивает транспортно-логистическую инфраструктуру, осуществляя строительство международных транспортно-логистических центров, которые позволяют стране выступать в качестве транзитного звена. Ереванский международный аэропорт «Звартноц» служит ключевым узлом для авиаперевозок и логистическим хабом для грузовых авиаперевозок. Логистический центр в Сисаване является примером одного из крупнейших эффективных и высокотехнологичных проектов по перераспределению грузов на Южном Кавказе.

В транспортной системе Армении основными видами транспорта являются автомобильный транспорт, железные дороги и авиация. Автомобильный транспорт занимает ведущие позиции, и в последние годы акцент сделан на улучшение дорожной сети и развитие автомагистралей, как это видно в проекте Север-Юг. Железнодорожный транспорт управляется ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), дочерней компанией РЖД, что делает его важным для международной торговли и транзита. Авиационный транспорт представлен международными аэропортами «Звартноц» в Ереване и «Ширак» в Гюмри, а также такими авиакомпаниями, как Air Armenia.

Управление развитием транспортной системы в Армении осуществляет Министерство территориального управления и инфраструктур, которое координирует работу всех секторов транспортной отрасли. Для развития

транспортного комплекса разработаны программы и стратегии, направленные на создание новых логистических коридоров, улучшение инфраструктуры и модернизацию железных дорог и аэропортов. Основу правовой базы составляют законы «О транспорте», «О железнодорожном транспорте», «О дорожном движении», регулирующие перевозки на всех видах транспорта с акцентом на гармонизацию с международными нормами в рамках сотрудничества с Евразийским экономическим союзом и развивающихся отношений с ЕС.

Армения также активно работает над улучшением стандартов обслуживания и безопасности в сфере транспорта, гармонизируя их с европейскими стандартами. Внедряются международные нормы безопасности для грузовых и пассажирских перевозок, а для улучшения транспортной системы разрабатываются программы государственной поддержки и субсидирования. Значимым элементом является государственно-частное партнерство, которое способствует реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры, таких как дороги и логистические центры. В период 2020-2024 гг. также активно развиваются цифровые технологии управления транспортными потоками и автоматизированные системы мониторинга.

Реализация Программы развития транспортной сети Армении на 2020-2024 годы включает создание новых дорог, модернизацию существующих транспортных путей и строительство транспортно-логистических центров. Приоритетными направлениями остаются строительство автомобильной магистрали Север-Юг и модернизация железнодорожной системы в сотрудничестве с «ЮКЖД». Транспортная система Армении модернизируется в рамках стратегии 2020-2024 годов, направленной на улучшение инфраструктуры и интеграцию с международными транспортными коридорами и логистическими сетями, с главной целью превращения страны в транзитный центр между Европой, Кавказом и Азией.

Транспортно-логистическая система Армении характеризуется

высокой плотностью транспортной сети. Это создает существенные преимущества для страны в контексте интеграционных процессов ЕАЭС. Благодаря развитой сети транспортных маршрутов Армения успешно реализует концепцию «четырёх свобод» в рамках Евразийского экономического союза: свободного движения трудовых ресурсов, свободного движения капитала, товаров и услуг (Рис.3.18).

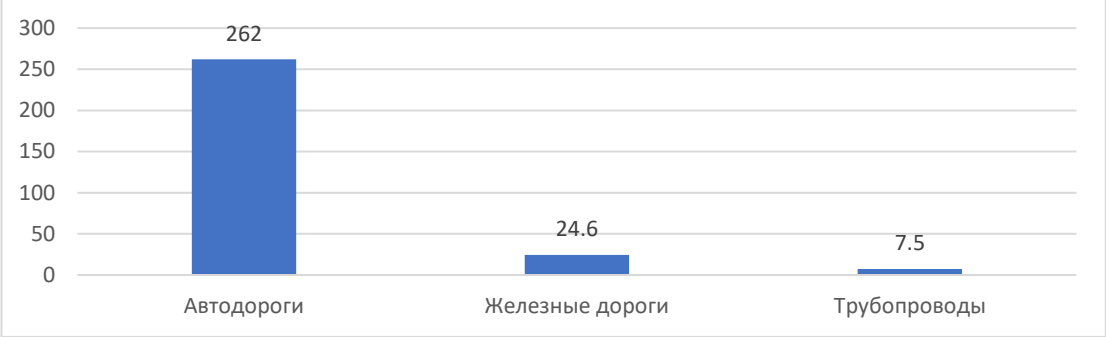


Рис.3.18. Плотность путей сообщения в Армении, 2024 г.

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Армении, 2024 / https://www.armstat.am/ru/?nid=586&year=2024

Объем грузоперевозок в Армении за 2019-2023 гг. значительно снизился по причине внешнеэкономических и внешнеполитических факторов (рис.3.19.).

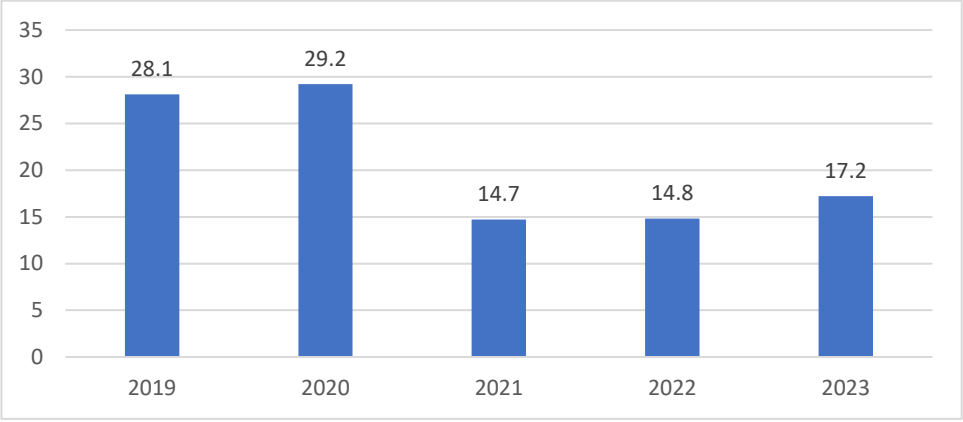


Рис.3.19. Объем грузоперевозок всеми видами транспорта в Армении в 2019-2023 гг., млн. тонн

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Армении, 2024 / https://www.armstat.am/ru/?nid=586&year=2024

По показателю плотности транспортных коммуникаций Армения занимает второе место среди государств-членов ЕАЭС. В условиях отсутствия прямого сухопутного сообщения с другими странами ЕАЭС

одним из векторов развития национальной транспортной системы Армении должно стать развитие мультимодальных перевозок. Сдерживающим фактором является и её «полублокадное» положение по причине закрытия границ с Азербайджаном и Турцией, что существенно влияет на безопасность транспортных потоков и надёжность цепей поставок.

Особый интерес представляет возможность организации движения по Зангезурскому коридору, функционирование которого было запланировано ещё в 2020 году. Проект Зангезурского коридора с экономической стороны представал как целесообразный и эффективный – необходимо было лишь реконструировать железнодорожное сообщение советских времен через Армению. Этот транспортный коридор через Армению считается «важнейшим путем для северо-южных и восточно-западных маршрутов», как отмечает эксперт Томас де Ваал[161] [162]. На Западе указывают на планы России «возродить Ираном и Турцией через армянские территории и Нахичеванский анклав Азербайджана», несмотря на осложнение ситуации в последние годы[163].

Подчеркнем, что недавние геополитические трудности стали причиной задержки реализации проекта. Несмотря на готовность Азербайджана продолжать строительство и даже прокладку железнодорожных путей в направлении Армении, армянская сторона проявляет неуверенность относительно будущего контроля над транспортными коммуникациями на своей территории.[164].

Согласование правовых условий реализации проекта Зангезурского коридора состоялось ещё в ноябре 2020 года между главами государств Армении и Азербайджана при посредничестве России, где в совместном

---

[161] Нечепуренко И. Из Москвы в Мумбаи: Россия обращается к югу ради торговли [Электронный ресурс] // The New York Times, США. 16.09.2024. URL: https://inosmi.ru/20240316/rossiya-268254793. html (дата обращения: 20.09.2024).

[162] Эксперт: Зангезур является ключевым маршрутом для направлений с Севера на Юг и с Востока на Запад [Электронный ресурс] // Новости Армении — NEWS.am. 08.01.2024. URL: https://news.am/rus/news/801063.html (дата обращения: 25.09.2024).

[163] Новый торговый путь избавит Россию от санкций // Ритм Евразии. https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-03-17--novyj-torgovyj-put-izbavit-rossiju-ot-sankcij-pishut-smi-72142

[164] Нечепуренко И. Из Москвы в Мумбаи: Россия обращается к югу ради торговли.

заявлении было указано, что: «Разблокируются все экономические и транспортные связи в регионе. Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения между западными районами Азербайджанской Республики и Нахичеванской Автономной Республикой с целью организации беспрепятственного движения граждан, транспортных средств и грузов в обоих направлениях. Контроль за транспортным сообщением осуществляют органы Пограничной службы ФСБ России»[165]. Более того, в январе 2024 года Министерство иностранных дел России отмечало, что «в рамках трехсторонней Рабочей группы, созданной в 2021 г. на уровне вице-премьеров России, Армении и Азербайджана, было условлено, что при разблокировании всех связей и всех маршрутов страны, по территории которых проходит любой такой разблокированный маршрут, в полной мере сохраняют суверенитет и юрисдикцию над ними на своей территории»[166].

Урегулирование «коридорного вопроса» до сих пор затруднено ввиду барьеров, создаваемых Республикой Армения. С первых этапов реализации проекта Зангезурского коридора прогресс тормозился из-за постоянных новых условий со стороны Армении, касающихся гарантий её суверенных прав и безопасности[167].

Вопреки положениям Договора о ЕАЭС, на территории Армении продолжают фактически функционировать таможенные посты и осуществляться таможенный контроль, что представляет собой значительную проблему. Ситуация усугубилась 4 июня2023 года, когда армянская сторона не допустила пограничную службу ФСБ России к

---

[165] Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации. 10 ноября 2020 года [Электронный ресурс] // Президент России. URL: http://kremlin.ru/acts/news/64384 (дата обращения: 20.09.2024).

[166] Выступление и ответы на вопросы СМИ министра иностранных дел РФ С. В. Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2023 г. Москва, 18 января 2024 г. [Электронный ресурс] // МИД РФ. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/ news/1926392/ (дата обращения: 20.09.2024).

[167] Саиян Г. О девятом пункте трехстороннего соглашения // Еркрамас. 23.12.2020. [Электронный ресурс]. URL: https://yerkramas.org/article/177808/o-devyatom-punkte-tryoxstoronnego-soglasheniya (дата обращения: 20.09.2024).

контролю на «разблокированных» маршрутах в Сюникской области. Это решение фактически исключило возможность обеспечения объективного таможенного и пограничного надзора на данных транспортных маршрутах.[168] [169].

Попытки разрешить сложившуюся ситуацию до настоящего времени не принесли желаемого результата. Для стабилизации обстановки в регионе ключевым игрокам – России, Ирану, Турции и Азербайджану – необходимо найти взаимоприемлемые варианты решения. В качестве альтернативы «Зангезурскому» маршруту необходимо рассмотреть возможность создания Южно-Аразского транспортного коридора (коридор Арас), маршрут которого проходит через территорию Ирана. Однако всем участникам придется пойти на определённые компромиссы. Иран станет главным выгодополучателем в случае реализации данного проекта. Заинтересованность в проекте и его поддержку должны проявить и страны, географически удаленные от Южного Кавказа – Китай, Индия и Европейский Союз, который стремится увеличить объём грузоперевозок по направлению «Восток-Запад» (в частности, по Транскаспийскому международному транспортному маршруту).

Несмотря на существующие препятствия в осуществлении проекта Зангезурского коридора, Азербайджан всё же начал со своей стороны реализовывать его. Так, 14 февраля 2021 года стартовало восстановление ключевого элемента коридора – железнодорожной линии Горадиз – Агбенд протяженностью 110,4 км. Эта дорога проходит по маршруту бывшей советской магистрали, которая была разрушена во время военного конфликта Азербайджана и Армении. В рамках строительства запланировано возведение 41 моста и 3 тоннелей, а через реку Хакари будет построен самый

[168] Армения отказалась от контроля ФСБ за транспортным сообщением при разблокировании связей с Азербайджаном // Интерфакс. 04.06.2023 [Электронный ресурс]. URL: https:// www.interfax.ru/world/904744 (дата обращения: 20.09.2024).

[169] «Переварив» Карабах, азербайджано-турецкий тандем пойдет на Зангезур — тюрколог // Голос Армении. 01.10.2023 [Электронный ресурс]. URL: https://www.golosarmenii. am/article/192099/perevariv-karabax--azerbajdzhano-tureckij-tandem-pojdet-na-zangezur---tyurko- log (дата обращения: 20.09.2024).

протяженный в Азербайджане железнодорожный мост длиной 418 метров[170] [171] . Азербайджан реализует комплексный транспортный проект, соединяющий несколько населенных пунктов. По состоянию на середину февраля 2024 года завершено лишь 48% строительства железнодорожной линии Агбенд-Горадиз, хотя изначально ввод в эксплуатацию планировался летом того же года.[172] К декабрю 2023 построено было только 45%[173]. Параллельно с железной дорогой ведется строительство высокоскоростной автомагистрали длиной 123,6 километра по маршруту Агбенд-Зангелан-Джебраил-Горадиз, соответствующей международным стандартам первой технической категории[174].

Сотрудничество Армении и Ирана усилилось в результате интенсификации работ по созданию Зангезурского маршрута. А подписанный Меморандум между двумя этими странами закрепляет их намерения по совместному участию в строительстве автомобильного и пешеходного переходов через Астарачай по маршруту МТК «Север-Юг».[175] [176]

В Армении, согласно проекту «Север-Юг», должна быть построена автомагистраль протяженностью 556 км, которая протянется от границы с Ираном до границы с Грузией, что сделает Армению в части логистики страной-перевалочным пунктом для международных перевозок. Дорожный

---

[170] Поселок в Зангеланском районе Азербайджана на левом берегу реки Аракс (Араз).

[171] Крупнейший железнодорожный мост для Зангезурского коридора будет построен в АР [Электронный ресурс] // Sputnik Азербайджан. 2022. URL: https://az.sputniknews.ru/20221124/ krupneyshiy-zheleznodorozhnyy-most-dlya-zangezurskogo-koridora-budet-postroen-v- ar-448906686.html (дата обращения: 20.09.2024).

[172] Петров А. Зангезурский коридор — что это такое и зачем он нужен? [Электронный ресурс] // Вестник Кавказа. 01.03.2023. URL: https://vestikavkaza.ru/articles/zangezursku-koridor- cto-eto-takoe-i-zacem-on-nuzen.html (дата обращения: 20.09.2024).

[173] Зейналова Л. Азербайджан становится центром глобальных поставок — транспортная стратегия 20 лет приносит свои плоды; Строительство железной дороги Горадиз — Агбенд завершено на 48% [Электронный ресурс] // Media.az. 15.09.2024. URL: https://media.az/ society/1067949102/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-goradiz-agbend-zaversheno-na-48/ (дата обращения: 20.09.2024).

[174] Петров А. Зангезурский коридор — что это такое и зачем он нужен?

[175] Вице-премьер Азербайджана встретился с министром дорог и градостроительства Ирана [Электронный ресурс] // Media.az. 9.05.2021. URL https://media.az/politics/1067821375/vice- premer-azerbaydzhana-vstretilsya-s-ministrom-dorog-i-gradostroitelstva-irana/ (дата обращения: 23.06.2024).

[176] Варданян А. С. О перспективах развития армяно-иранских отношений при новом премьер-министре Армении Н. Пашиняне [Электронный ресурс] // Институт Ближнего Востока. 4.03.2019. URL: http://www.iimes.ru/?p=54016 (дата обращения: 20.09.2024).

коридор «Север-Юг» будет полностью построен по передовым международным стандартам.

Таким образом, в результате реализации Программы инвестиций в транспортный коридор «Север-Юг» субрегиональный маршрут будет способствовать эффективному транзиту транспорта, ускорению торговые потоков, повышения конкурентоспособность за счёт более низких транспортных расходов, увеличится мобильность и доступность рынков, рабочих мест и социальных услуг.

В рамках анализа транспортных систем государств-членов Евразийского экономического союза – Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Армения – проведена оценка транспортного потенциала, выявлены ключевые проблемы, тенденции и перспективы развития их транспортных комплексов.

Общими для всех государств-членов ЕАЭС являются следующие проблемы:

– изношенность инфраструктуры и подвижного состава: в большинстве государств-членов ЕАЭС транспортные сети требуют значительных инвестиций для модернизации. Изношенность автомобильных и железнодорожных путей, устаревшее оборудование на логистических центрах замедляют развитие отрасли;

– диспропорции в структуре перевозок по видам транспорта. По причине географических условий и других выявленных причин большую часть в структуре перевозок составляет один из видов транспорта, что приводит к предельной нагрузке на отдельные объекты транспортной инфраструктуры;

– недостаточная интеграция в мировую транспортно-логистическую систему: несмотря на наличие международных транспортных коридоров, есть трудности с их полной интеграцией в мировую систему из-за инфраструктурных ограничений и отсутствия необходимой логистической поддержки;

– высокие и значительно различающиеся тарифы на перевозки, что влияет на транспортные издержки предприятий и конечную цену транспортируемых товаров;

– низкий уровень цифровизации транспортных систем и использования современных информационных технологий на транспорте, внедрения интеллектуальных транспортных систем.

– трудности с финансированием инфраструктурных проектов: в ряде стран ЕАЭС наблюдаются сложности с финансированием крупных транспортных проектов, особенно в условиях экономической нестабильности.

Страны ЕАЭС активно развивают сотрудничество в области транспорта и логистики, а также стремятся к созданию единых стандартов оказания транспортных услуг и нормативных баз.

Сравнительная таблица транспортных систем государств-членов ЕАЭС представлена в табл. 3.10.

Таблица 3.10.

Сравнительная таблица транспортных систем государств-членов ЕАЭС

Элементы транспортной системы	**Россия**	**Беларусь**	**Казахстан**	**Кыргызстан**	**Армения**
Международные транспортные коридоры (МТК)	Транссиб «Север–Юг» СМТК, вкл. СМП Приморье-1 Приморье-2	МТК Европа-Китай через территорию Беларуси	МТК Западная Европа-Западный Китай, Север-Юг	МТК Китай-Кыргызстан-Узбекистан	ТРАСЕКА, Север-Юг
Международные транспортно-логистические центры (ТЛЦ)	Москва, Санкт-Петербург, Казань, логистические терминалы в регионах	Логистический центр в Бресте, Минске	Центры в Алматы, Нур-Султане, логистические хабы на Каспийском море	Логистический центр в Бишкеке	ТЛЦ в Ереване, Сисаване
Основные виды транспорта	Железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской	Железнодорожный, автомобильный, авиационный	Автомобильный, железнодорожный, авиационный	Автомобильный, железнодорожный	Автомобильный, железнодорожный, авиационный

Состояние инфраструктуры	Развитая, но нуждается в модернизации. Большие расстояния и нагрузка на магистрали	Хорошо развита, однако требуется модернизация изношенных объектов	Развивается, особенно автомобильные и железнодорожные магистрали	Ограниченная транспортная сеть, требует значительных вложений	Сравнительно ограниченная, нуждается в улучшении для интеграции в МТК
Система управления развитием транспортной системы	Министерство транспорта РФ, стратегии развития до 2030	Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси, госпрограммы развития	Министерство транспорта и коммуникаций РК, госпрограмма "Нурлы Жол"	Министерство транспорта и дорог КР, развитие в рамках программы ООН и китайских инвестиций	Министерство территориального управления и инфраструктур, программы развития 2020-2024 гг.
Законодательные нормы	Закон о транспорте, стандарты Евразийского союза	Законодательство о транспорте, стандарты ЕАЭС	Законодательство о транспорте, стандарты в рамках ЕАЭС	Национальные нормы, стандарты ЕАЭС	Законы о транспорте, приведение в соответствие с ЕС и ЕАЭС
Стандарты оказания транспортных услуг	Внедряются на основе международных стандартов, цифровизация	Высокие стандарты, соответствие нормам ЕС	Улучшаются, акцент на цифровизацию и логистику	Нуждаются в улучшении, недостаток цифровых технологий	Гармонизация с ЕС и ЕАЭС, цифровизация процессов
Государственное администрирование	Модернизация через национальные программы, привлечение инвестиций	Поддержка через программы модернизации и госинвестиций	Активное участие в госпрограммах, привлечение международных инвестиций	Зависимость от внешнего финансирования (Китай, ЕАЭС)	Государственно-частное партнерство, программы развития ТК

Источник: составлено автором

На основе проведенного исследования каждого государства-члена ЕАЭС можно сделать вывод, что развитие транспортных систем стран ЕАЭС требует комплексного подхода, включающего модернизацию инфраструктуры и подвижного состава, привлечение инвестиций, активное использование возможностей информационных технологий, оптимизацию

тарифов, изменение структуры перевозок по видам транспорта. Международные транспортные коридоры и транспортно-логистические центры играют важную роль в экономическом развитии евразийского региона, а стандартизация транспортных услуг и цифровизация процессов станут ключевыми факторами успеха. Достижение указанных целей и решение существующих проблем возможно только в результате интеграции национальных транспортных систем и формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС.

Выводы по главе:

1. Общими для всех стран ЕАЭС являются проблемы высокого износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, диспропорции в структуре перевозок по видам транспорта, трудности с финансированием инфраструктурных проектов, недостаточная интеграция национальных транспортных систем в мировую транспортно-логистическую систему, высокие тарифы, низкий уровень цифровизации отрасли.

2. Для национальной экономики России транспортная система имеет особое значение, учитывая значительные территориальные и экономические масштабы страны. По территории России проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров, но в условиях сложной геополитической обстановки многие сформировавшиеся транспортные коридоры оказались недоступными для эксплуатации, ограничив транзитный потенциал страны. Наиболее негативное влияние на воздушные перевозки пассажиров оказало проведение СВО, что вызвало закрытие ряда международных направлений и отдельных аэропортов внутри России. По отдельным маршрутам уровень использования пропускных способностей достиг критического уровня, требуется их увеличение. Изношенность транспортной инфраструктуры России требует значительных инвестиций. Модернизация ведется через государственные национальные программы и международные инвестиции.

3. Стратегическое и географическое расположение Республики Беларусь имеет значение в глобальной логистике. Территория страны находится на пересечении кратчайших путей, соединяющих страны Востока с Западом и стран Юга с Севером. В промышленных центрах, включая Минский, Брестский и Гродненский расположены транспортные узлы, обладающие высоким техническим потенциалом, способным обслужить значительные объёмы транспортных потоков. Автомобильный транспорт имеет лидирующее положение в структуре перевозок по причине относительной «компактности» территории Беларуси и её экономико-географического положения. Основными проблемами национальной транспортной системы республики являются превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети, неразвитость мультимодальных технологий перевозки, невысокий уровень развития транспортных информационно-коммуникационных технологий управления грузопотоками и экспедиционного обслуживания, контейнеризации.

4. Транспортная система Республики Казахстан с её магистралями является важнейшим элементом Среднего коридора и МТК «Север-Юг». Растущий объём грузопотоков выявляет необходимость увеличения пропускной способности и модернизации инфраструктуры казахстанских участков этих транспортных коридоров, заключение новых международных договоров. Особое значение в транспортно-логистическом и транзитном потенциале Казахстана занимает «сухой порт» Хоргос, который является мультимодальным хабом на Казахстано-Китайской границе, служащий многофункциональным ТЛЦ, улучшающим товарные транзитные потоки между Китаем и Казахстаном. Транзитные перевозки по территории Казахстана выступают важнейшим экономическим ресурсом страны и роста национальной экономики. Транзитная экономика Казахстана строится на доходах, получаемых от транзита различных ресурсов, грузов и пассажиров через территорию страны. Государственная поддержка и развитие Казахстаном транспортной отрасли осуществляется через разработку

стратегических планов и национальных программ, в числе основных программа «Нурлы Жол». Основные проблемы транспортной системы Казахстана – невысокая пропускная способность инфраструктуры и участка маршрута МТК Север-Юг, низкий индекс LPI по компонентам таможня, инфраструктура, международные перевозки.

5. Географические условия Кыргызстана обусловили преимущественное развитие автомобильных дорог, так как они наиболее экономически эффективны и выгодны в данных природных условиях и соответствуют приоритетам равномерного развития всех регионов. Важное значение в транспортной системе Кыргызстана имеют международные коридоры, такие как Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Основные проблемы транспортной системы Кыргызстана – ограниченные возможности развития железнодорожного транспорта по причине географических условий, отсутствие встроенной системы транспортно-экспедиторского обслуживания снижает эффективность использования транспортных ресурсов и негативно влияет на экономическое развитие страны, ограничивая её потенциал.

6. Республика Армения занимает особое положение в транспортном сообщении ЕАЭС по причине отсутствия прямого сухопутного сообщения и общих границ Армении со странами ЕАЭС. Выявлена необходимость развития в республике мультимодальных перевозок. Единственный на сегодня маршрут из Армении в Россию и далее в Европу через контрольно-пропускной пункт (КПП) «Верхний Ларс», который является ненадежным по причине природно-климатических условий и низкой пропускной способности таможенной инфраструктуры. Строительство магистрали Север-Юг и развитие ТЛЦ, проекта Зангезурского коридора – ключевые проекты для Армении.

ГЛАВА 4. ЭВОЛЮЦИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА В ЕАЭС

4.1. Эволюция евразийской интеграции в сфере транспорта

Начало процесса евразийской интеграции национальных транспортных систем и формирование единого транспортного пространства было положено ещё до создания Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Государства ЕАЭС, находясь в составе Советского Союза, имели общие транспортные связи и были частью единой транспортной системы СССР, которая охватывала все регионы и республики государства. Транспортная система СССР представляла собой «взаимосвязанную систему действующих в стране видов транспорта, функционирование и развитие которых планомерно согласовано в пространстве и во времени с целью обеспечения максимального удовлетворения транспортных потребностей населения и отраслей народного хозяйства при минимальных затратах»[177]. Транспортная система Советского Союза функционировала как единый механизм, объединяющий железнодорожный, морской, речной, автомобильный, авиационный, промышленный, трубопроводный и городской виды транспорта, с общей численностью занятых около 17 млн. человек. Сопряженная работа всех видов транспорта позволяла использовать технические преимущества каждого вида транспорта, создавать оптимальную транспортную систему. [178]

Динамика объёма грузовых перевозок в СССР за период 1940 по 1988гг показывает рост почти в 20 раз по всем видам транспорта с 736 млн.т. до 13229 млн.т. (Таблица 4.1.). При этом особое место занимал железнодорожный и автомобильный транспорт (Таблица 4.2.). Советские железные дороги занимали лидирующие позиции в мире по объему перевозок, техническому оснащению и основным экономическим

[177] Краткий экономический словарь / по ред. Ю.А. Белика и др. – М.: Политиздат, 1987. – 399с.
[178] Там же

показателям деятельности. При относительно небольшой доле в мировой железнодорожной сети (около 11%), они обеспечивали более половины всего мирового грузооборота, что свидетельствует об их высокой эффективности.[179]

Таблица 4.1.

Объём грузовых перевозок в СССР по видам транспорта, млн. тонн

	1940	1960	1970	1980	1985	1986	1987	1988
Транспорт – всего: том числе	736	4042	7709	11933	12260	12798	13060	13229
железнодорожный	605	1885	2896	3728	3951	4076	4067	4116
трубопроводный	8	151	481	950	1113	1168	1212	1241
морской	33	76	162	228	240	249	252	257
внутренний водный	74	210	358	568	633	649	673	691
автомобильный	16	1719	3810	6456	6320	6653	6853	6853
авиационный	0,1	0,7	1,8	3,0	3,2	3,2	3,2	3,3

Источник: составлено автором на основе https://istmat.org/files/uploads/17728/narhoz_sssr_1987_transport.pdf

Таблица 4.2.

Удельный вес видов транспорта в общем отправлении грузов в СССР, %

	1940	1960	1970	1980	1985	1986	1987	1988
Транспорт – всего: том числе	100	100	100	100	100	100	100	100
железнодорожный	82,3	46,7	37,6	31,2	32,2	31,9	31,1	31,1
трубопроводный	1,1	3,7	6,2	8,0	9,1	9,1	9,3	9,4
морской	4,5	1,9	2,1	1,9	2,0	1,9	1,9	2,0
внутренний водный	10,0	5,2	4,7	4,8	5,2	5,1	5,2	5,2
автомобильный	2,1	42,5	49,4	54,1	51,5	52,0	52,5	52,3
авиационный	0,01	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03

Источник: составлено автором на основе https://istmat.org/files/uploads/17728/narhoz_sssr_1987_transport.pdf

За рассматриваемый период капитальные вложения в транспортную отрасль выросли более чем в 2,5 раза, а объём основных производственных мощностей вырос в 3 раза. Произошла масштабная модернизация и обновление транспортной инфраструктуры: были построены новые железнодорожные линии протяжённостью более чем 15,6 тысяч километров, трубопроводы для нефти и газа (89 тысяч километров), около 190 тысяч

[179] Организация, экономика и планирования локомотивного хозяйства: Учебник для техникумов ж.-д транспорта / Е.Н. Исиков, С.С. Маслакова, А.Н. Митрофанова и др. 2-е изд. – М.: «Транспорт», 1983. – 359 с.

километров новых автодорог, расширена портовая инфраструктура за счёт строительства 29,5 тыс. метров причалов в морских и речных портах, полностью завершена электрификация железных дорог, значительно увеличен парк подвижного состава.[180]

В развитии транспорта СССР большое значение имело использование особенностей социалистической системы хозяйства, вытекающих из того, что весь транспорт общего пользования, а также внутрипроизводственный транспорт промышленности являлся государственной собственностью. Этот фактор во многом определял единство транспортной сети, плановый характер развития всех видов транспорта, отсутствие конкурентной борьбы между ними и возможность тесного взаимодействия и согласованности.[181]

С начала 1991 года транспортная сфера евразийского региона претерпела фундаментальные изменения. Произошли дезинтеграционные процессы в транспортной отрасли, которые привели к тому, что вместо единой транспортной системы в бывших советских республиках стали функционировать самостоятельные национальные транспортные системы уже в составе Содружества независимых государств (СНГ). Многие эксперты особо подчеркивали необходимость сохранения единой транспортной взаимосвязанности, несмотря на появление новых государственных границ. Особенно актуальными стали вопросы разработки общей методологии межгосударственного тарифообразования и создания механизмов, обеспечивающих беспрепятственный доступ к национальным рынкам транспортных услуг через согласованные инструменты взаимодействия стран-участниц Содружества.[182]

После распада СССР начальным этапом к созданию единой транспортной системы стало подписание Соглашения о Транспортном союзе

[180] Моисеев А. В., Петросян К. Ц.. Основы экономики важнейших отраслей народного хозяйства СССР: Кн. для учителя/Под ред. А. В. Моисеева.— М.: Просвещение.— 192. 1984
[181] Гатовский Л.М., И.А. Гламков, Я.А. Кронрод, И.Д. Лаптев. Советская социалистическая экономика 1917-1957гг. Государственное издательство политической литературы, 1957.
[182] Исингарин Н.Г. Транспорт – магистраль экономической интеграции в СНГ. – Алматы: «Атамура», 1998. – 256 с.

22 января 1998 года, участниками которого стали Российская Федерация, Беларусь, Казахстан и Кыргызстан, а позднее, 27 мая 1999 года, к ним присоединился Таджикистан.[183] Инструменты и механизмы, согласованные в рамках Транспортного союза, выступили основой интеграции транспортных систем государств, которые ранее входили в СССР. Их суть заключалась в унификации технических норм и гармонизации правового регулирования, которые будут способствовать формированию участниками единой транспортной системы.

Основополагающими целями при формировании Транспортного союза стали обеспечение свободного транзита грузов, беспрепятственного передвижения пассажиров и транспортных средств по территориям всех стран-участниц, равноправный доступ к транспортной инфраструктуре, модернизацию и развитие объектов транспортной инфраструктуры в рамках общей транспортной стратегии, сокращении транспортных издержек и повышение на этой основе экономической эффективности в отрасли.

Страны-участницы Транспортного союза подчеркивали важность сближения норм национальных законодательств в сфере транспортного регулирования и инфраструктурного развития.[184]

Как ключевые дополнительные компоненты укрепления интеграционных процессов в рамках действующего Соглашения рассматривались и такие меры как:

– координация процедур пограничного контроля транспортных средств на границах с третьими странами;

– выработка единой тарифной политики по каждому сегменту транспортных услуг (виду транспорта);

[183] Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/901793372

[184] Комов М.С. Транзитный потенциал Евразийского экономического союза как фактор экономического развития евразийского региона. В сборнике: Актуальные проблемы пространственного развития. 2025. С. 579-584

– определение, согласование и реализация совместных инфраструктурных проектов с возможным финансированием от международных кредитно-финансовых организаций.[185]

Итогом реализации целей Транспортного союза 1998 г. стало достижение следующих результатов:

1. В части инфраструктуры достигнуто техническое взаимодействие и унификация энергетической составляющей национальных транспортных систем и коммуникаций;

2. Внедрены правила, регулирующие транспортировку людей и товаров автотранспортом, которые не требуют предварительного одобрения другой стороны;

3. В отношении автотранспортных средств были установлены единые и взаимно утвержденные стандарты, касающиеся габаритных параметров, допустимых нагрузок, а также требований к транспортным коммуникациям;

4. Обеспечено перемещение товаров через внутренние таможенные границы без ограничений по весу, количеству, стоимости и без декларирования в письменной форме, взимания таможенных платежей, налогов и сборов, за исключением сборов за хранение.

5. Упрощены процедуры таможенного контроля и таможенного оформления товаров в соответствии с Соглашением. [186] [187]

Вместе с тем, несмотря на достигнутые результаты, уже первые два года функционирования Транспортного союза выявили серьезные недостатки в работе, главным образом организационные. Проблемы заключались в невыполнении ранее согласованных и утвержденных договоренностей.

---

[185] Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/90179337

[186] Основы таможенного дела// https://studfile.net/preview/7370540/page:103/

[187] Таможенный Союз и экономическое приграничные сотрудничество Республики Казахстан и Российской Федерации // https://vuzlit.com/2059857/tamozhennyy_soyuz_ekonomicheskoe_prigranichnye_sotrudnichestvo_respubliki_kazahstan_rossiyskoy_federatsii

Например, некоторые страны самостоятельно устанавливали тарифы на транспортные услуги по отдельным видам транспорта. В результате, заявленная в Соглашении цель по проведению единой политики развития и модернизации транспортных систем достигалась лишь путем заключения двусторонних соглашений между отдельными государствами-членами.

Подписание Договора о создании ЕврАзЭС (далее – Сообщества) от 10 октября 2000 стало следующим этапом в транспортной интеграции на евразийском пространстве. Пять стран - Беларусь, Россия, Таджикистан, Казахстан и Кыргызстан - выступили участниками данного международного договора. Создание Таможенного союза и формирование Единого экономическое пространства стали ключевыми целями этого соглашения.[188] В рамках ЕврАзЭС интеграция национальных транспортных систем государств-членов получила новый импульс развития благодаря Решению Межгосударственного совета ЕврАзЭС №152 «Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующий период», которое определило ключевые векторы развития Сообщества на период 2003-2006 гг. и дальнейшую перспективу. Среди приоритетных задач в транспортной отрасли особую значимость приобрело формирование беспрепятственного режима для сквозного транзита и свободного движения транспортных средств и грузовых потоков между государствами интеграционного объединения. Также был сделан акцент и поставлена задача на создание Единого транспортного пространства, что потребовало разработки и имплементации специальной Программы. Приоритетными направлениями также определялись модернизация инфраструктуры международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территориям государств-членов, а также выработка согласованного подхода к формированию и применению тарифной политики в сфере железнодорожных грузоперевозок внутри Сообщества. Обозначенные в указанном программном документе

[188]Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://www.kremlin.ru/supplement/3402

приоритеты были направлены на ликвидацию всех барьеров, которые препятствовали развитию совершенной конкуренции на рынке транспортных услуг в ЕврАзЭС, либерализации внешнеторговой деятельности и др. задачам.[189]

Изначально предполагалось, что результатом достижения указанных в программном документе целей и приоритетов станет создание благоприятных условий для свободного движения товаров, услуг, трудовых ресурсов и транспорта между странами-участницами. Однако, на практике не все указанные цели были достигнуты. Так, например, до сих пор отсутствовал единый подход к тарифной политике в сегменте железнодорожного транспорта как на грузовые, так и на пассажирские перевозки на пространстве ЕврАзЭС. Так, например, транзитные тарифы на ж/д перевозки в России значительно превышали тарифные ставки в Казахстане. Это приводило к тому, что казахстанские товаропроизводители за провоз соей продукции по территории России уплачивали тариф более чем в 2,5 раза превышающий тариф, уплачиваемый российскими товаропроизводителями. Только по этой причине товарооборот Республики Казахстана сократился с государствами Сообщества в 2003 году на 26,5% по сравнению с 2002г.[190]

Сохранялись отдельные барьеры и на автомобильном транспорте – передвижению автотранспортных средств по территории государств-членов ЕврАзЭС препятствовали устанавливаемые на местах органами исполнительной власти экологические сборы, плату за пользование транспортной инфраструктурой, плата за дезинфекцию автотранспортных средств и др.

В отношении инфраструктурного развития была организована сеть логистических центров ЕврАзЭС международного уровня. Расположенные в

[189] Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующие годы [Электронный ресурс] // Межгоссовет ЕврАзЭС. – Москва, – 2014. – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/30

[190] Таможенный Союз и экономическое приграничные сотрудничество Республики Казахстан и Российской Федерации // https://vuzlit.com/13457/ekonomika_evrazes_problemy_perspektivy_razvitiya

стратегически важных пограничных узлах с максимальной концентрацией товарных потоков, эти центры взяли на себя функции по складированию, перегрузке и обработке товаров, разгрузив городские агломерации. В числе центров ключевых пограничных транспортных узлов выделялись: на севере ЕврАзЭС – российский транспортно-логистический комплекс в Санкт-Петербурге; на западе – белорусский ТЛЦ на маршруте Минск-Брест; на юге – киргизский узел в районе г. Оша; на востоке — казахстанский терминал в районе Алма-Аты и на пограничных переходах Достык и Хоргос.[191]

Вышеуказанные международные транспортно-логистические центры (ТЛЦ) явились одним из элементов транспортно-логистической системы ЕврАзЭС. Междунродные транспортные коридоры, проходящие по территории Сообщества были в свою очередь другим взимосвязанным с ТЛЦ элементом. Их перечень был определен Соглашением о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС от 2005 года. Евразийские транспортно-логистические центры стали ключевыми инфраструктурными компонентами этих международных транспортных коридоров. Соглашение было дополнено позднее Решением Межгосударственного совета ЕврАзЭС за номером 331 (от 18 апреля 2007г.), где были уточнены и описаны маршруты транспортных коридоров в разрезе видов транспорта (табл. 4.3.).[192] [193]

В 2007 году объем транзитных грузоперевозок по транспортным коридорам ЕврАзЭС достиг отметки свыше 117 миллионов тонн, включая внутренний транзит между странами Сообщества, а также сквозной транзит с участием третьих стран. Примечательно, что потенциал транзитных

[191] Волчок Ю.Г. Формирование единого транспортного пространства евразийского экономического сообщества // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, №1 (32), 2011г

[192] Соглашение «О проведение согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества» от 24 марта 2005 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/57

[193] Решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС № 331 от 18 апреля 2007 г. // Режим доступа: https://www.conventions.ru/int/22503/

возможностей стран ЕврАзЭС, оцененный в 2006 году в 230 миллионов тонн, был реализован лишь наполовину.[194]

Таблица 4.3.

Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС

Железнодорожные маршруты	Маршрут (№ 1 ОСЖД): Брест - Минск - Москва - Нижний Новгород - Пермь - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Красноярск - Иркутск - дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации; Маршрут (№ 2 ОСЖД): Москва - Казань - Екатеринбург - Курган - Петропавловск - Астана - Достык; Маршрут (№ 2а ОСЖД): Дема - Карталы - Тобол - Астана. Маршрут (№ 5 ОСЖД): Валуйки - Пенза - Курган - Пресногорьковская - Кокчетав - Актогай - Достык; Маршрут (№ 5ж ОСЖД): Ртищево - Озинки - Арысь - Луговая - Алматы - Достык; Луговая - Бишкек - Рыбачье. Маршрут (№ 8 ОСЖД): Красная Могила - Гуково - Лихая - Волгоград - Аксарайская - Макат - Оазис - Каракалпакия - Найманкуль - Нукус - Учкудук - Навои; Маршрут (№ 8б ОСЖД): Макат - Кандагач - Никельтау - Карталы. Маршрут (№ 10, ОСЖД): Граница Туркменистана - Бухара - Джизак - Хаваст - Ташкент - Сарыагаш - Луговая/Бишкек - Актогай - Достык; Актогай - Локоть - Новосибирск - дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации; Маршрут (№ 10в ОСЖД): Хаваст - Бекабад - Канибадам - Коканд - Андижан - Карасу - Ош/Джалал-Абад; Маршрут (№ 10г ОСЖД): Бухара/Самарканд - Карши - Кудукли (Сарыасия) - Пахтаабад - Душанбе - Янгибозор; Бухара/Самарканд - Карши - Амузанг - Курган-Тюбе - Куляб/Яван; Бухара - Карши - Термез - Галаба - Хайратон (Афганистан).
Автомобильные маршруты	Граница Украины - Волгоград - Астрахань - Атырау - Актау - Бейнеу - Кунград - Нукус - Бухара - Навои - Самарканд - Джизак - Ташкент - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Сарыозек - Талды-Курган - Ушарал - Таскескен - Аягоз - Георгиевка - Риддер (Усть-Каменогорск) - граница Российской Федерации - выход на Чуйский тракт; Граница Польши - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск - Курган - Петропавловск - Астана - Караганда - Бурубайтал - Мерке - Кордай - Бишкек - Нарын - Торугарт - граница КНР. Граница Польши - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уральск - Актюбинск - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Талас - Ош - Иркештам - граница КНР; Граница Республики Польша - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск - Костанай - Астана - Караганда - Алматы - Кордай - Бишкек - Ош - Исфана - Хаджент - Душанбе - Дусти - Нижний Пяндж - граница Афганистана; Граница Туркменистана - Алат - Бухара - Карши - Гузар - Шерабад - Термез - Душанбе - Джиргатал - Карамык - Сары-Таш - Иркештам - граница КНР.
Смешанные маршруты	Транспортный коридор «Север – Юг»; Панъевропейский транспортный коридор № 2

Источник: составлено автором на основе Решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС № 331 от 18 апреля 2007 г. // Режим доступа: https://www.conventions.ru/int/22503/; Абдулгазис В.С. Интеграционные приоритеты России // Интеграционные аспекты экономического развития государства и регионов в глобальных условиях. Монография. Том Часть 2. Под общей редакцией З.О. Адамановой. Симферополь, 2016. С.49-88

Ещё одним результатом реализации данного Соглашения, наряду с функционированием указанных маршрутов транспортных коридоров, стало и дальнейшее развитие их инфраструктуры. За счёт инвестиционно-финансовых ресурсов государств-членов ЕврАзЭС в созданных транспортно-

[194] Современное состояние и взаимосвязь транспортных комплексов государств-членов ЕврАзЭС // Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

логистических центрах по маршрутам МТК разработаны и внедрены новые транспортные технологии и модернизировано существующее оборудование для перевалки грузов. Итогом данных мероприятий явилось снижение уровня транспортных издержек в конечной стоимости транспортируемой продукции, и как результат – повышение конкурентоспособности самих маршрутов.

Следующим важным этапом в интеграции транспортных систем стран-участниц ЕврАзЭС стала разработка и принятие Концепции формирования Единого транспортного пространства, где впервые было содержательно определено понятие единого транспортного пространства (ЕТП) – «совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, обеспечивающих техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции, для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств». Указанная Концепция послужила основой для разработки общей транспортной политики в рамках ЕврАзЭС.[195]

Концепция формирования единого транспортного пространства в ЕврАзЭС подвела итог и стала результатом десятилетней планомерной совместной работы государств-членов в сфере интеграции национальных транспортных систем. При её разработке был детально проанализирован и в определённой части использован международный опыт транспортной интеграции в различных интеграционных союзах, таких как Европейский Союз, Андское Сообщество и НАФТА. В документ были включены ключевые положения Соглашения о Транспортном союзе от 1998 года, ранее принятые решения Межгосударственного совета, а также учтена специфика национальных транспортных систем каждого государства-члена ЕврАзЭС.

[195] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

Были привнесены в Концепцию формирования Единого транспортного пространства и новые компоненты, которые конкретизировали существующие цели по формированию ЕТП в Сообществе. Так, многосторонние соглашения внутри ЕврАзЭС становятся стратегическим приоритетом согласно Концепции, отходя от практики двусторонних соглашений по конкретным транспортным направлениям. Документ акцентирует необходимость использования успешных практик транспортной интеграции в рамках СНГ в сегменте воздушного и железнодорожного транспорта. Особенно подчеркивается значимость скоординированных налоговых, страховых и тарифных режимов как ключевых составляющих транспортной сферы. Дополнительно в данном документе было определено, что:

– координирование внешнеэкономической политики в транспортном секторе обеспечивается через разработанные консультационные механизмы;

– рынок транспортных услуг ЕврАзЭС открыт для свободного доступа трудовых ресурсов всех государств-членов;

– политика в сфере экологии и транспортной безопасности должна осуществляться согласованно.

В основу формирования и развития ЕТП в ЕврАзЭС в соответствии с вышеуказанной Концепцией формирования Единого транспортного пространства были положены следующие принципы:

– верховенство нормативно-правовой базы Евразийского экономического сообщества по отношению к национальному законодательству;

– готовность к открытому обсуждению проблемных вопросов, связанных с созданием и развитием ЕТП в рамках Евразийского экономического сообщества;

– соответствие принципу справедливости, который составляет фундаментальную основу для разрешения споров и одинаков как для

участников рынка транспортных услуг в ЕврАзЭС, так и для наднациональных органов;

– взаимное признание технико-технологической документации в части технических стандартов и норм, регулирующих транспортную отрасль на территории каждого государства-участника Сообщества;

– единство и взаимодействие регуляторных систем, формирующих единое таможенное пространство в контексте ЕврАзЭС с международными нормами, регулирующих внешнеторговую деятельность.

Новым в Концепции формирования Единого транспортного пространства в ЕврАзЭС был также анализ и оценка состояния и потенциала формируемой транспортной системы того этапа, в котором планировались изменения. Среди приведенных статистических данных фигурировали объемы взаимной торговли, общий объём грузовых перевозок между государствами-членами, транзитные перевозки и другие показатели. Прогнозировался значительный рост транзитного потенциала ЕврАзЭС, который, согласно экспертным оценкам, мог достигнуть 430 миллионов тонн к 2020 году.[196]

Принятая Концепция констатировала, что в ЕврАзЭС фактически создано и функционирует общее железнодорожное пространство, полномочия по координации которого возложены на Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ. Сегмент воздушных перевозок отличается высокой степенью гармонизации и унификации, где Межгосударственный Авиационный Комитет обеспечивает соблюдение единых стандартов сертификации для воздушных судов, аэродромов гражданского назначения и их технического оснащения.[197]

[196] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

[197] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

Впервые в Концепции была проведена классификация барьеров, ограничивающих движение грузовых и пассажирских потоков на пространстве ЕврАзЭС. Имеющие место барьеры были объединены в следующие группы:

– технические, такие как высокий износ подвижного состава, неудовлетворительная сервисная и ремонтно-техническая составляющая, различающиеся требования к ней;

– инфраструктурные. Например, недостающие звенья в транспортно-логистической инфраструктуре, отсутствие необходимого количества полос на контрольно-пропускных таможенных пунктах, обустроенных автодорог, электрифицированных участков железных дорог и др.

– регулятивные (административные), в частности, отличающиеся технические стандарты и нормативы к транспортным средствам (весогабаритные параметры и др.) в государствах-членах, требования к персоналу на различных видах транспорта, различия в транспортно-сопроводительных документах, проводимых контрольно-досмотровых мероприятиях и др.;

– трансграничные, которые создают определённые сложности в пунктах пропуска при пересечении границ как государств, входящих в интеграционное объединение, так и с третьими странами, излишние и необоснованные процедуры досмотра и контроля;

– фискальные, включающие различные виды местных платежей и сборов: экологических, транзитных, дорожных, за таможенное оформление и другие.[198]

Согласно оценкам экспертов-транспортников, следствием обозначенных барьеров явились дополнительные финансовые издержки транспортных компаний в размере до 850 евро за каждый совершённый рейс.

[198] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

В результате это негативно сказывалось на потребителях, поскольку вело к повышению итоговых цен на транспортируемую продукцию и услуги.

В Концепции формирования Единого транспортного пространства в ЕврАзЭС особо отмечена существующая проблема взаимодействия и сотрудничества государств на основе заключаемых двусторонних межправительственных соглашений в сфере транспорта. Усложненные контрольные процедуры, различия в механизмах лицензирования, страхования, найма персонала и регулирования его пребывания создают административные барьеры нефизического характера. Формирование общего транспортного рынка затрудняется административными ограничениями доступа к оказанию услуг, требованиями национальной принадлежности, системой квотирования и разрешений, а также несогласованностью в выдаче перевозчикам необходимых документов.

В Концепции, на базе анализа выявленных и классифицированных барьеров и проблем, определен комплекс мер по их устранению, а также векторы развития интеграции транспортных систем в рамках ЕврАзЭС. Приоритетными направлениями признано считать:

– формирование общего рынка транспортных услуг с учётом специфики каждого его сегмента (по видам транспорта). Этот процесс включает несколько ключевых аспектов: унификацию налоговых систем, координацию кадровой политики (включая наём, обучение и перемещение сотрудников транспортной отрасли), гармонизацию тарифов, минимизацию удельного веса транспортных затрат в стоимости товара, а также создание совместных предприятий с привлечением инвесторов из всех государств-участников Сообщества;

– формирование единой транспортной системы, требующей модернизации не только технического компонента (подвижного состава, объектов транспортно-логистической инфраструктуры), но и укрепления экологической безопасности, замены двусторонних правительственных соглашений на многосторонние договоренности по различным аспектам

транспортной отрасли, совершенствование технологий грузо- и пассажироперевозок внутри Сообщества и др;

– реализация транзитного потенциала на основе транспортных коридоров, проходящих по территории Сообщества (в частности, евроазиатского маршрута, связывающего Европу, Беларусь, Россию, центрально-азиатские государства ЕврАзЭС и Китай), а также интеграции в мировую транспортную систему;

– создание сети опорных международных транспортно-логистических центров, интегрирующих оказание комплексных услуг на основе мультимодальных технологий.[199]

Важным шагом в транспортной интеграции стало формирование при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС специального профильного органа – Совета по транспортной политике. Данному Совету были делегированы полномочия и компетенции. В их число входил экономический анализ функционирования транспортных систем стран-участниц, а также исследование особенностей национальных законодательств в транспортной сфере государств, входящих в ЕврАзЭС. Кроме того, Совет занимался внесением предложений по вопросам транспортной политики в Интеграционный Комитет в соответствии с установленными процедурами. Также в сферу ответственности данного органа входило обеспечение практической реализации международных соглашений и решений органов ЕврАзЭС, касающихся транспортного сотрудничества. Еще в контексте рассматриваемого вопроса отметим, что Совет способствует формированию и согласованию программных документов в транспортной отрасли между странами-участницами ЕврАзЭС. Также Советом осуществляется взаимодействие с соответствующими структурами иных профильных международных организаций на основе распоряжений Интеграционного Комитета ЕврАзЭС. Кроме того, в Интеграционный Комитет ЕврАзЭС на

[199] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

ежегодной основе Совет представлял информационный отчёт о текущем состоянии интеграционных процессов на транспорте стран ЕврАзЭС, а также отчетную документацию о проделанной работе.[200]

Создание единого транспортного пространства в ЕврАзЭС было запланировано осуществить в три этапа:

1. 2007-2010гг. – велась работа по гармонизации и сближению транспортного законодательства, заключению соответствующих многосторонних соглашений между государствами-членами;

2. 2010-2015 гг. основное внимание было уделено вопросам, касающихся либерализации рынка транспортных услуг в ЕврАзЭС, унификации тарифного, технико-технологического, налогового, социального, трудового и иного регулирования, выравниванию экономических условий хозяйствования;

3. 2015-2020гг. предполагалось завершить процесс транспортной интеграции и окончательно сформировать единое транспортное пространство в ЕврАзЭС. Именно такая последовательность действий должна была обеспечить достижение запланированных результатов в рамках обозначенных выше направлений.

Итогами реализации только первого этапа Концепции стало создание опорной сети транспортно-логистических центров, которая обеспечила функционирование основных транспортных коридоров транспортной системы Сообщества. Для «бесшовного» пересечения границ между государствами-членами за период активной работы на первом этапе из 32 существовавших на тот момент барьеров устранены почти все. Началась разработка проекта механизма управления единым транспортным пространством ЕврАзЭС.[201]

---

[200] Решение Интеграционного комитета ЕврАзЭС «О Положении о Совете по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС» от 5 апреля 2002 года N 92 // Режим доступа: https://docs.cntd.ru/document/902124372

[201] Волчок Ю.Г. Формирование единого транспортного пространства евразийского экономического сообщества // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, №1 (32), 2011г

При формировании Единого транспортного пространства важнейшую роль играла инвестиционная составляющая, которой было отведено приоритетное место в процессе реализации Концепции. Страны, входящие в интеграционное объединение, определяли источники финансирования, приоритетные направления капиталовложений, а также их объемы и структуру. Учитывались потребности в модернизации как объектов транспортной инфраструктуры, так и подвижного состава с акцентом на повышение их технологического уровня. Инвестиционная политика стала ключевым механизмом, обеспечивающим успешную транспортную интеграцию между государствами-членами.[202]

Рынок транспортных услуг стал более привлекательнее для инвесторов благодаря новым инвестиционным подходам в этой отрасли. Реализация важнейших проектов Сообщества значительно ускорилась за счет эффективной консолидации финансовых средств. Так, крупномасштабные инфраструктурные проекты в транспортном секторе ЕврАзЭС успешно реализуются через специальные целевые программы и механизм государственно-частного партнёрства. Так, например, были реализованы такие проекты как:

- проект перевода участка Брест – Минск – Красное на ускоренное движение пассажирских поездов, стоимостью 64 млн.долл;

- строительство железнодорожной линии между пунктами Бейнеу и Жезказган, общей стоимостью более 2,1 млрд. долл.;

- на евроазиатском коридоре «Китай – Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС – Россия – Беларусь – Европа» реконструированы и модернизированы автодорожные направления Москва – Смоленск – Красное, Калининград – Нестеров, Москва – Самара – Уфа – Челябинск, Брянск – Новозыбков, Брянск – Смоленск, Орел – Тамбов, Самара –

[202] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

Маштаков, Оренбург – Илецк, Челябинск – Троицк, стоимостью – 6270 млн. долл. и другие проекты.[203]

Также в Концепции формирования Единого транспортного пространства в ЕврАзЭС был решён вопрос о наднациональном органе управления транспортной интеграцией в Сообществе – был учреждён Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС (далее – Совет) получил соответствующие полномочия и компетенции, касающиеся координации и реализации согласованной транспортной политики.

В 2011 году Совет утвердил Комплексный план по развитию объектов железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, относящейся к маршрутам ЕврАзЭС. Этот документ, разработанный на втором этапе реализации Концепции, должен стал ориентиром инфраструктурной модернизации транспортной системы Сообщества.[204] Анализ существующего объёма грузопотоков в сегменте автомобильных и железнодорожных перевозок был включен в Комплексный план вместе с оценкой текущего состояния дорожной сети. План также обозначил ключевые инфраструктурные проекты, цели и элементы формируемой транспортной системы ЕврАзЭС, требующие первоочередного внимания, и стал стратегическим ориентиром в этой сфере.

Комплексный план содержал меры по обновлению транспортной инфраструктуры в масштабах ЕврАзЭС с сопряжением с международными транспортными коммуникациями, в частности реализуемый совместный проект ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, целью которого было развитие транспортных связей между Европой и Азией.[205]

В Комплексном плане впервые было уделено внимание не только развитию объектов транспортной инфраструктуры ЕврАзЭС, но и

---

[203] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

[204]Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/564

[205]The Central Asia Regional Economic Cooperation. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.carecprogram.org

упрощению пограничных таможенных процедур в пунктах пропуска на железнодорожных и автомобильных маршрутах.

Результатом реализации обозначенных в указанном программном документе направлений должны были стать конкретные экономические эффекты. Экономики государств-членов ЕврАзЭС получили бы возможность сократить транспортные издержки, что позволило бы их товарам эффективнее конкурировать на глобальных рынках. Кроме того, ожидалось появление новых рабочих мест не только непосредственно в транспортном секторе, но и в связанных с ним отраслях.

Вместе с тем, несмотря на имеющиеся существенные результаты транспортной интеграции, такие как создание профильных наднациональных структур, ликвидации барьеров в транспортной сфере и др., следует констатировать, что в рамках ЕврАзЭС единое транспортное пространство так и не было создано. Это ещё раз подтверждает, что его формирование является достаточно сложным и длительным процессом, и соответствующая работа продолжилась на следующем этапе эволюции.

В Астане (Казахстан) 29.05.2014 года был подписан Договор о создании Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз), который начал функционировать с 2015 года. В его состав вошли пять государств: Россия, Казахстан, Беларусь, Армения и Кыргызстан. Формирование нового интеграционного объединения привело к завершению деятельности ЕврАзЭС, что было официально закреплено подписанием соответствующих документов на заседании Межгосударственного совета 10 октября 2014 года. Решение было основано на ранее принятой Декларации «О Евразийской экономической интеграции» Межгосударственным Советом ЕврАзЭС 18 ноября 2011 года.[206]

В ЕАЭС впервые появился юридически значимый программный документ, регламентирующий разработку общей транспортной политики

[206] Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

государств-членов Союза – Положение о скоординированной (согласованной) транспортной политике. Документ был частью Договора о ЕАЭС (Приложение № 24). Преобразование ЕврАзЭС в Евразийский экономический союз и тот прогрессивный опыт транспортной интеграции, который уже был накоплен, был учтён и закреплён в новом Договоре. В рамках нового договора участники ЕАЭС приняли стратегию поэтапной транспортной интеграции. Проведение скоординированной политики в сфере транспорта и последовательное формирование ЕТП призваны содействовать углублению экономической интеграции государств-членов.[207] В документе обозначены приоритетные направления совместно реализуемой транспортной политики, частично перекликающиеся с инициативами ЕврАзЭС в этой сфере. Сделан акцент на интеграции транспортных систем государств-членов в мировую транспортно-логистическую инфраструктуру, создании общего рынка транспортных услуг и максимальном использовании транзитных возможностей. Особое значение придаётся совершенствованию инвестиционной среды, повышению уровня безопасности на транспорте, совместным проектам для достижения взаимных выгод в этой области.

Стратегические приоритеты включали также развитие сети международных логистических центров, совместное развитие транспортной инфраструктуры и эффективное управление кадровым потенциалом. Также предусматривается проектирование новых и оптимизация уже функционирующих евразийских МТК, укрепление научного и инновационного потенциала транспортной отрасли для максимальной реализации транзитного потенциала Союза.

Согласно положениям п.2. ст. 87 Договора о Евразийском экономическом союзе, участники ЕАЭС предпринимают шаги к постепенному снятию ограничений в сфере оказания транспортных услуг на соответствующем рынке интеграционного объединения. Принятые

[207] Ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015)(с изм.идоп.,вступ.всилус12.08.2017).–Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

международные соглашения в рамках Союза и их приложения устанавливают этапность, процедуры и специфику либерализации в транспортной отрасли.

Так, Программа каботажных автомобильных перевозок, утвержденная 8 мая 2015 года Высшим Евразийским экономическим советом, предусматривает снятие ограничений на транспортировку грузов между пунктами одного государства-члена ЕАЭС транспортными компаниями, зарегистрированными в другом государстве Союза. Рассчитанная на период 2016-2025 годов, эта инициатива последовательно устраняет существующие запреты в сфере каботажных грузоперевозок. По сути, документ обеспечивает поэтапную либерализацию рынка международных автомобильных грузоперевозок внутри Евразийского экономического союза, позволяя перевозчикам одной страны-участницы работать на внутренних маршрутах других государств-членов. [208]

Либерализация рынка автотранспортных услуг принесла ряд положительных результатов. Благодаря развитию совершенной конкурентной среды, транспортные компании стали работать эффективнее. Грузовладельцы-потребители транспортных услуг ощутили снижение стоимости перевозок, что привело к уменьшению доли транспортных издержек в конечной цене товаров. Одновременно с этим произошло существенное обновление парка подвижного состава. Перевозчики смогли оптимизировать логистические процессы, что выразилось в сокращении доли порожних пробегов. Также важным результатом стало повышение уровня безопасности на дорогах, уменьшению негативного влияния на экологию. Кроме того, открытость рынка способствовала сбалансировать спрос и предложение в сегменте грузовых автомобильных перевозок.

Стоит подчеркнуть, что Казахстан на начальном этапе не присоединился к участникам Программы поэтапной либерализации. Государство намерено было стать её полноправным членом лишь с начала 2025 года. Такая «отсроченная» интеграция является возможной и

[208]Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы (утверждена Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015). – Режим доступа: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70925970/#1000

соответствует принципу Союза, допускающему различную скорость и уровень либерализационных процессов для разных стран-участниц ЕАЭС.

Формирование единого транспортного пространства в процессе евразийской интеграции значительно продвинулось благодаря согласованию общих методов транспортного контроля среди стран-участниц ЕАЭС. Этот важный этап способствовал дальнейшему укреплению интеграционных связей в транспортной сфере Евразийского экономического союза.

Так, Приложение №1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике «Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза» (далее – Порядок), содержит значимое положение, касающееся автомобильных перевозок и регулирующее автомобильный контроль на границах Союза с третьими странами[209].

Единые стандарты для проверки транспортных средств на внешних границах ЕАЭС были утверждены в данном Порядке. Согласно документу, уполномоченные органы государств-членов осуществляют автомобильный контроль въезжающих-выезжающих и транзитных транспортных средств. В ходе проверки особое внимание уделяется соответствию трем ключевым критериям. Во-первых, соответствие транспортных средств установленным весовым и габаритным нормативам стран-участниц Союза, через которые проходит маршрут. Во-вторых, инспекторы тщательно проверяют наличие у перевозчика всех необходимых платежных документов: от квитанций об уплате обязательных сборов за пользование дорожной инфраструктурой ЕАЭС до подтверждений оплаты возможных штрафных санкций. В-третьих, проверка наличия пакета разрешительной документации – транспортная компания должна иметь разрешение для движения транспорта по территории ЕАЭС, все необходимые допуски для осуществления международных

[209]Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

перевозок, специальные документы при транспортировке нестандартных или опасных грузов.

Ключевую роль и ещё одним важным этапом в развитии процесса интеграции транспортных систем на пространстве ЕАЭС сыграл документ, принятый в 2016 году – Решение №19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза»[210], утвержденное Высшим Евразийским экономическим советом. Реализация указанных в Решении мер существенно продвинуло процесс формирования единого транспортного пространства по многим направлениям.

Документ указывает, что члены Евразийского экономического союза совместно работают над перечнем согласованных инфраструктурных транспортных проектов, которые касаются интеграции евразийской транспортной системы в мировую транспортную систему, оптимизацию внутрисоюзных перевозок, развитие транспортных коридоров ЕАЭС и на их основе максимальное использование транзитного потенциала с целью получения транзитных доходов в национальные бюджеты. Среди приоритетов также обозначены были развитие научно-технологического потенциала и стимулирование инновационных процессов в транспортном секторе.

В программном документе об основных этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики были представлены её векторы в разрезе различных видов транспорта. Например, цифровая трансформация транспортной инфраструктуры становится приоритетным направлением на всех видах транспорта. Согласованная стратегия развития автомобильного сегмента сфокусирована на развитии интеллектуальных транспортных систем, поддержании и модернизации

[210]Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

дорожной сети, наращивании потенциала трансграничных перевозок между странами-членами, повышении стандартов автотранспортного обслуживания и формировании квалифицированного кадрового состава для международных автомобильных перевозок. На железнодорожном транспорте в числе задач были согласованная тарифная политика, разработка правил доступа к инфраструктуре, создание единого оператора транзитных контейнерных перевозок. В сегменте воздушных перевозок целью было создание единого воздушного пространства и др.[211]

В рамках реализации скоординированной транспортной политики стран ЕАЭС были созданы и частично реализованы трехлетние «дорожные карты» (планы мероприятий) по каждому виду транспорта. Так, например, план на период 2021-2023гг. включал 53 мероприятия, которые были направлены на цифровую трансформацию международных грузоперевозок, увеличение доли контейнерных и мультимодальных перевозок, развитие новых маршрутов на воздушном транспорте между странами ЕАЭС, синхронизацию интеллектуальных транспортных систем и информационных технологий в сфере организации перевозок.[212]

Таким образом, анализ эволюции евразийской интеграции в сфере транспорта позволяет сделать вывод о достижении конкретных результатов по интеграции национальных транспортных комплексов, а именно:

1. осуществлена частичная гармонизация и унификация законодательной базы в транспортной сфере, которая стала важным шагом, способствующим интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС;

2. определены цели, задачи и стратегические приоритеты скоординированной (согласованной) транспортной политики;

---

[211] Нурахметов Ержан: «За счет «цифры» можно увеличить пропускную способность и добиться снижения стоимости перевозок» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/23_10_17_1.aspx

[212] Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. N 15 «О плане мероприятий («дорожной карте») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2021 - 2023 годы» // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/b9f/Rasporyazhenie-15.pdf

3. согласованы и введены в действие внутригосударственные тарифные ставки, которые применяются для транзитных грузоперевозок через территории государств-членов согласно установленным условиям;

4. международные грузовые перевозки автомобильным транспортом между членами Союза осуществляются без необходимости получения специальных разрешений;

5. учреждён профильный наднациональный орган, которому делегированы полномочия и предоставлены компетенции по управлению единой транспортной политики;

6. устранены запреты в сфере каботажных грузоперевозок в сегменте грузового автомобильного транспорта;

7. был учрежден единый оператор транзитных контейнерных перевозок ЕАЭС на ж/д транспорте – Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) – через территории Белоруссии, Казахстана и России между Европой и Китаем;[213]

8. обеспечен недискриминационный доступ авиакомпаний государств-членов к авиационной инфраструктуре;

10. на водном транспорте достигнуто взаимное признание отдельных судовых документов, квалификационных документов капитана судна и членов экипажей судов и другие результаты.

Достижение указанных результатов транспортной интеграции отразилась на динамике статистических показателей: объём перевозок грузов в целом по ЕАЭС за период 2015-2024гг. вырос на 6,2%. Наибольший рост этого показателя зафиксирован в Кыргызстане (81,2%) и Казахстане (64,6%). Однако, показатель перевозки пассажиров в целом по ЕАЭС демонстрирует отрицательную динамику и составляет за период 2015-2024гг. -15,7%. (табл. 4.4-4.5). Структура объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта практически остаётся постоянной наибольший удельный вес занимает

[213] https://www.utlc.com/routes/

железнодорожный и автомобильный транспорт, на который приходилось более 70%.

Таблица 4.4.

Динамика перевозок грузов по всем видам транспорта в ЕАЭС за 2015-2024гг., млн.т.

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	**Рост в % к 2015 г**
ЕАЭС	**9 048,1**	**9 085,4**	**9 339,8**	**9 628,9**	**9 777,1**	**9 254,3**	**9 609,2**	.	.	.	**6,2**
в том числе:											
Армения	11,1	20,5	28,1	29,2	14,7	14,9	17,2	18,9	18,5	16,8	51,3
Беларусь	447,2	417,6	439,5	455,5	427,8	398,7	384,9	.	.	.	-14,0
Казахстан	662,2	657,9	762,4	840,8	869,9	851,1	910,5	927,2	999,2	1 090,0	64,6
Кыргызстан	29,7	35,7	37,2	38,3	39,0	29,9	34,1	44,3	51,0	54,1	82,1
Россия	7 897,9	7 953,7	8 072,6	8 265,1	8 425,7	7 959,7	8 262,4	8 779,4	9 059,3	9 285,6	17,5

Источник: составлено автором на основе статистики ЕЭК

Таблица 4.5.

Динамика перевозки пассажиров по всем видам транспорта в ЕАЭС за 2015-2024гг., млн. человек

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022	2023	2024	**Рост в % к 2015 г**
ЕАЭС	**23 781,8**	**23 190,1**	**23 014,8**	**22 673,8**	**22 385,8**	**15 613,2**	**17 188,9**	**18 176,9**	**19 184,6**	**20 049,5**	**-15,7**
в том числе:											
Армения	208,7	206,1	200,2	186,0	194,0	69,6	107,3	158,6	191,6	224,8	7,7
Беларусь	2 094,1	1 971,4	1 967,4	1 979,2	1 995,0	1 639,2	1 591,6	1 568,3	1 629,6	1 723,0	-17,8
Казахстан	1 703,8	1 640,1	1 654,6	1 633,5	1 614,1	989,6	1 289,9	1 486,1	1 607,3	1 773,9	4,1
Кыргызстан	653,1	682,2	709,9	731,6	756,6	422,0	504,2	526,9	578,5	635,3	-2,8
Россия	19 122,1	18 690,3	18 482,7	18 143,6	17 826,1	12 492,8	13 695,8	14 436,9	15 177,5	15 692,5	18,0

Источник: составлено автором на основе статистики ЕЭК

Несмотря на достигнутые результаты, продолжается работа в сфере евразийской интеграции транспорта, в том числе по выявлению и устранению существующих барьеров и ограничений, препятствующих функционированию рынка транспортных услуг. Формирование единого транспортного пространства позволит решить конкретные выявленные в ходе анализа существующие проблемы в транспортной системе ЕАЭС, среди которых:

1. отсутствие беспрепятственного взаимного доступа перевозчиков и других поставщиков транспортных и сопутствующих услуг по всем видам

транспорта на рынки государств-членов, транзитных перевозок по их территории;

2. ограниченное применение современных информационных логистических и транспортных технологий (в частности, в Кыргызстане, Беларуси), а также высокий износ и неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры с точки зрения технического развития, приводят к значительному удорожанию товаров за счет высокой доли транспортных издержек в конечной стоимости;

3. территориальная изолированность некоторых регионов государств-членов ЕАЭС, что сопровождается недостаточным доступом населения и производственных предприятий к транспортным коммуникациям и сервисам с высоким уровнем качества оказываемых услуг;

4. ограничения, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, реализацией инфраструктурных проектов, которые требуют крупного финансирования, невозможностью оптимизировать логистические цепи поставок;

5. несогласованная тарифная политика, ограничивающая транзитные перевозки по национальным участкам евразийских транспортных коридоров;

6. существенное влияние транспорта на загрязнение окружающей среды;

7. низкая пропускная способность отдельных участков транспортных маршрутов;

8. административные и правовые ограничения, которые связаны с юридическими вопросами и отсутствием унификации в правилах перевозки грузов по евразийским транспортным коридорам, гармонизации транспортного права;

9. отсутствие согласованного подхода к реализации общей тарифной политики и формированию единых унифицированных тарифов на рынке транспортных услуг на пространстве ЕАЭС.

Таким образом, следует констатировать, что процесс интеграции транспортных систем настолько сложный, что продолжается в ЕАЭС и в настоящее время. Дальнейшая работа и взаимодействие государств-членов в сфере транспортной интеграции на евразийском пространстве с учётом специфики каждого вида транспорта, а также возможности использования передового мирового опыта других интеграционных объединений будет способствовать ускорению и повышению эффективности процесса формирования единого транспортного пространства в Союзе, ликвидации существующих барьеров, развитию национальных экономик государств-членов.

4.2. Перспективы реализации транзитного потенциала отдельных государств-членов ЕАЭС в условиях геополитической напряженности

В соответствии с принятыми программными документами (Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 г. № 19[214]) государства-члены ЕАЭС проводят скоординированную (согласованную) транспортную политику. Во втором разделе Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики поставлена цель формирования единого транспортного пространства, а также максимальной реализации имеющихся географических преимуществ ЕАЭС при осуществлении транзитных перевозок между Европой и Азией, так как транспортная система Союза с имеющимися маршрутами может обеспечить кратчайшие связи между этими частями света.[215] Данная связь возможна через увеличение объёмов транзитных перевозок по территории государств-членов ЕАЭС, максимально задействуя транзитный потенциал Союза. Однако, в современных условиях геополитической напряжённости между

[214] Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза»

[215] Аналитический доклад «Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок» (2019 год) // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК

Россией и Европой, а также санкционного давления со стороны Запада, развитие транзитных перевозок между Азией и Европой в полной мере временно не представляется возможным. Транзитный потенциал ЕАЭС сейчас ограничивается доставкой грузов из дружественных стран в Россию, происходит переориентация транзитных потоков на восточное направление.

В текущих геополитических реалиях и в связи с переориентацией глобальных логистических потоков произошёл рост спроса на транзит, в частности, через территорию Казахстана, выступающего сейчас главным транзитным транспортно-логистическим узлом между Китаем и Европой, ключевым хабом для обхода санкционных рисков. Казахстан извлекает выгоду из изменения мировых торговых маршрутов, став привлекательной альтернативой Суэцкому каналу и южнокитайским морским маршрутам. Сложная обстановка на Ближнем Востоке, непредсказуемая ситуация в Красном море стимулирует грузоотправителей диверсифицировать свою логистику. В этих условиях растёт значение Срединного коридора в обеспечении устойчивости транзита международных цепочек поставок, проходящих по территории Казахстана.

Так, в 2025 году наблюдается рост динамики транзитных железнодорожных грузоперевозок из Китая через Казахстан в Европу и Центральную Азию. Общий объём транзита через территорию Казахстана по состоянию на конец 2025г. составил 36,8 млн.т, что почти на 6,6% превышает этот показатель в 2024 году. Железнодорожный транзит китайских товаров в этом объёме составил 11,04 млн т., показав рост более чем на 11 % (прирост составил 1,11 млн тонн по сравнению с 2024 годом, когда было перевезено 9,93 млн тонн). Отправка контейнеров в эквиваленте ДФЭ увеличилась на 46%, составив 290 тысяч единиц. Морские перевозки также показали положительную динамику, произошёл рост на 7% до 8 млн тонн.[216]

[216] Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан // https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd?lang=ru

Совокупный объём транзитных транспортных услуг Казахстана в стоимостном выражении составил почти 6 миллиардов долларов, что больше экспорта всех остальных групп товаров, не учитывая природный газ, нефть и нефтепродукты.

Таким образом, экспорт транзитных транспортных услуг в Казахстане в настоящее время приобретает особое значение для национальной экономики, так как становится одним из ключевых факторов экономического роста страны и внешней торговли, опережая многие традиционные ее направления. Основной вклад в этот рост вносит Китай, со стороны которого спрос на транзитные услуги существенно вырос, принеся в бюджет Казахстана более 2 млрд долл (а за прошедший период 2015-2025гг увеличился десятикратно). Во многом этому способствовали как реализация китайской инициативы «Один пояс – один путь», так и общее увеличение объемов сухопутных перевозок из Китая в Европу через Казахстан.

Развитие транзита приносит Казахстану значительные экономические дивиденды, которые складываются как от взимаемых тарифов, так и от развития смежных отраслей – складирования, таможенных услуг, ремонта подвижного состава, локальной логистики, страхования, а также создания новых рабочих мест в этих направлениях деятельности.

В сложившихся условиях санкционного давления на Россию и ограничений по ряду маршрутов стимулирует развитие транзитного потенциала и других государств-членов ЕАЭС и, в частности, Кыргызстана, где идёт строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. У Кыргызстана появляется возможность превратиться из «тупикового в транзитное» государство, привлечь значительные инвестиции и создать новые рабочие места. Стоимость реализации в Кыргызстане указанного

проекта оценивается более чем в 8,5 млрд долл., а ежегодный объем транзитных грузоперевозок может составить около 15 млн т.[217]

Вместе с тем, рост спроса на транзитные маршруты евразийских транспортных коридоров и открывающиеся за счёт этого перспективы и возможности для экономического роста экономик государств-членов сопряжён с рядом проблем, которые практически невозможно решить ресурсами и усилиями только одной страны. Это требует согласованной совместной работы всех государств-членов ЕАЭС, направленной на формирование единого транспортного пространства в Союзе, в рамках которого будут устранены инфраструктурные, тарифные, нормативно-правовые и другие ограничения. Стоит задача обеспечить надлежащей инфраструктурой потребности международного транзита. Требуются значительные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры по причине масштабности и капиталоёмкости этих объектов. Национальный бюджет только одного государства не сможет обеспечить финансирование в полном объёме. Так, например, рекордным объемам перевозок через сухой порт Хоргос на границе с Казахстаном требуется максимальное расширение провозных мощностей на казахстанско-каспийском направлении. Требуют модернизации большое количество пунктов пропуска между Россией и Казахстаном (Канисай, Кигаш, Озинки, Карталы, Орск – Новый Город, Петропавловск и др), отсутствуют логистические хабы в западном направлении (в районе Актау), недостаточное количество судов по маршруту Каспийского моря. Формирование транзитного маршрута в Кыргызстане (строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан) стимулирует производство и спрос на вагоны и локомотивы, которые могут затронуть и создать до 40 тысяч рабочих мест в отрасли транспортного машиностроения, совместно использовать вагонный парк всех государств-членов ЕАЭС. При создании единого транспортного пространства возможно

[217] Собин А. Окно закрывается: как Китай строит транспортные коридоры в обход России // https://www.forbes.ru/mneniya/549258-okno-zakryvaetsa-kak-kitaj-stroit-transportnye-koridory-v-obhod-rossii?ysclid=mo9v1k0cdb21872473

создание специальных целевых Фондов по развитию инфраструктуры, появляется возможность финансирования через механизм трансграничного государственно-частного партнёрства с участием двух и более государств-членов, создавать новые финансовые институты развития (банки).

Без унификации правил транзита и прозрачных процедур в пунктах пропуска, переноса таможенного контроля на внешние границы Союза, принятия Соглашение о единой системе транзита Союза в рамках формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС пострадают скорость и надёжность перевозок. Интеграция транспортных систем позволит ввести единые электронные документы и зеленый коридор на погранпереходах, унифицированные транспортные тарифы. Всё это создаст дополнительные преимущества для евразийских транзитных маршрутов в части сроков доставки и стоимости. При этом необходимо учитывать, что транзитные маршруты России, Казахстана и Беларуси дополняют друг друга и формирование единого транспортного пространства в ЕАЭС в конечном итоге создаёт возможность получения синергического эффекта при углублении сотрудничества в транзитной сфере государств-членов.

Растущее транзитное значение пространства ЕАЭС обусловлено не только ростом внешнего, но и внутреннего по отношению к нему спроса. И в этой связи нельзя рассматривать транзитный потенциал только как транспортно-сырьевой мост, обслуживающий сквозные транзитные грузопотоки третьих стран. Наряду с получением транзитных доходов маршруты евразийских транспортных коридоров должны в первую очередь удовлетворять собственные потребности внутреннего транзита и обеспечивать национальные интересы государств-членов ЕАЭС и Союза в целом. Имеющиеся транзитные магистрали необходимо использовать для развития внутренних логистических цепей поставок.

Транзитный потенциал является важной интегрированной характеристикой уровня и состояния развития формируемой транспортной системы ЕАЭС. Однако, в литературе существующие подходы к

исследованию транзитного потенциала в большей степени носят описательный характер, не рассматривая конкретные показатели его оценки. Вместе с тем, оценка транзитного потенциала государств-членов Союза отражает их транспортную привлекательность, позволяет выявить ключевые проблемы его максимальной реализации, способствует повышению эффективности использования евразийских транспортных коридоров, а также интегрирует национальные транспортные системы стран ЕАЭС в мировую транспортную систему. С позиции экономического ресурса транзитный потенциал выступает одним из значимых источников доходов госбюджетов национальных экономик государств, что может способствовать инвестированию в модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры, а также экономическому развитию интеграционного объединения в целом.

Как было показано в первой главе диссертационного исследования, формирование и развитие транзитного потенциала может быть оценено и охарактеризовано на основе ряда предложенных экономических показателей и влияния ряда факторов.

Одними из наиболее общих и одновременно информативных показателей оценки транзитного потенциала являются суммарный объем перевозки грузов и грузооборот в рамках международного интеграционного объединения. Первый из таких показателей по ЕАЭС приведен на рис. 4.1.

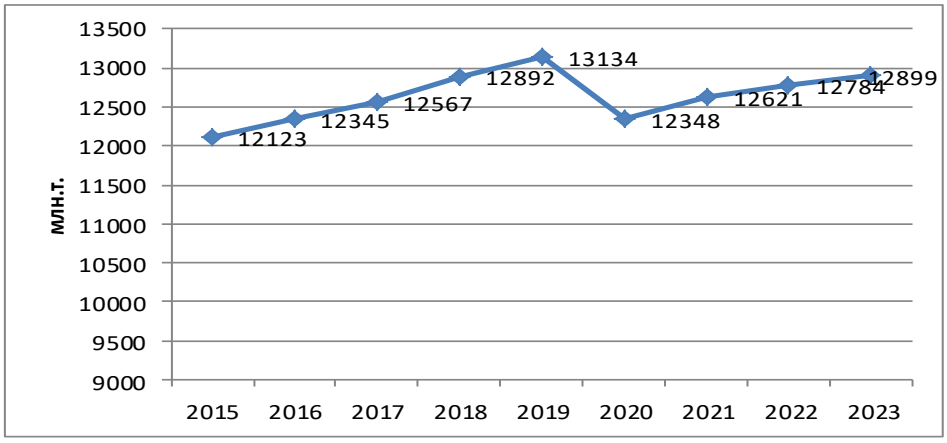


Рис. 4.1. Динамика объемов перевозки грузов в рамках ЕАЭС, млн.т.

Источник: составлено автором на основе ЕАЭС в цифрах: Стат. сборник. – М., 2023. С.141; Данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

Рисунок 4.1. свидетельствует, что в 2015 – 2023 гг. суммарный объем перевозки грузов в рамках ЕАЭС увеличился на 776,0 млн. т. в год или 6,4%. Несмотря на сравнительно небольшой темп прироста рассматриваемого показателя, он был выше уровня аналогичного прироста объемов грузоперевозок по мировой экономике в целом (4,9% за 2015 – 2023 гг.[218]). Резкий спад рассматриваемого показателя в 2019 – 2020 гг. (на 5,9%) был обусловлен влиянием наиболее острой фазы мирового пандемийного кризиса, сопряженного в т.ч. ситуацией локдауна во всех государствах, входящих в состав ЕАЭС. В 2021 – 2023 гг. ситуация начала постепенно нормализоваться, а показатель объема грузоперевозок в пространстве интеграционного объединения ЕАЭС, соответственно, начал увеличиваться, однако к 2023 г. максимум 2019 года так и не был достигнут.

При этом в среднем за 2015 – 2023 гг. 75,8% от валового объема перевозок грузов в рамках ЕАЭС в структуре по видам транспорта осуществлялись посредством использования грузового автомобильного транспорта, 8,9% - железнодорожного, 8,3% - воздушного, 6,7% - трубопроводного.

Показатель грузооборота является более информативным по сравнению с рассмотренным выше критерием общего объема перевозок грузов, поскольку грузооборот учитывает как объем перевозок (тоннаж), так и дальность перевозок (километраж). Динамика грузооборота в рамках рассматриваемого международного интеграционного объединения приведена на рисунке 4.2.

[218] Россия и страны мира: статистический ежегодник. – М.: Изд-во Федеральные службы государственной статистики, 2024. С.436.

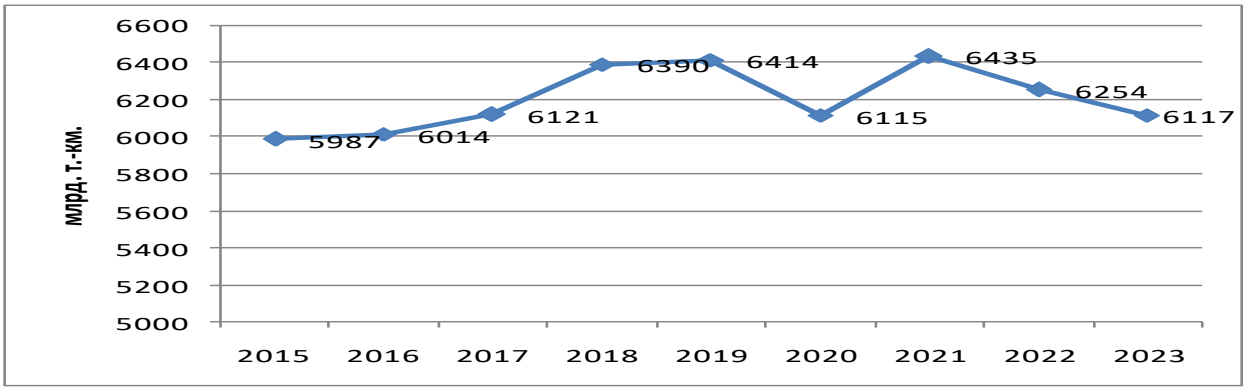


Рис. 4.2. Динамика суммарного грузооборота в рамках ЕАЭС, млн.т.

Источник: составлено автором на основе ЕАЭС в цифрах: Стат. сборник. – М., 2024.

Как показано на рисунке 4.2, в 2015 – 2023 гг. динамика грузооборота в пространстве ЕАЭС носила синусообразный характер. Так, для периода 2015 – 2019 гг. был характерен рост данного показателя (на 7,1%), обусловленный совместным влиянием следующих основных факторов:

– активная реализация ряда крупных совместных проектов с участием резидентов нескольких государств-членов ЕАЭС, в первую очередь Российской Федерации и Республики Казахстан (в частности, в области нефтепереработки, инновационного машиностроения, производства современных строительных материалов [219] и т.п.), что также явилось дополнительным стимулом к интенсификации объемов грузооборота;

– достаточно интенсивное формирование на территории государств – членов ЕАЭС, в первую очередь опять-таки РФ и РК, ряда международных транспортных коридоров (в частности, европейской ветви МТК «Пояс и путь», инициированного китайскими стратегическими партнерами, трансъевразийского коридора (Сибирь – Урал – Центральная часть РФ – Республика Беларусь с перспективным выходом на рынки транспортных услуг ряда государств Восточной Европы[220]) и ряда других);

[219] Мокров Г.Г. Евразийский экономический союз: Демпинговый импорт и антидемпинговые меры защиты внутреннего рынка. М.: Проспект, 2022. С.161.
[220] Планировалось до признания такого рода государств в 2022 г. недружественными.

– развитие и совершенствование организационной структуры и институциональной базы Таможенного Союза ЕАЭС, ускорение таможенных процедур и другие факторы.

В 2019 – 2020 гг. имел место краткосрочный тренд снижения объема грузооборота в рамках ЕАЭС, вызванный рассмотренным выше влиянием наиболее острой фазы мирового пандемийного кризиса. Вместе с тем, к 2021 г. объем грузооборота практически восстановился.

Однако впоследствии в 2021 – 2023 гг., несмотря на тенденцию роста суммарного реального ВВП государств ЕАЭС (на 0,5 %[221]), имело место устойчивое и сравнительно существенное сокращение общего объема грузооборота (на 4,5%)[222]. Причинами данного тренда являлись:

а) Геополитические факторы и рост уровня финансово-экономической неопределенности в 2022 – 2023 гг. (СВО в РФ, беспорядки в РК в начале 2022 г., интенсивная фаза конфликта между таким членом ЕАЭС, как Республика Армения и Республика Азербайджан в районе Нагорного Карабаха), снизившие стимулы ряда субъектов хозяйствования ЕАЭС к увеличению деловой активности в целом, снижению спроса на услуги рынка грузоперевозок и интенсивному использованию транзитных возможностей путей сообщения;

б) В условиях внешней неопределенности и существующих геополитических рисков произошла переориентация большого количества логистических операторов грузоперевозок в пользу выбора более локальных, а не длительных маршрутов транспортировки грузов, что приводит к росту показателя объема перевозок, но обычно влечет снижение общего показателя грузооборота в рамках интеграционного объединения.[223]

Другим важнейшим показателем оценки транзитного потенциала, предложенным в первой главе диссертационного исследования является доля

221 Российская экономика: проблемы и перспективы. – М.: Изд-во Института экономической политики, 2024. С.354.

[222] Россия и страны мира: статистический ежегодник. – М.: Изд-во Федеральные службы государственной статистики, 2024. С.17.

[223] Лапидус Б.М. Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. М.: Прометей, 2020. С.211.

транзитного грузооборота по ЕАЭС относительно суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения ($\mathrm{Wr} = \frac{\sum W}{\text{ВВП}} \mathrm{X100}$).

Результаты расчёта в динамике данного показателя по ЕАЭС приведены на рисунке 4.3.

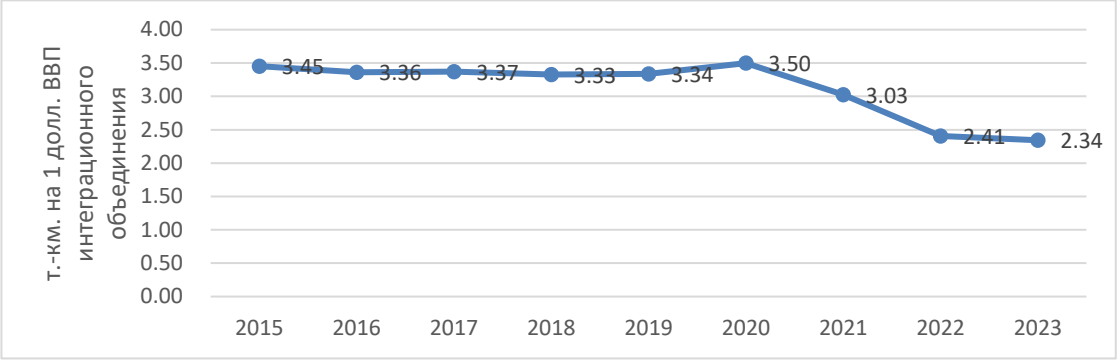


Рис. 4.3. Динамика грузооборота по ЕАЭС относительно суммарного ВВП интеграционного образования (т-км/долл. ВВП)

Источник: составлено автором на основе ЕАЭС в цифрах: Стат. сборник. – М., 2023.

Как показано на рисунке 4.3, в 2015 - 2023 гг. значение рассматриваемого показателя сократилось на 32,1%. Однако это сокращение было обусловлено преимущественно фактором снижения объёма ВВП национальных экономик государств-членов ЕАЭС в отдельные годы рассматриваемого периода и причинами снижения грузооборота указанными выше.

Значимым показателем финансовой эффективности реализации транзитного потенциала интеграционного объединения является также доля доходов от транзита грузов в ЕАЭС в общей сумме валового продукта союза ($Y = \frac{Yr}{\text{ВВП}} \mathrm{X100}$), т. е. транзит в данном контексте выступает экономическим ресурсом – источником дохода бюджетов государств. Результаты расчёта в динамике данного показателя по ЕАЭС приведены на рисунке 4.4.

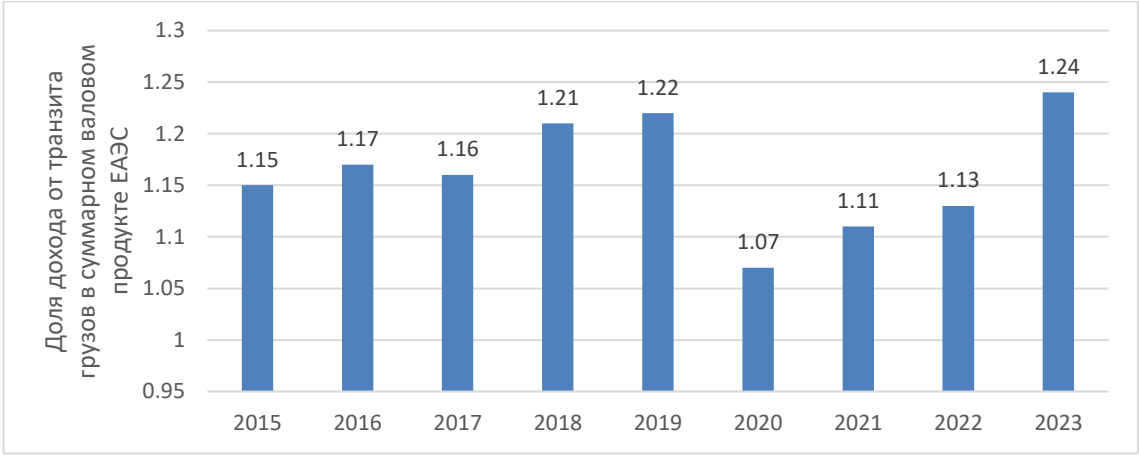


Рис. 4.4. Динамика доли дохода от транзита грузов в структуре суммарного валового продукта ЕАЭС, %

Источник: составлено автором на основе ЕАЭС в цифрах: Стат. сборник. – М., 2023.

Статистика диаграммы показывает, что для периода 2015 - 2019 гг. была характерна тенденция роста рассматриваемого показателя, обусловленная как общими тенденциями увеличения экономической активности субъектов внешнеэкономической деятельности большинства государств-членов ЕАЭС (за исключением Республики Кыргызстан), роста взаимной торговли стран и соответственно объёма перевозок.

Резкое сокращение данного показателя в 2020 г. также было обусловлено эффектами наиболее острой фазы пандемийного кризиса, сопряженной с ситуацией локдауна во всех государствах ЕАЭС. Вместе с тем, в 2021 - 2023 гг. рассматриваемый относительный показатель, характеризующий финансовую эффективность транзита грузов для развития экономики интеграционного объединения в целом, возрос в 1,12 раза. Это было обусловлено переориентацией ряда грузопотоков, инициируемых субъектами хозяйствования РФ, на государства ЕАЭС вместо европейских стран, абсолютное большинство которых в 2022 г., на фоне новой волны санкций, было официально отнесено к категории недружественных, а также фактором ослабления пандемийной ситуации.

Для количественной оценки эффективности транзитного потенциала ЕАЭС необходимо рассчитывать Коэффициент использования транзитного

потенциала ($К_{исп.тр.}$), предложенный в первой главе диссертационного исследования. Он рассчитывается как отношение годового объема фактического международного транзита к потенциальному:

$$К_{исп.тр.} = \frac{Q_{тр.ф.t}}{Q_{тр.п.t}}$$

где $Q_{тр.ф.t}$ – реальный (фактический) объем международного транзита, $Q_{тр.п.t}$ – потенциально возможный объем международного транзита, t – анализируемый период времени (один год). $Q_{тр.п.t}$ определяется как объём перевозок, которые следуют по альтернативным маршрутам в обход интеграционного объединения (ЕАЭС). В качестве альтернативных маршрутов рассмотрим статистические данные по объёму грузоперевозок двух маршрутов:

1. Транспортный коридор ТРАСЕКА (Европа - Кавказ – Азия) с объёмом грузоперевозок 18038 млн. тонн (2021 г.);[224]

2. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу с объёмом грузоперевозок 10,5 млн. тонн (2021 г.).[225]

Объём транзитных грузоперевозок в ЕАЭС составил 12348 млн. тонн (2021 г.).[226]

Таким образом, коэффициент использования транзитного потенциала составит:

$К_{исп.тр.}$ =12348 млн. тонн / 18038 млн. тонн + 10,5 млн. тонн = 0,64 или 64%

Данный показатель указывает, что часть грузопотоков следует по альтернативным маршрутам (9,88 млн. тонн) в обход ЕАЭС, и транзитный

[224] Возросли транзитные перевозки по коридору TRACECA // https://report.ge/ru/economics/vozrosli-tranzitnie-perevozki-po-koridoru-traceca/?ysclid=lt8g7uwkot662012420

[225] Транскаспийский международный транспортный маршрут // https://ru.wikipedia.org/wiki/Транскаспийский_транспортный_маршрут

[226] Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023. С.141; Данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

потенциал используется на 64%, что свидетельствует о наличии возможностей (резервов) повышения эффективности использования транзитного потенциала. Необходима работа по стимулированию грузовых операторов к использованию транзитных маршрутов по территории ЕАЭС (повышение их конкурентоспособности путём реализации направлений, предложенных в п.4.3 диссертационного исследования).

Следующим важным показателем количественной оценки транзитного потенциала выступают транзитные провозные возможности транзитных маршрутов (Wтр. пр. воз.), которые имеют прямую зависимость от объёма транзитного потока (Q) по i-му маршруту и средней скорости транзитного потока (V) по тому же маршруту и обратно зависят от протяженности транзитного маршрута (L):[227]

$$W\text{тр. пр. воз.} = \sum_{i=1}^{n} \left(\frac{Q_1 \times V_1}{L_1}\right)$$

1. Объём транзитного потока составляет 12899 млн. тонн[228] - (Q)

2. Средняя транзитная скорость движения по инфраструктуре ж/д транспорта составляет 1150 км/сутки[229] - (V)

3. Протяжённость транзитного маршрута составляет 8,5 тыс. км.[230]- (L)

Таким образом, провозные возможности транспортной системы составят:

Wтр. пр. воз. =12899 млн. тонн * 1150 км/сутки / 8500 км=1745 млн. тонн

Расчёт транзитных провозных возможностей транспортной системы указывает на разработку мероприятий, обеспечивающих повышение объемов и средней скорости транзитных перевозок при имеющихся ресурсных и технологических ограничениях.

---

[227]Ларин, О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 171 с.

[228] Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023. С.141; Данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

[229] Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году // Информационно-аналитический обзор https://index1520.com/upload/medialibrary/8da/ERAI-2021_RU.pdf?ysclid=lt8h44xxm0206015351

[230] Мехдиев Э. Т.. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика № 2 (24) 2018

Существенную роль в обеспечении развития любого интеграционного объединения и в т.ч. в комплексной реализации транзитного потенциала играет транспортная инфраструктура. Основными элементами которой являются дороги общего пользования, железнодорожные пути, станции, погрузочно-разгрузочные платформы, аэропорты и транспортно-логистические центры. В 2015 – 2023 гг. суммарные реальные годовые инвестиции в развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры ЕАЭС возросли, несмотря на кризисную ситуацию 2020 – 2023 гг. для инвестиционной сферы рассматриваемого интеграционного объединения в целом, на 21,3%. (Табл. 4.6.)[231]

Таблица 4.6.

Некоторые показатели инвестиционной активности в дорожно-логистическом комплексе ЕАЭС и развития транспортно-логистических центров и иных элементов транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС

Годы	Ежегодные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры ЕАЭС, % к 2015 г. (в сопоставимых ценах)	Количество транспортно-логистических центров	В т.ч. международных многофункциональных ТЛЦ	Количество погрузочно-разгрузочных платформ мультимодального характер, тыс. ед.	Количество аэропортов, регулярно выполняющих рейсы в рамках ЕАЭС
2015	100,0	1079	211	22,1	118
2016	107,0	1117	232	22,8	119
2017	112,8	1127	237	24,1	121
2018	118,4	1237	236	26,9	121
2019	121,9	1314	243	27,1	124
2020	117,6	1346	247	27,2	121
2021	118,4	1378	251	27,4	119
2022	121,3	1411	254	28,7	120
Темп прирост а2022 г. к 2015 г., %	21,3	30,8	20,4	29,1	1,1

Источник: составлено автором на основе Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023. С.141; Данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

[231] Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023. С.141; Данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

В качестве позитивной тенденции можно выделить и увеличение количества ТЛЦ, функционирующих в рамках экономических систем государств – членов ЕАЭС, на 30,8% за 2015 – 2023 гг. Рост количества транспортно-логистических центров обеспечит дополнительные возможности по организации длительных, в т.ч. международных, перевозок грузов, их хранения, организации эффективного маршрутирования, в т.ч. с возможным изменением видов транспорта и т.п. Однако, несмотря на отмеченный рост ТЛЦ, их количество всё ещё не соответствует имеющейся потребности.

Вместе с тем, как показано в таблице 4.6, в 2015 – 2023 гг. количество современных, высокопроизводительных, соответствующих международным стандартам ИСО, многофункциональных транспортно-логистических центров в рамках ЕАЭС возросло несколько меньшими темпами (на 20,4%). В значительной степени это связано с капиталоемкостью создания такого рода многопрофильных ТЛЦ в условиях определенного дефицита финансово-инвестиционных ресурсов. Решать проблему дефицита финансовых ресурсов возможно путём мобилизации средств частных инвесторов в едином финансовом институте (например, в ЕАБР или новых формируемых). Выстраивать этот механизм необходимо по аналогии с опытом финансирования китайской инициативы «Один пояс - один путь» с участием Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, рассмотренным во второй главе диссертационного исследования. Одновременно с этим необходимо использовать механизм государственно-частного партнёрства, успешно реализующий крупные инфраструктурные проекты, например, в России.

Также существует дефицит услуг многофункциональных ТЛЦ, ориентированных на комплексное сопровождение процессов международной транспортировки грузов, является стратегическим фактором ограничения интенсификации мультимодальных и интермодальных грузоперевозок в

рамках реализации транзитного потенциала ЕАЭС. В этой связи необходима работа по таким направлениям, как:

– расширение практики применения мультимодальных технологий переработки грузов во всей сети опорных международных транспортно-логистических центрах (ТЛЦ) ЕАЭС;

– строительство новых многофункциональных (ТЛЦ) по маршрутам евразийских транспортных коридоров и в транспортных узлах;

– создание многопрофильных складских терминалов, оказывающих услуги по хранению товаров, их грузонакоплению, сортировке и другим сервисным операциям;

– организация присутствия сотрудников таможенно-контролирующих органов на объектах таможенно-логистической инфраструктуры (в том числе в ТЛЦ) для обеспечения проведения таможенных операций в отношении товаров, транспортируемых через таможенную границу ЕАЭС;

– включение в структуру формируемых ТЛЦ организаций-операторов, оказывающих качественные экспедиционные услуги;

– функционирование в составе центров провайдеров, предоставляющих информационное сопровождение логистических операций (грузопереработки, складирования), в том числе связанных с навигационным отслеживанием грузов;

– обеспечение взаимодействия таможенных органов, логистических операторов, грузовладельцев и других звеньев логистической цепи на условиях партнёрства и рационального взаимодействия для получения максимально возможного синергетического коммерческого эффекта.[232]

Одним из интегральных показателей, характеризующим уровень развития транзитного потенциала страны, является индекс качества логистики (LPI), рассчитываемый специалистами Всемирного Банка (на основании синтеза социологических и экспертных оценок, по

[232] Барамзин, С.В. Совершенствование состава критериев оценки работы таможенных органов / С.В. Барамзин, С.С. Шапран // Вестник Российской таможенной академии. – 2011. – № 2. – С. 5-10.

унифицированной шкале от 0 до 5 баллов, в разрезе абсолютного большинства государств мировой экономики). Значения данного индекса по государствам ЕАЭС представлены на рисунке 4.5.



Рис. 4.5. Значения индексов качества логистики (LPI) по государствам - членам ЕАЭС, 2023 г.

Источник: составлено автором на основе The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource] // World Bank

Значения индекса качества логистики по государствам ЕАЭС находятся на среднем уровне по унифицированной шкале расчета LPI (2,3 - 2,7 баллов), что характеризуется удовлетворительным состоянием развития и качеством транспортно-логистических услуг.

Основой реализации транзитного потенциала ЕАЭС являются проходящие по территории ЕАЭС международные транспортные коридоры. Однако, в современных условиях обострения международных экономических отношений определённые маршруты международных транспортных коридоров ЕАЭС оказались существенно ограничены. Введённые санкции привели к сокращению объёмов торговли с отдельными странами и, соответственно, к переориентации торговых маршрутов.

В условиях геополитической напряжённости между странами ЕС и Россией, украинского конфликта и санкционного давления со стороны Запада развитие транзитных маршрутов из Азии в Европу в полной мере невозможно. Грузооборот по европейскому направлению существенно сократился и продолжает сокращаться. Транзитный потенциал ЕАЭС с 2022

года реализуется только на обслуживании грузопотоков дружественных стран.

Введённые санкции в отношении Российской Федерации оказали существенное и многофакторное влияние как на транзитный потенциал ЕАЭС в целом, так и на отдельные маршруты и сегменты рынка перевозок по отдельным видам транспорта. Произошла трансформация внешнеэкономических транспортных связей между Россией и другими государствами на фоне проведения специальной военной операции и действия западных санкций, оказавших влияние на транспортную и смежные отрасли (транспортное машиностроение и др.).

Так, в сегменте воздушных перевозок было полностью прекращено авиасообщение с недружественными государствами, санкции негативно повлияли и на рынок автомобильных и морских перевозок. Объём транзитных грузоперевозок железнодорожным транспортом только за первый месяц с начала проведения СВО снизился на 2,6 %, в том числе за счёт прекращения грузопотоков на/через Украину.[233]

Самый большой вызов – это запрет на перевозки. Крупнейший железнодорожный холдинг ОАО «Российские железные дороги» попал в британский санкционный список, на этом фоне часть государств прекратили грузовое сообщение с Россией. Например, ведущий финский оператор VR Group решил прекратить грузоперевозки с РФ и спустя несколько месяцев грузовой трафик между двумя странами был полностью свернут.

Существенно изменилась география перевозок и направления маршрутов. Грузопоток поворачивается с запада на восток. Однако, и в этом направлении имеются определённые проблемы, которые существовали ещё до обострения геополитической ситуации. Восточное направление всегда испытывало высокую нагрузку пропускных возможностей транспортной инфраструктуры, а в изменившихся условиях она стала предельной. Объем заявленных грузов сильно превышает пропускную способность транспортно-

[233] Непредсказуемая логистика эпохи перемен. Обзор. // https://www.interfax.ru/business/835549

транзитной инфраструктуры. Дефицит провозной мощности Восточного полигона превысил 100 млн тонн.[234] В связи со сложившейся ситуацией правительство России приняло решение о выделении дополнительных финансовых ресурсов ОАО «Российским железным дорогам» в размере 250 млрд рулей из Фонда национального благосостояния на расширение мощностей («расшивку узких мест») Восточного полигона. Однако, практика показала, что для освоения этих средств в части развития инфраструктуры существенную роль играет временной фактор и в ближайшей перспективе быстро решить эту проблему не получится, что уже отражается на объёмах грузооборота.

Для «расшивки» и оптимизации восточного направления правительству необходимо обеспечить приоритетный доступ отдельных грузов (сырьевой, лесной, металлургической промышленности) к инфраструктуре Восточного полигона. Также необходима корректировка и согласование планов по отгрузке товаров между РЖД и Китайскими железными дорогами в соответствии с реальными транзитными возможностями инфраструктуры. Возможно привлечение китайских партнёров-операторов с их резервными контейнерными мощностями. Возникающие логистические проблемы могут решаться привлечением дополнительного подвижного состава, увеличением его грузоподъёмности (осевых нагрузок), ускорения оборачиваемости контейнеров, увеличением числа полос на автомобильных пунктах пропуска и другими мерами.

Статистические данные показывают, что в январе 2022 года (до начала СВО) структура грузоперевозок по направлениям следования была следующей: запад – 60%, восток – 35%, юг – 5%. Однако, в течение следующих двух месяцев соотношение в структуре существенно изменилось и стало 44 – 52 – 4% соответственно.[235]

[234] http://www.dfo.gov.ru/press/press_service/5739/
[235] Импорт и транзит // РЖД Бизнес Актив. https://rzdba.ru/

В сложившихся условиях происходит формирование новых транзитных маршрутов. Так, грузопотоки, которые ранее следовали в Россию через Прибалтику, Польшу и Белоруссию теперь идут по новому транспортному коридору Европа–Турция–Азербайджан–Дагестан. На восточном направлении значительно растёт объём грузооборота из КНР напрямую и через Республику Казахстан.

Также растёт количество неисполненных обязательств по уже заключённым договорам на грузоперевозки. Данная ситуация возникает по причине дополнительных проверок в пунктах пропуска со стороны европейских контролирующих органов в отношении отдельных товаров двойного назначения. Вся транспортируемая продукция подлежит проверке на соответствие / несоответствие санкционному перечню товаров. Возникающие спорные моменты разрешаются не в пользу российских товаропроизводителей. В связи с этим время прохождения границы через таможенные пункты пропуска существенно увеличилось, что в свою очередь удлиняет сроки доставки и увеличивает издержки по транспортировке. Под давлением санкций транспортникам необходимо искать «окна возможностей».

В изменившихся условиях существенно возрастает роль автомобильных грузоперевозок как наиболее гибкого канала и вида транспорта как в вопросе освоения новых транзитных маршрутов, так и в плане стоимости перевозок. Некоторая часть автомобильных перевозчиков перерегистрировала свой автотранспорт в Казахстане. Многие перестроили логистические схемы транспортировки через Армению, Грузию, Турцию, Казахстан и другие государства. Однако, данные изменения в цепях поставок приводят к их удлинению и появлению новых звеньев в виде дополнительных таможенных проверок, что, в свою очередь отражается на сроках доставки, стоимости транспортировки и конечной цене товаров. Для снижения возникающих дополнительных затрат автогрузоперевозчики

используют схемы так называемого косвенного реэкспорта (Рис. 4.6).[236] Данные схемы дают возможность транспортировать товар из ЕС напрямую в Российскую Федерацию без провоза по территории третьей страны: экспортёр из ЕС заключает контракт на поставку продукции с организацией-посредником из дружественного для России государства. При этом фактически сам товар отправляется сразу в направлении России. По пути следования автотранспорт заезжает на таможенный склад временного хранения (обычно какой-либо прибалтийской страны) и первоначальный договор на поставку обменивается на новый, заключённый между организацией-посредником и конечным российским потребителем-грузополучателем. Далее транспорт с «перепроданным» де-юре товаром и новыми документами пересекает европейскую границу и заезжает в Россию.[237]

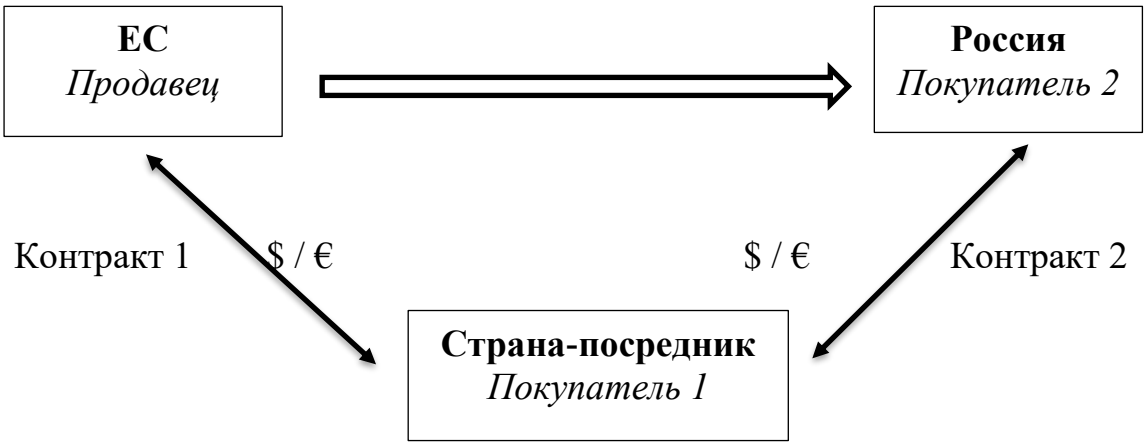


Рис. 4.6. Схема косвенного реэкспорта в Россию

Источник: составлено автором на основе Титов С. «Ложный транзит» и «перепродажа в пути»: как товары из Европы возят в Россию // https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyj-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v-rossiu?ysclid=lw0sjylmg4294126765

Используется также и другой вариант – «ложный транзит». При этом варианте доставки транспортное средство с перевозимым грузом пересекает

[236] Титов С. «Ложный транзит» и «перепродажа в пути»: как товары из Европы возят в Россию // https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyj-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v-rossiu?ysclid=lw0sjylmg4294126765

[237] Титов С. «Ложный транзит» и «перепродажа в пути»: как товары из Европы возят в Россию // https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyj-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v-rossiu?ysclid=lw0sjylmg4294126765

границу Европейского союза с первичным комплектом сопроводительных документов. Но схема маршрута составляется таким образом, чтобы в третью страну груз транспортировался через территорию России. После заезда на территорию РФ на таможенном складе совершается операция перепродажи потребителю из России. И товар далее уже не покидает таможенную территорию РФ.

Однако, надежность данных схем сопряжена с высокими рисками, так как, например, может быть получен отказ в доставке товара со стороны автоперевозчика или могут возникнуть сложности при пересечении границы. Также схемы косвенного реэкспорта вызывают недоверие и у некоторых стран-посредников, которые выдвигают обязательные условия и требования о том, чтобы транспортируемый в Россию товар фактически пересекал её границу и совершались все необходимые операции по таможенному оформлению. Это также приводит к увеличению звеньев в цепи поставок, что является причиной увеличения стоимости грузоперевозки. Таким образом, и схема косвенного реэкспорта и схема «ложного транзита» могут выступать лишь временным решением при вводимых ограничениях, рассматриваться как исключение и невозможности использования в больших масштабах по причине высоких рисков – можно выстроить какой-то новый маршрут, который через некоторое время уже не будет работать.[238]

Большую роль в транзитных перевозках играет железнодорожный транспорт, но остаётся нерешённой проблема готовности обеспечить возрастающие потребности в его услугах. Ощущается значительный дефицит контейнеров, который ещё более усилился после введённых санкций и отказа двух крупных контейнерных операторов продолжать сотрудничать с Россией. Более половины в структуре транзитных железнодорожных перевозок составляют контейнеры, и их нехватка создаёт риски разрыва

[238] Титов С. «Ложный транзит» и «перепродажа в пути»: как товары из Европы возят в Россию // https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyj-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v-rossiu?ysclid=lw0sjylmg4294126765

логистической цепи поставок по отельным отраслям экономики (машиностроение, строительство и др.).

Аналогичные проблемы коснулись и сегмента морских перевозок, которые тоже ощутили воздействие изменившихся геополитических условий. Введённые ЕС санкции в рамках пятого пакета полностью запретили заход судов под флагом в европейский порты. Судовладельцы отказываются заходить в российские порты, либо устанавливают существенно завышенные тарифы на перевозки. Перевалочные операции в портах существенно сократились по причине ухода с рынка логистических компаний из недружественных государств. В связи с этим стоимость данных услуг возросла в отдельных портах в три раза. Ставки фрахта также выросли на 20-60% в зависимости от конечной точки доставки груза вследствие закрытия определённых маршрутов из России. Судовладельцы рассматривают потенциальные сценарии дальнейшего усиления санкционного давления, при которых возможны блокады новых маршрутов и соответственно невозможность доставки. В качестве решения предлагаются варианты эксплуатации судов под флагами третьих стран, транспортировки по перспективному Северному морскому пути. Разрабатываются альтернативные схемы сухопутной доставки в азиатские государства.[239]

Существенной проблемой в осуществлении морских перевозок является невозможность фрахтовать суда третьих лиц, так как нельзя застраховать их и транспортируемый груз. В частности, страховые компании не страхуют суда, следующие по акватории Чёрного моря, которое Международный союз морского страхования (IUMI) признаёт зоной боевых действий. Соответственно, нет страховки – нет и фрахта.

Используются только грузовые суда, принадлежащие на праве собственности либо экспортёрам товаров, либо их покупателям. Независимые транспортные компании-судовладельцы не предоставляют свои суда для перевозки по потенциально опасным маршрутам, в связи с чем

[239] Непредсказуемая логистика эпохи перемен. Обзор. // https://www.interfax.ru/business/835549

образовался их недостаток. В сложившейся ситуации необходимо выработать механизм страхования фрахта и транспортируемых товаров от военных рисков российскими страховщиками используя ресурсы учреждённой в 2022 году Евразийской перестраховочной компании.[240]

В условиях ограничения многих морских маршрутов, отказа ряда судовладельцев и транспортно-логистических компаний сотрудничать с российскими партнёрами и портами, экспортёры вынуждены менять свои устоявшиеся традиционные маршруты и искать новые возможности товародвижения, используя оставшиеся альтернативы.

Одной из таких возможностей и одновременно стратегической перспективой развития транзитного потенциала в сегменте морских перевозок является реализуемый инфраструктурный мегапроект Северный морской путь (СМП). Данный маршрут формирует новую транспортную конфигурацию евразийского континента и является стратегической инициативой ЕАЭС. Одновременно с этим данный проект является предметом сотрудничества России и КНР в рамках китайской инициативы «Пояс и путь», что обусловлено экономическими мотивами и выгодами освоения данного транзитного маршрута. Президент России В.В. Путин на международном форуме «Один пояс-один путь – Экономический пояс шелкового пути» (2017г) подтвердил общие партнёрские интересы двух стран по сопряжению проектов «Северный морской путь» и «Пояс и путь». Глава государства поставил задачу интеграции инфраструктурных программ развития двух мегапроектов.[241]

Вместе с тем, российские интересы в развитии Северного морского пути намного шире, чем других участников проекта. Это объясняется, в том числе социально-экономическими мотивами – развитием малоосвоенных

[240] Иванов О.В., Тонконог В.В. Анализ конкурентной среды предприятий водного транспорта. Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2022. № 2 (39). С. 77-80

[241] Путин сказал о грядущем росте грузопотока Севморпути в десять раз к 2025 г. // URL: http://www.interfax.ru/business/601967

территорий государства, на которых сосредоточены большие запасы ресурсов.

Конкурентоспособность Северного морского пути очевидна – так, срок доставки грузов из ЕС в КНР по маршруту СМП составляет в среднем 25 суток и затрат 630 тонн судового топлива, а через Суэцкий канал 35 дней и 880 тонн топлива, отсутствуют минусы мультимодальных перегрузок (Рис.4.7).[242] В 2017 году была зафиксирована максимальная скорость доставки (шесть суток) транзитного груза по СМП судном «Baltic Winter», следовавшим из китайского порта Тайцан в германский порт Бремерхафен.[243]



Рис. 4.7. Сравнение маршрутов Северного морского пути и маршрут через Суэцкий канал (время в пути 25 и 35 дней соответственно)

Источник: Редкие земли. Возрождение Северного морского пути - главная забота российских полярников. 2016. 1 июля // URL: http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html

Прогнозные оценки потенциальных объёмов грузоперевозок по Северному морскому пути показывают ежегодное увеличение числа контейнеров в 455 тысяч единиц. Импорт контейнерных грузов из Азии в Россию по маршруту Северного морского пути может составить 10% рынка транзитных перевозок и около 5% транзита из Азии в Европу. [244]

[242] Редкие земли. Возрождение Северного морского пути - главная забота российских полярников. 2016. 1 июля // URL: http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html
[243] Хейфец Б. Северный морской путь - новый транзитный маршрут «Одного пояса - одного пути» // Международная жизнь. №7, 2018
[244] Васильева Е. За два года в 1,5 раза увеличилось число транзитных грузов по Севморпути. 2017. 5 декабря // URL: https://minvr.ru/press-center/news/10972/

От увеличения международного транзита по Севморпути Российская Федерация получит наибольший доход, который складывается из прибыли от фрахта российских судов, тарифов за транзитный проход зарубежных судов, использование услуг ледоколов. Плата за сопровождение судов ледокольного флота составляет по разным оценкам от 100 до 380 тысяч евро за одну проводку по маршруту СМП.[245]

Развитие Северного морского пути имеет целью не только развитие транзитного потенциала России, но и диверсификация и расширение внешнеэкономических связей с другими государствами, в частности странами АТЭС в рамках восточного вектора партнёрства.

Рассматривая интеграцию проектов Пояс и путь и СМП выделим экономические выгоды и для КНР. Большинство произведённых в Китае товаров доставляется в европейские страны морским транспортом. Используя транзитный потенциал Севморпути грузоотправители из Китая могут сократить время доставки до 15 суток, что приведёт к получению экономического эффекта в каждом кругорейсе до 500 тысяч долларов.[246]

Однако наряду с преимуществами транзита по СМП имеется ряд проблем технико-экономических и природно-географических проблем, сдерживающих развитие его потенциала.

Одной из проблем является строительство и содержание (обслуживание) парка ледокольного флота, требующего больших инвестиционных ресурсов. Неразвитость арктической логистики по причине ограниченного числа ледоколов сопровождения.

Необходимость использования услуг российских ледоколов приводит к увеличению стоимости транспортировки грузов. Так, например, получаемый эффект от транспортировки товаров по Северному морскому пути в размере 20-30% от общих совокупных затрат на перевозку сокращается на 3-4% по

[245] Черемных И. Северный морской путь и Суэцкий канал. 2017. 24 апреля // URL: http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html

[246] Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. №3 (42) С. 151.

причине оплаты услуг ледоколов при прохождении сложных участков маршрута.[247]

Дефицит ледоколов порождает проблему их ожидания, очередей предоставления. Так, например, в навигационный период 2014 года более половины проводящих судов (37 из 72) были вынуждены ожидать сопровождения. Общие потери, связанные с задержкой проводки по итогам 2014 года составили 125 судо-суток. При увеличении потенциальных объёмов перевозок по СМП, негативные последствия могут вырасти.[248]

Специфической проблемой для эксплуатации Севморпути является сложная навигационная обстановка, которая вносит свои коррективы в сторону увеличения сроков доставки транзитных контейнеров. Это является существенным фактором, так как экспортёры и судовладельцы вынуждены нести дополнительные издержки, в том числе расходы на страхование грузов и судов. Размер страхового тарифа за проход судна по Северному морскому пути составляет около 75 тысяч долларов, тогда как по Суэцкому каналу страховка стоит в среднем 125 тысяч долларов. [249]

Требуются дополнительные инвестиции в гидрографическую и гидрометеорологическую инфраструктуру, которая необходима для соответствующих наблюдений и мониторинга погодных условий.[250]

Для эксплуатации крупнотоннажных судов-контейнеровозов имеет место проблема прохождения ряда проливов с недостаточной глубоководностью, в частности Берингова, Санникова, Карского моря. Это делает невозможным использование такого типа судов, необходимости

---

[247] Подведение итогов деятельности Администрации СМП за 2017 г. // URL: http://www.nsra.ru/ru/glavnaya/novosti/n19.html

[248] Котляр В. Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика // URL: http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ispolzovanie-ledokolov-v-akvatorii-severnogo-morskogo-puti-d/

[249] Черемных И. Северный морской путь и Суэцкий канал. 2017. 24 апреля // URL: http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html

[250] Хейфец Б. Северный морской путь - новый транзитный маршрут «Одного пояса - одного пути» // Международная жизнь. №7, 2018

фрахтовать малогрузоподъёмные суда, что влияет на стоимость перевозки и поиск альтернативных маршрутов.

К числу прочих технико-экономических проблем относится недостаточное развитие коммуникационной инфраструктуры и систем связи. В полярных участках с координатами выше 70-75° северной широты не работает ни один из действующих в регионе операторов спутниковой связи («Inmarsat», «Thuraya» и «GlobalStar»). Происходят технические сбои в навигационных системах по причине повышенной геомагнитной активности в данном регионе. С началом использования систем мониторинга транспорта GPS/ГЛОНАСС ситуация значительно улучшилась.[251] [252]

Функционирование Северного морского пути как транзитного международного транспортного коридора не урегулировано с институциональной позиции, так как остаётся открытым вопрос состава участников этого мегапроекта. Решить данную проблему можно создавая компании на основе механизма государственно-частного партнёрства. [253] Развитие Арктики и Крайнего Севера, как отдельного направления, никак не зафиксировано в Договоре о Евразийском экономическом союзе и ни в одном из документов стратегического планирования ЕАЭС. С этой целью Евразийской экономической комиссии необходимо выработать собственный стратегический программный документ по вопросам развития данного региона, а также прописать в соответствующих документах интересы остальных государств-членов ЕАЭС в проекте «Северный морской путь».

Рассматривая транзитный потенциал ЕАЭС как единую систему, Севморпуть должен быть сопряжён и со стратегическим транзитным маршрутом – Транссибирской магистралью по принципу мультимодальности. Реализуя эту задачу, финансовые ресурсы будут

[251] Хейфец Б. Северный морской путь - новый транзитный маршрут «Одного пояса - одного пути» // Международная жизнь. №7, 2018

[252] Долганов А. Северный морской путь - только для России // URL: https://topwar.ru/136687-severnyy-morskoy-put-tolko-dlya-rossii.html

[253] Зворыкина Ю.В., Кофнер Ю.Ю., Пакулов С.И. Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС. Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 9. С. 94-104

направляться на совершенствование инфраструктуры портов, объектов контейнерообработки, прокладки подъездных путей к портам, складского оборудования и др. Особое внимание должно быть уделено развитию современных технологий перевозки в судоходстве.[254]

В условиях выявленных существующих проблем морского транзита, санкционных ограничений, особое значение приобретает сухопутный транзит. Россия одновременно граничит и с Европой, и с Китаем и может дать короткий выход через порты Мурманска и Архангельска на США, а Ирану и Индии на Европу. То есть Россия - это идеальная площадка для мировой транзитной державы. Но сейчас через узкую колею Транссиба идет не более 100 млн тонн грузов ежегодно, тогда как по морю - от портов Шанхая к США миллиарды тонн. Большинство грузов транспортируется по морю через нестабильные в перспективе моря Тихого и Индийского океанов, Средиземное и Чёрное с Балтийским морями. Половина товарооборота России и Китая проходят через потенциально опасные со стороны НАТО моря. Предложение из сложившейся ситуации состоит в формировании второго и третьего Транссиба. Такая дорога сделает Россию альтернативой всем мировым океаническим перевозкам. Оплачиваемый Европой и Китаем транзит будет выступать существенным и весомым источником дохода для России, сопоставимым с нефтегазовыми доходами.

Данная транспортная артерия должна принадлежать России и строиться только силами России с использованием в том числе китайских технологий. На хордах транзита необходимо создавать и совместные предприятия со строгим преобладанием российских инвестиций над китайскими (индийскими, иранскими и т.д.).

Проект строительства второго Транссиба будет иметь и социально-экономические последствия, так как будет сопровождаться развитием Сибири и Дальнего Востока. Данная инициатива потенциально способна

[254] Зворыкина Ю.В., Кофнер Ю.Ю., Пакулов С.И. Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС. Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 9. С. 94-104

придать рост российской экономике на 7-10% ежегодно и будет сопровождаться гражданским промышленным строительством, применением отечественных высоких технологий.

В период первых лет создания транзит по этому маршруту должен стать льготным, чтобы выиграть конкуренцию у держав моря.

Как было уже отмечено в п.3.5. диссертационного исследования, особое положение в реализации транзитного потенциала ЕАЭС занимает Армения. Отсутствие общей границы и прямого сухопутного сообщения Армении со странами ЕАЭС влияют на безопасность, устойчивость и качество логистических цепей поставок и транспортной интеграции в Союзе в целом. Возникают определенные разрывы в транспортной и логистической инфраструктуре ЕАЭС. Транспортное сообщение с Россией проходит транзитом через Грузию, поэтому торговля с Арменией зависит от взаимоотношений этих двух стран. Не все товары можно провезти через грузинскую границу. Автотранспорт едет через контрольно-пропускной пункт (КПП) «Верхний Ларс», а морской транспорт через порты Поти и Батуми.

Однако паромная перевозка, о которой часто говорят власти Армении, не может заменить грузоперевозку через «Верхний Ларс», так как паром никогда не перевезет, например, скоропортящиеся товары.[255] Через КПП «Верхний Ларс», расположенный на трассе Степанцминда-Ларс, пролегает единственный на сегодня маршрут из Армении в Россию и далее в Европу. После начала армяно-азербайджанского конфликта он стал единственным для Армении сухопутным «окном в мир» и главным стратегическим для Еревана маршрутом.

[255] «Верхний Ларс» — символ нижней точки: Россия показала Армении «прекращение» отношений https://eadaily.com/ru/news/2023/11/30/verhniy-lars-simvol-nizhney-tochki-rossiya-pokazala-armenii-prekrashchenie-otnosheniy

Пропускной пункт «Верхний Ларс» является также логистически важной реперной точкой в реализации транзитного потенциала МТК «Север-Юг» и звеном в логистических цепях поставок.[256]

При всем при этом, необходимо констатировать, что «Верхний Ларс» – маршрут крайне ненадежный. В отдельные периоды маршрут становится потенциально непроходимым, закрывается по соображениям безопасности из-за ухудшения погодных условий, схода лавин, камнепада, на расчистку завалов уходят дни. Недостаточное количество дорожных полос на данном погранпереходе, невысокой скорости таможенного обслуживания приводят к крайне низкой пропускной способности «Верхнего Ларса».[257]

Несмотря на имеющиеся природно-климатические ограничения эксплуатации КПП «Верхний Ларс» существуют резервы увеличения его пропускной способности путём реконструкции инфраструктурных объектов, в частности, расширение контрольно-пропускной зоны за счёт увеличения количества дорожных полос с двух до четырёх, внедрение системы электронной очереди и онлайн-сервисов, позволяющих перевозчикам заранее бронировать дату и время пересечения границы, строительство нового современного досмотрового комплекса и др. Данные мероприятия позволят упорядочить проезд транспорта через границу, ускорить процесс таможенного досмотра, сократить очереди и время ожидания. Результатом может стать увеличение пропускной способности данного КПП 6-7 раз до 3,5 тысяч транспортных средств в сутки.[258]

Ближайший из альтернативных «Верхнему Ларсу» маршрутов длиннее на 1000 километров и пролегает через грузинско-азербайджанский пункт пропуска «Красный мост» к российскому погранпереходу «Яраг-Казмаляр».

---

[256] Верхний Ларс. Зачем Грузия расширяет погранпереход с Россией //https://regnum.ru/article/3786945?ysclid=m9oinmvj7v668315639

[257] Перелыгина Е. Верхний Ларс: что это, где находится и почему он так часто закрыт? // Вестника Кавказа / https://vestikavkaza.ru/articles/verhnij-lars-kak-rabotaut-edinstvennye-vorota-iz-rossii-v-gruziu.html

[258] Верхний Ларс. Зачем Грузия расширяет погранпереход с Россией //https://regnum.ru/article/3786945?ysclid=m9oinmvj7v668315639

Но при этом нужно учитывать возможные нюансы прохождения границы Азербайджана.

Еще одна альтернатива проезда через «Верхний Ларс» – морская переправа. В середине 2023 год армянская транспортная компания C&M International запустила еженедельный регулярный рейс контейнеровоза из Батуми в Новороссийск и обратно. В Россию морем можно попасть и через порты Ирана. Но это дополнительные сотни километров пути. Учитывая существующие временные и иные издержки, стратегическим приоритетом следует рассматривать только развитие КПП «Верхний Ларс», привлекая ресурсы всех государств-членов ЕАЭС.[259]

Учитывая особое географическое положение Армении, связанное с отсутствием общих границ с остальными странами ЕАЭС её роль в транзитном потенциале Союза должна состоять в развитии мультимодальных перевозок и сотрудничестве с партнёрами по ЕАЭС в этой сфере. Беларусь уже выразила намерение и готовность участвовать в проекте по интеграции мультимодальной системы железнодорожной инфраструктуры Армении с автомобильным транспортом. Это позволит осуществлять перевалку грузов с автотранспорта на железнодорожный транспорт для транзита из/в Ирана Беларусь.

Намерения об этом уже выразили в Беларуси и рассматривается проект интеграции в мультимодальную систему железнодорожной инфраструктуры Армении с автомобильным транспортом (перевалка с автотранспорта на ж/д транспорт) для осуществления транзитных перевозок из Ирана в Беларусь и в обратном направлении. Также перспективными являются железнодорожно-паромные маршруты через акваторию Черного моря, соединяющие порты Поти и Кавказ.[260]

[259] МАПП «Верхний Ларс» сегодня: проблемы проезда и возможные решения // https://e1-card.ru/blog/strategiya/mapp-verkhnij-lars-segodnya-problemy-proezda-i-vozmozhnye-resheniya

[260] Маркаров А.А., Давтян В.С. Место и роль Армении в развитии евразийской транспортной инфраструктуры. Геоэкономика энергетики. 2023. Т. 23. № 3. С. 132-148

В развитии мультимодального диверсифицированного подхода транспортная инфраструктура и пути сообщения Армении могут рассматриваться в перспективе в рамках активизации диалога в транспортной сфере между ЕАЭС и Ираном с расширением до Персидского залива. Это даст возможность оптимизации и выстраивания новых логистических маршрутов, в частности: Россия – Черное море – железные дороги Грузии – железные дороги Армении – автомагистраль до Ирана. Важно подчеркнуть, что эти логистические схемы доставки не должны рассматриваться как альтернатива-конкурент уже действующим транспортным коридорам Россия – Каспий – Иран или Казахстан – Каспий – Иран. Наоборот, они должны дополнять друг друга, способствуя ещё более глубокой диверсификации транзитного потенциала ЕАЭС. Индия также проявляет интерес к данным маршрутам, рассматривая в них возможность доставки товаров в Россию и Европу через Армению, сокращая путь через Чёрное море.

Сегмент воздушных транзитных грузоперевозок традиционно занимал невысокую долю на рынке транспортных услуг, а по причине введённых санкционных ограничений сократился ещё сильнее.

Произошло удлинение авиамаршрутов и увеличение логистического плеча из-за закрытия воздушного пространства ряда стран и в связи с ограничениями на полёты, что также существенно повлияло на стоимости перевозок.

При наличии существующих транспортно-логистических проблем по всем видам транспорта усиливается роль распределительных центров. Задержки в пути следования, неритмичность поставок обуславливают хранение страхового запаса продукции и различных остатков, что требует большого количества складских площадей в распределительных центрах и увеличение их количества. Чтобы минимизировать отсутствие продукции из-за увеличения времени поставок по новым коридорам увеличиваются количество и срок хранения грузов на складах. Любая логистика через третьи

страны – это увеличение расходов, так как в конечном итоге цепочка поставки становится длиннее.

Вместе с тем, наряду с выявленными проблемами развития и реализации транзитного потенциала в современных условиях санкций и ограничений, некоторые авторы, в частности, А.В. Якимов [261], Е.А. Новикова[262] и др. в целом положительно оценивают влияние санкционного давления на развитие российского транспортно-логистического комплекса, дорожное строительство и ремонт. Основными позитивными моментами такого рода влияния являются:

1. Рост импортозамещения в сфере производства транспортных средств, использовании материалов и технологий дорожного строительства и ремонта дорожного покрытия РФ.

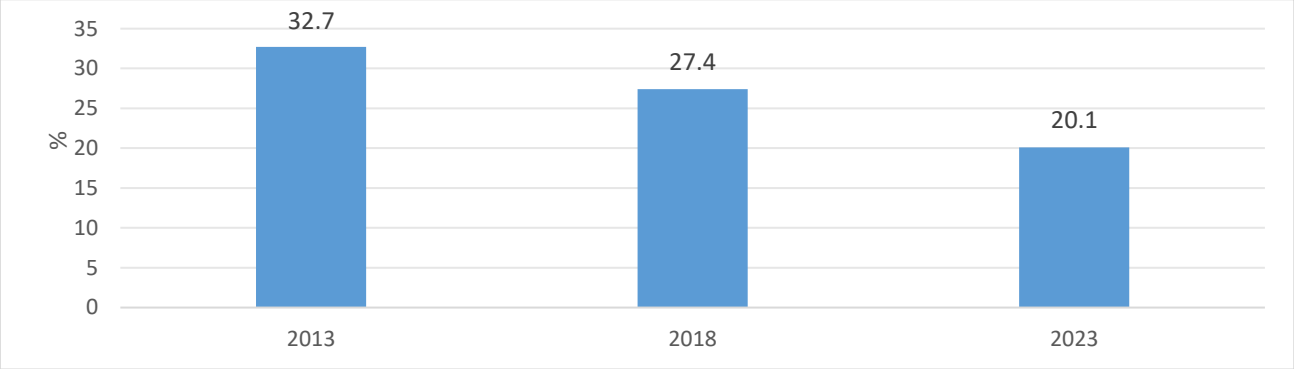


Рис. 4.8. Доля импортных компонентов в себестоимости дорожного строительства и ремонта в экономике Российской Федерации, %[263]

Источник: составлено на основе Российская экономика: проблемы и перспективы. – М.: Изд-во Института экономической политики, 2024. С.346.

Как показано на рисунке 4.8, в 2013 - 2023 гг. доля материалов и иных активов импортного производства в структуре себестоимости проектов дорожного строительства и ремонта РФ сократилась на 12,6 процентных пунктов или в 1,62 раза, что весьма существенно. В отечественном

[261] Якимов А.В. Направления и проблемы влияния института санкций на обеспечение эффективности транспортно-логистического комплекса экономики России // Проблемы менеджмента и маркетинга: материалы научн.-практ. конф. - Новосибирск, 2024. С.81-83.
[262] Новикова Е.А. Влияние санкционных ограничений на транспортно-логистическую отрасль России // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. №11-3. С.9.
[263] Российская экономика: проблемы и перспективы. – М.: Изд-во Института экономической политики, 2024. С.346.

транспортном комплексе тенденция импортозамещения является несколько менее позитивной: так, в сфере грузового, в т.ч. специального промышленного, автотранспорта доля импортных транспортных средств в 2023 г. составила 26,7%, причем порядка трети из них произведено в государствах, официально признанных недружественными.

2. Ускоренное развитие процессов обеспечения технологического суверенитета в сфере транспорта и логистики РФ. Следует отметить, что проблема интенсивного формирования технологического суверенитета отечественной экономики неоднократно поднималась на самом высоком уровне государственного администрирования, в частности, в рамках Послания Президента РФ Федеральному Собранию 2023 г.[264]

В стратегическом программном документе «Концепция технологического развития Российской Федерации на период до 2030 г.»[265] предусмотрено существенное совершенствование материально-технической инфраструктуры национальной экономики, интенсивное строительство и расширение инновационной инфраструктуры, в том числе модернизации дорожного каркаса, строительства новых логистических центров и активизации транспортных потоков.

3. Рост стимулов к активизации процессов интеграции РФ с государствами-партнерами, в т.ч. в рамках ЕАЭС, по вопросам рациональной организации транзитных транспортных потоков, позволяющих минимизировать упущенные в результате санкционного давления возможности транспортировки грузов, перемещения пассажиров и т.п.

4. Повышение стимулов к формированию новых МТК, в первую очередь, соединяющих РФ и различные северные районы КНР. Такого рода МТК могут быть как интегрированы с рассмотренной ранее международной

[264] Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию 22 февраля 2023 г. // Российская газета. – 2023. – №37. – С.2.
[265] Концепция технологического развития Российской Федерации на период до 2030 г. / Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2023 г. №1315-р

транспортно-логистической мегапрограммой «Пояс и путь», так и иметь самостоятельное значение (сопряжении ЕАЭС и ЭПШП).

Таким образом, проведённый анализ и оценка транзитного потенциала ЕАЭС показали наличие значительного резерва в его использовании. В современных условиях транзитный потенциал Союза реализуется не в полной мере. Для того, чтобы транспортные системы эффективно обслуживали транзитные грузопотоки необходимо ориентироваться на устранение или минимизацию любых ограничений в использовании транспортной инфраструктуры государств.

Для развития и максимального использования транзитного потенциала необходимо создание опорной сети евразийской транспортной инфраструктуры, как единой транспортной системы, взаимосвязанными элементами которой являются международные транспортные коридоры и объекты их сервисного обслуживания, многофункциональные логистические центры, приграничные пункты пропуска и другие составляющие, функционирующие на основе единых стандартов и требований.

Развитие инфраструктуры для транзитных перевозок, в том числе мультимодальных, должно состоять не только в реализации перечня конкретных инфраструктурных проектов. Евразийские транспортные коридоры не должны развиваться в технико-технологическом и экономическом отрыве от остальных элементов транспортной системы. В отношении осуществления транзитных перевозок должен быть обеспечен принцип бесшовного товародвижения на основе единства таможенной, тарифной, технико-технологической и инвестиционной политик, а также условий и порядка взаимного доступа государств-членов, третьих стран к транспортно-транзитной инфраструктуре ЕАЭС.[266] Значительный резерв в повышении транзитного потенциала Союза имеется в экономическом

[266] Аналитический доклад «Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок» (2019 год) // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК

аспекте – установлении конкурентных тарифов на транзит, в частности, на железнодорожный. Контейнеризация грузов позволит получить дополнительный прирост транзитных перевозок. [267] Для повышения эффективности транзитных перевозок важным является организация международного сотрудничества и взаимодействия с третьими странами, так как начало и конец транзитных логистических цепочек лежат за пределами границ ЕАЭС.

Решение выявленных проблем реализации транзитного потенциала в условиях геополитической напряжённости и активная работа по указанным направлениям позволит наращивать объёмы транзитных грузоперевозок, максимально задействовать евразийские транспортные коридоры, извлекая максимальный доход от транзита, что, в конечном итоге, будет способствовать экономическому росту и развитию национальных экономик государств-членов Евразийского экономического союза. Указанные задачи и направления работы возможно реализовать только в рамках формирования и функционирования единой транспортной системы в ЕАЭС.

4.3. Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов ЕАЭС

Одним из основных элементов транспортной системы интеграционного объединения, который был выделен в первой главе диссертационного исследования, является реализуемые государствами-членами транспортно-логистические проекты. Их развитие приводит к целому ряду экономических эффектов как на уровне отдельных национальных экономик, так и всего интеграционного объединения в целом, таких как: максимизация транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения, увеличение международного грузо- и пассажирооборота, территориальная связанность государств, рост количества международных транспортно-

[267] Аналитический доклад «Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок» (2019 год) // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК

логистических центров, инвестиционное инфраструктурное сотрудничество государств, рост транзитных доходов, рост занятости в транспортном комплексе интеграционного объединения и др.[268]

В рамках ЕАЭС в числе реализуемых приоритетных транспортно-логистических проектов особую роль играют евразийские международные транспортные коридоры (МТК), являющиеся основой транзитного потенциала Союза (рис. 4.9.). Вместе с тем, в целях реализации своих внешнеэкономических национальных интересов и в определённой степени уменьшения транзитной зависимости от Евразийского экономического союза бывшие республики СССР и ряд других стран приступили к созданию альтернативных транспортных маршрутов (коридоров) с выходом на международные пути сообщения. И большинство этих магистралей проходит в обход территории ЕАЭС, и прежде всего, Российской Федерации, что отражается на снижении потенциальных транзитных доходов. Развивая альтернативные Союзу маршруты, западные государства преследуют цель ослабить транзитные позиции России и усилить своё политическое влияние в этих регионах.[269] В этих условиях возникает необходимость выявления факторов и разработки комплексного подхода по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС.

[268] Комов М.С. Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов Евразийского экономического союза // Экономика и предпринимательство. № 6 (179) 2025 г. С.387-390

[269] Мехдиев Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика, № 2 (24) 2018

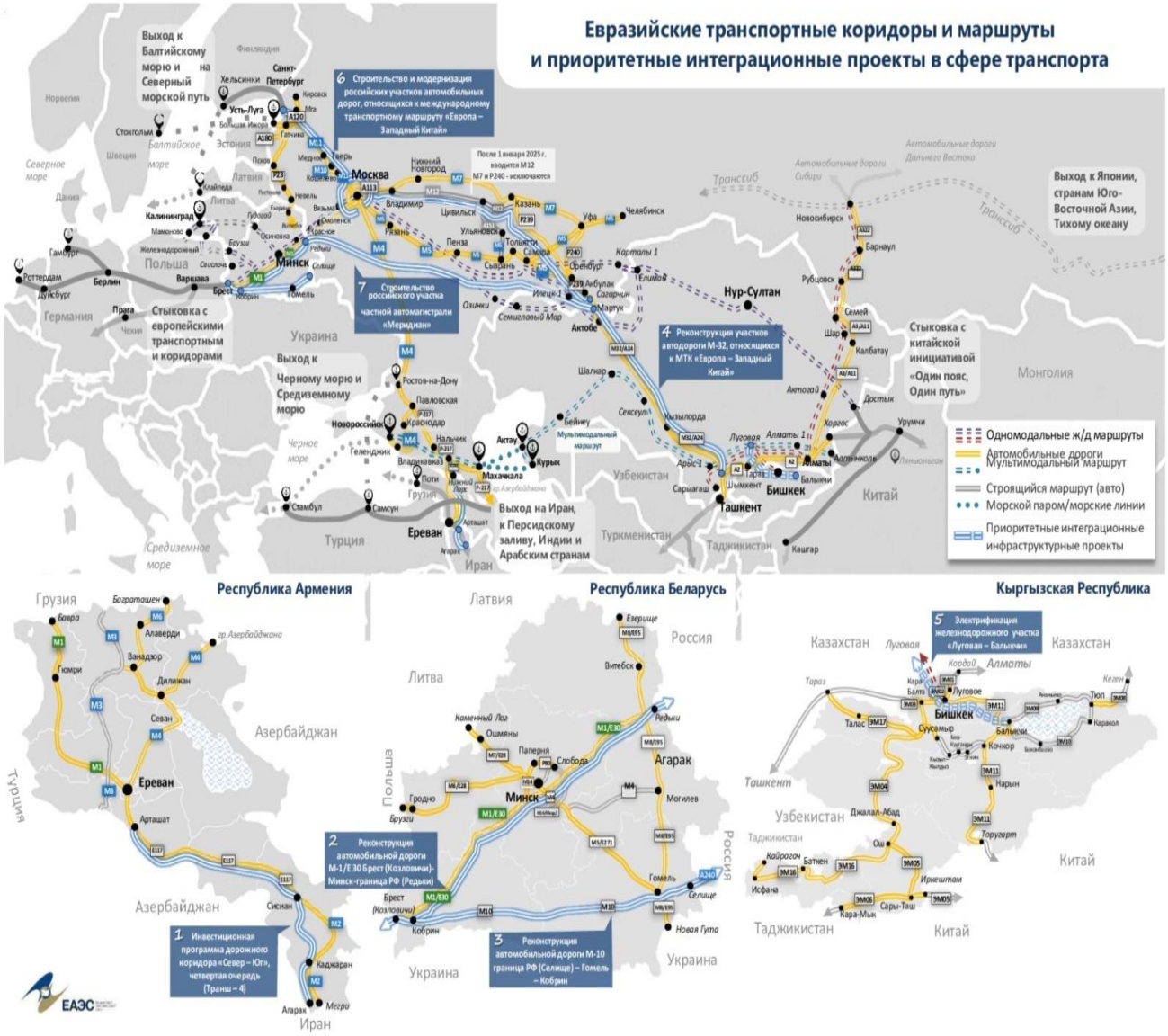


Рис. 4.9. Приоритетные интеграционные проекты в сфере транспорта ЕАЭС

Источник: ЕЭК. Карты ЕАЭС.

Ввиду обширной территории ЕАЭС все реализуемые проекты стимулируют рост объёма грузопотоков в сообщениях «Север – Юг» и «Восток – Запад». Стратегически важным является и сопряжение указанных маршрутов с проектом Китая «Пояс и путь» (Рис. 4.10).[270] С позиции транзитного потенциала и развития транзитных грузоперевозок по территории ЕАЭС наибольшее значение имеют транспортные коридоры

[270] Vinokurov, E. (Editor), Amangeldy, S., Ahunbaev, A., Zaboev, A., Kuznetsov, A., Malakhov, A. (2024) The Eurasian Transport Network. Reports 24/6. Almaty: Eurasian Development Bank

МТК «Север – Юг», МТК «Восток – Запад», МТК «Европа – Западный Китай». [271]

Стратегическое значение для осуществления транзитных перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом также играют транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), коридоры Центральноазиатского регионального экономического содружества (ЦАРЭС), Панъевропейские транспортные коридоры (Критские коридоры), Международные транспортные коридоры Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).[272]



Рис. 4.10. Евразийские транспортные коридоры и маршруты в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг»

Источник: ЕЭК. Доклад «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север –Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь»

[271] Горчаков В.В. Российско-Китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем востоке. №3 (104), 2023 С. 11-23

[272] Доклад «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север –Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» // ЕЭК, 2022. https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitii-transportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_-chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf

Для оценки и сравнения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров необходимым является рассмотрение и анализ альтернативных маршрутов, которые пролегают в обход территории ЕАЭС. К число таковых относятся транспортный коридор TRACECA (Европа – Кавказ – Азия) и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

Исследование и оценка конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС и указанных альтернативных маршрутов, станет основой для выявления факторов, влияющих на их конкурентоспособность и разработки направлений и мер её повышения.

Для отнесения того или иного маршрута к категории «международный транспортный коридор» необходимо соответствие нескольким важным условиям. Во-первых, должна быть единая взаимосвязанная система транспортной инфраструктуры, являющаяся материально технической базой коридора, обеспечивающая функционирование одного или нескольких видов транспорта (в том числе мультимодальные перевозки). Во-вторых, единые технологии перевозок и интероперабельность. В-третьих, единая система учётно-статистической информации. Перечисленным условиям не удовлетворяет ни один из транспортных коридоров ЕАЭС, что ещё раз свидетельствует об актуальности вопроса развития МТК и повышения их конкурентоспособности.[273]

Если проводить сравнение по ключевым параметрам и уровню развития проходящих по территории ЕАЭС транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад», то можно выявить определённые различия в этих коридорах. Так, если МТК «Север-Юг» – это только формирующаяся система, которая для эффективного функционирования требует развития

[273] Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%d0%94%d0%be%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%92%d0%90%d0%92%d0%a2-%d0%a6%d0%ad%d0%98.pdf

инфраструктуры (в т.ч. ликвидации узких мест, недостающих звеньев) и используемых транспортно-логистических технологий, то МТК «Восток-Запад» является уже успешно функционирующим маршрутом, требующим корректировки баланса грузопотоков и «выигрыша» в конкурентной борьбе с морскими перевозками.

Но именно данные проекты дадут возможность ЕАЭС приобрести конкурентное преимущество как в сроках поставки грузов, так и минимизации логистических расходов.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» является основным меридиональным коридором, проходящим по территории ЕАЭС, связывающий Россию (г. Санкт-Петербург) и Индию (Мумбаи) (Рис. 4.11.). При обеспечении соответствия указанным выше условиям функционирования транспортного коридора, МТК «Север-Юг» имеет перспективы сформировать на своих маршрутах крупнейшие грузопотоки, а также стимулировать развитие торгового сотрудничества с такими значимыми для Союза партнёрами как Индия, Иран, Азербайджан и Пакистан. [274]

Особое место данного транспортного коридора отметил Президент РФ Путин В.В., подчёркивая в послании к Федеральному собранию в 2023 году, что «…Россия особое внимание уделяет развитию международного коридора Север - Юг, который открывает новые возможности для делового сотрудничества с Индией, Ираном и Пакистаном. Фактически он соединяет Северный морской путь с Персидским заливом, может и должен будет соединить».[275]

[274] Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%d0%94%d0%be%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%92%d0%90%d0%92%d0%a2-%d0%a6%d0%ad%d0%98.pdf

[275] Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации 21.02.2023г // http://www.kremlin.ru/acts/bank/49010

Основное конкурентное преимущество МТК «Север-Юг» состоит в сокращении времени транспортировки грузов. Так, например, в направлении Иран-Индия срок доставки уменьшается в 3 раза по сравнению с перевозкой по Суэцкому каналу (с 37 до 13 суток).[276] По прогнозным оценкам экспертов Всероссийской академии внешней торговли транзитный потенциал объёма грузоперевозок по транспортному коридору «Север-Юг» в перспективе будет составлять более 30 млн т. ежегодно.[277]



Рис. 4.11. Маршрут Международного транспортного коридора «Север - Юг»

Источник: Винокуров Е. Ю., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. – 2021. – Алматы, Москва: Евразийский банк развития. – С. 4

Основной маршрут МТК «Север-Юг» проходит по железнодорожному направлению Бусловская/Светогорск– Санкт-Петербург – Москва – Рязань –

[276] Транспортные коридоры // Сайта центра ЕСИМО Минтранса России [Электронный ресурс]. – http://www.morinfocenter.ru/smp.asp

[277] Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%d0%94%d0%be%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%92%d0%90%d0%92%d0%a2-%d0%a6%d0%ad%d0%98.pdf

Кочетовка/Мичуринск – Ртищево – Саратов – Волгоград/Урбах – Верхний Баскунчак – Астрахань, а далее, по причине географических особенностей (преграды акватории Каспийского моря) разделяется на три ветви, каждая из которых имеет свои особенности, преимущества и ограничения:

1. Западная сухопутная ветвь, пролегающая вдоль западного побережья Каспийского моря. Маршрут проходит по территории России, Ирана и Азербайджана. Преимущество данного участка МТК состоит в том, что это самый удобный маршрут для транспортировки с относительно невысокой стоимостью доставки. Для России это стратегически важный маршрут в плане развития собственных транзитных перевозок, а также развития тяготеющих к нему регионов страны. Недостатки маршрута: наличие недостающего звена – недостроенный железнодорожный участок Решт–Астара в Иране, невысокие пропускные возможности инфраструктуры Азербайджана и Ирана, санкционные риски.

2. Восточная сухопутная ветвь, которая проходит проходящая вдоль восточного побережья Каспийского моря. Эта ветвь маршрута разделяется в сою очередь на два возможных варианта движения:

а) основной маршрут, проходящий по территории России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и далее пролегающий по территории Ирана через ж/д пункт пропуска «Сарахс – Теджен» (по железной дороге Теджен – Сарахс – Мешхед);

б) дополнительный маршрут, который проходит по территории России, Казахстана и Туркменистана, а затем следует по территории Ирана через погранпереход Акяйла – Инче-Бурун.

Преимущество, которое имеет восточная ветвь МТК «Север-Юг», заключается в уже функционирующем в полном объёме сервисе формирования и отправки контейнерных грузовых составов и имеющим резерв мощности. Данный сервис позволяет сократить сроки доставки грузов до нескольких суток, снижая издержки грузоотправителей. Однако,

главными недостатками этой ветви маршрута является инфраструктурный барьер в виде различающейся ширине ж/д колеи Ирана и Туркменистана, отсутствие единого тарифа («переломы тарифов»), административные сложности в пунктах пропуска между Казахстаном и Туркменистаном.

3. Транскаспийская ветвь, которая проходит через акваторию Каспийского моря, связывая российские порты Каспийского бассейна (Астрахань, Оля, Махачкала) и иранские порты Каспийского бассейна (Амирабад, Астара, Энзели, Каспиан и Ноушехр). Основными преимуществами данной ветви транспортного коридора является его самая короткая протяжённость, возможность развития российских портов, стратегическое присутствие России на Каспии. Ограничениями маршрута являются: недостаток контейнерных терминалов в портах, отсутствие железнодорожных подходов к каспийским терминалам в Иране (только у двух портов они имеются – Амирабад, Каспиан), самая высокая стоимость доставки, природно-климатические условия (покрытие льдом северной части акватории Каспийского моря).[278]

Характеристики и особенности всех трёх маршрутов МТК «Север-Юг» показывают, что они ориентированы на разные виды грузов. Решение данной проблемы должно состоять в том, что необходимо проводить видовые разграничения перевозок по характеру, виду грузов, габаритам, весу, и объему партий тех или иных поставок. То есть «каждому товару – своё направление (маршрут)». Например, одни маршруты приспособлены преимущественно только для насыпных грузов, другие только для контейнеров и т.д. Кроме того, существует проблема возврата задействованных в ограниченном количестве порожних контейнеров. С севера на юг идут в основном сырьевые насыпные и наливные грузы. Следовательно, в этом направлении контейнеры идут порожним ходом. Предложение о видовых разграничениях частично решит и эту проблему.

[278] Щепетов, П. А. К вопросу о дефиниции концепта «международный транспортный коридор» / П. А. Щепетов // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 701-720. – DOI 10.18334/eo.14.4.122379

Общими проблемами для всех трёх маршрутов МТК «Север-Юг» являются отсутствие единого логистического оператора, который координировал бы работу всех субъектов процесса транспортировки, а также проблема отсутствия единого подхода в области визового регулирования водителей транспортных средств.

Международный транспортный коридор «Восток-Запад» представляет собой сеть евразийских маршрутов (не имеет определённой трассировки) и является транзитным звеном для рынков стран Азии и Европы. Основу коридора составляет Транссибирская магистраль (Рис. 4.12.). Значительное влияние на развитие данного МТК оказывает инициированный Китаем проект «Пояс и путь» и европейская программа формирования Панъевропейских транспортных коридоров.

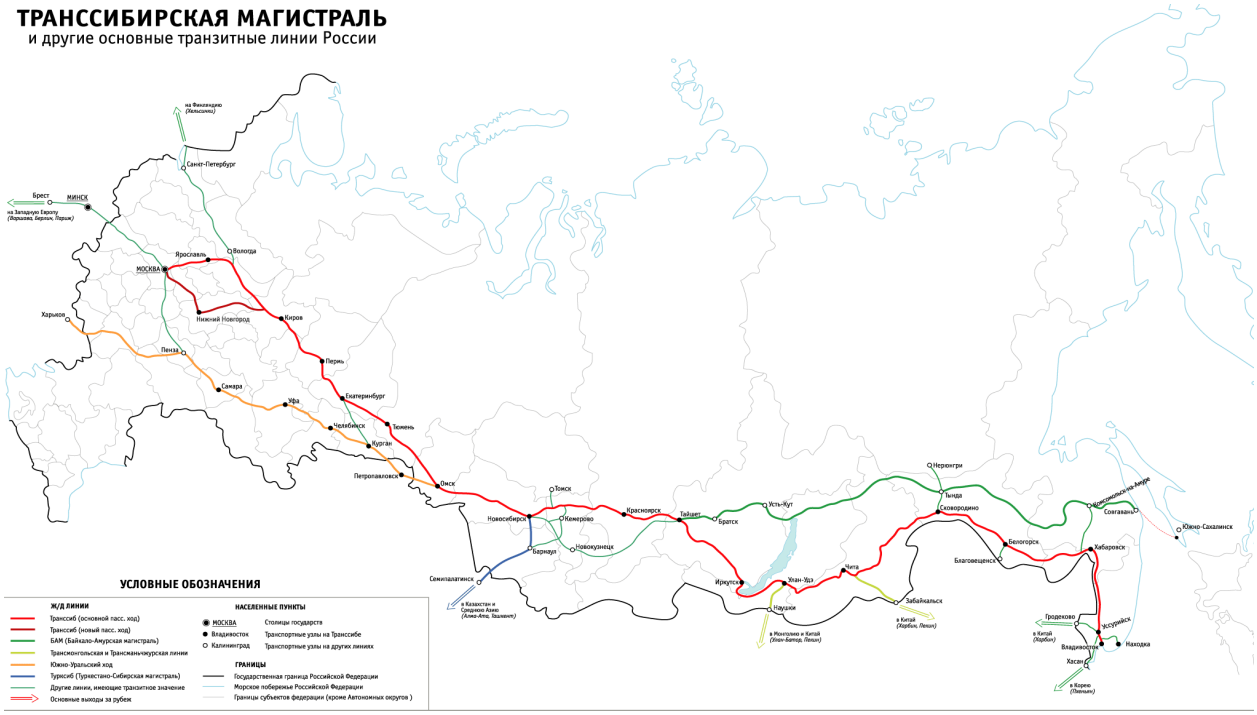


Рис. 4.12. Маршрут Транссибирской магистрали

Источник: Транспортные коридоры // Сайт центра ЕСИМО Минтранса России [Электронный ресурс]. – http://www.morinfocenter.ru/smp.asp

Основной грузопоток, следующий по маршрутам МТК «Восток-Запад», транзитный железнодорожный. Его доля составляет более 90% в общем объёме перевозимых грузов. Статистические данные указывают, что ежегодно по данному транспортному коридору перевозится более 854 тыс.

ДФЭ со средним сроком доставки около восьми 8 суток. Большая часть грузов проходит через российскую территорию и её пункты пропуска.[279] [280]

Определённый дисбаланс показывает структура перевозок по направлениям грузопотоков с востока на запад и с запада на восток, составляющая 57% и 42% соответственно. По территории Казахстана сообщением через Хоргос и Достык следует около 60 % от всего объёма грузооборота, на Российскую Федерацию через Забайкальск приходится 28%, через Монголию (Замын-Уд) следует 12%. [281]

Прогнозы экспертов показывают, что к 2030 г. объём транзитных контейнерных грузоперевозок в базовом сценарии составит 186 ДФЭ, в инерционном – 754 ДФЭ, в оптимистическом – 93 ДФЭ (рис.4.13). [282]



Рис. 4.13. Прогноз динамики транзитных грузоперевозок через территорию России и стран ЕАЭС.[283]

Источник: составлено автором на основе Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%d0%94%d0%be%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%92%d0%90%d0%92%d0%a2-%d0%a6%d0%ad%d0%98.pdf

[279] Провозная способность Восточного полигона достигла в 2023 году 173 млн тонн // ТАСС, ttps://tass.ru/ekonomika/19886391?ysclid=lt8cj4a2kv721006824

[280] Абдулгазис В.С. Интеграционные приоритеты России // Интеграционные аспекты экономического развития государства и регионов в глобальных условиях. Монография. Том Часть 2. Под общей редакцией З.О. Адамановой. Симферополь, 2016. С.49-88

[281] Провозная способность Восточного полигона достигла в 2023 году 173 млн тонн // ТАСС, ttps://tass.ru/ekonomika/19886391?ysclid=lt8cj4a2kv721006824

[282] Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%d0%94%d0%be%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%92%d0%90%d0%92%d0%a2-%d0%a6%d0%ad%d0%98.pdf

[283] Там же

Основные риски, связанные с функционированием транспортного коридора «Восток-Запад» связаны дальнейшим увеличением неравномерности распределения в структуре грузопотока, нехватки пропускной мощности коридора на участках погранпереходов, геополитические и геоэкономические риски (торговые войны). Ключевые меры по развитию коридора должны быть сосредоточены на инфраструктурной составляющей транспортного коридора (ж/д транспорт), внедрению электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем, технологических мероприятиях (внедрению технологии одновременной перегрузки) и др.

Таким образом, анализ международных транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС выявляет факторы, снижающие их конкурентоспособность, такие как: наличие «жёстких» (инфраструктурных, технологических и т.д.) и «мягких» ограничений (институциональные, законодательные, сервисные): отсутствие единого транспортного документа по всему маршруту транспортного коридора «Север-Юг», единой страховки, единого оператора, координирующего работу МТК, отсутствие единой сквозной тарифной ставки (имеются «переломы тарифов»), непроизводительные простои на пунктах пропуска, связанные с различающейся шириной железнодорожной колеи и др. Произошло и сокращение объёма инвестиций в развитие МТК ЕАЭС за период 2017 - 2024 гг. на 5,1 процентных пунктов (рис. 4.14.), что, в первую очередь, было обусловлено резким сокращением финансирования транспортного коридора со стороны китайских партнеров (ввиду стратегической неопределенности формирования магистральной ветви логистического мега-проекта «Пояс и путь», связывающей РФ и государства ЕС ввиду неблагоприятной геополитической ситуации, взаимного санкционного давления).[284]

[284] World Annual Report. NY., 2024. P.87.

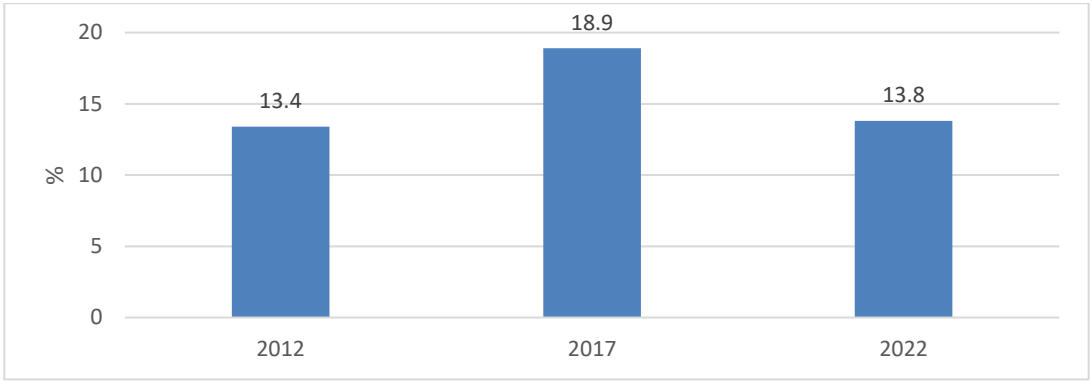


Рис. 4.14. Инвестиции в развитие МТК, проходящих по территории ЕАЭС, % от суммарных инвестиций в транспортно-логистическую инфраструктуру международного интеграционного объединения[285]

Источник: составлено автором на основе World Annual Report. NY., 2024. P.87.

Одним из альтернативных маршрутов и конкурентом транспортным коридорам ЕАЭС является МТК «ТРАСЕКА» (Европа – Кавказ – Азия), который нацелен на осуществление международных перевозок грузов в обход российской территории. В геополитическом плане Запад рассматривает данный проект как реальную возможность существенного уменьшения транспортной зависимости бывших республик СССР от России.

Программа формирования транспортного коридора «ТРАСЕКА» была утверждена в 1993 году странами ЕС и их партнёрами. Данный проект формально преследовал цель обеспечения политико-экономической независимости стран Центральной Азии и Кавказа посредством широкого доступа их на европейский и мировой рынок используя новый маршрут, проходящий в обход России (рис. 4.15). Фактически же технические и финансовые ресурсы ЕС и США направлялись в проект по геополитическим мотивам. Маршрут ТРАСЕКА рассматривался как альтернативный Транссибирской магистрали России. Сильными сторонами МТК «ТРАСЕКА» является то, что это полностью функционирующая транспортная система с эффективным использованием мультимодальных технологий, высокодоходная логистика маршрута, возможности развития «сухих» портов, относительная транспортная безопасность транзитных

[285] World Annual Report. NY., 2024. P.87.

грузопотоков.



Рис. 4.15. Маршрут транспортного коридора «ТРАСЕКА»
Источник: https://rybar.ru/piwigo/upload/2023/08/04/20230804192755-7331fb5a.jpg

Однако, по ряду причин, данный маршрут функционирует не на максимальном уровне:

– отсутствие единого тарифа на протяжении всего маршрута следования;

– недостаточная контейнеризация транзитных перевозок;

– инфраструктурные барьеры, связанные с пересечением границ государств с разной шириной железнодорожной колеи;

– ограничение скорости движения по причине природно-географических условий;

– сложности административных таможенных процедур в пунктах пропуска и др.

Ещё одним альтернативным маршрутом и конкурентом транспортным коридорам ЕАЭС выступает Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), с зафиксированным объёмом грузоперевозок в 2023 году 2,9 млн. тонн грузов, что на 63% больше, чем 2022 году.[286] Трассировка данного маршрута проходит через

[286] Транскаспийский коридор – много планов и туманное будущее // https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-03-04--transkaspijskij-koridor-mnogo-planov-i-tumannoe-buduschee-71894?ysclid=m53yb5f8cx450562892

территорию Китая, Республику Казахстан, далее через Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турция, Чёрное море с конечной точкой в Европе. Средний срок доставки товаров их Китая в Европу составляет около 15 дней. Особое внимание в функционировании данного транспортного коридора уделяется технологии контейнерных перевозок. С этой целью был учреждён профильный Координационный комитет, который запустил специальный контейнерный сервис Nomad Express, согласовал взаимодействие крупных транспортно-логистических компаний по приоритету проезда контейнерных поездов, утвердил единые транзитные ставки на контейнероперевозки. К числу результатов работы данного Комитета можно также отнести привлечение дополнительных участников к контейнерному грузопотоку и его существенный рост. [287]

Однако наряду с сильными сторонами маршрута ТМТМ у него есть и существенные недостатки, в частности невозможность осуществления бесшовного транзита по причине наличия в пути двух морских переправ и необходимости перевалки грузов, прохождения нескольких таможенных режимов, что в конечном итоге сказывается на сроках доставки и стоимости. Зависимость от погодных условий на море также влияет на ритмичность транспортировки.[288][289]

Конкуренцию данному маршруту может составить Транссибирская магистраль, по которой товары к западным рубежам России доставляются в среднем за семь суток, при условии, если будут реализованы планы по увеличению провозных возможностей инфраструктуры со 100 млн тонн в год до 180 млн тонн в год.[290]

---

[287] Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», 2018. – URL: http://titr.kz/ ru/ob-assotsiatsii/history

[288] Мехдиев Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика, № 2 (24) 2018

[289] Горчаков В.В. Российско-Китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем востоке. №3 (104), 2023 С. 11-23

[290] Степанян Т.М. Развитие международных транспортных коридоров на евразийском пространстве // Восточно-европейский научный журнал. №4-7 (44), 2019 с.59-65

Несмотря на то, что каждый коридор имеет свои региональные или отраслевые ниши, вопрос их конкуренции не теряет своей актуальности. В том числе и по причине выявленных выше проблем, ограничивающих использование того или иного транспортного маршрута. Для реализации конкурентных преимуществ транзита через евразийские транспортные коридоры необходимо сделать их более привлекательными в экономическом отношении в части сроков транспортировки, тарифов, таможенного обслуживания и др.[291] В этой связи важнейшей задачей наднационального уровня является повышение конкурентоспособности евразийских коридоров ЕАЭС, которые выступают основой реализации транзитного потенциала интеграционного объединения и соответственно важным экономическим ресурсом для бюджетов государств-членов ЕАЭС. Конкурентоспособность всех МТК ЕАЭС в конечном итоге определяет общую конкурентоспособность транзитного потенциала ЕАЭС. Невысокая конкурентоспособность евразийского транзитного потенциала существенно отражается на уровне его использования. Так, совокупный объём транзитных перевозок в 2023 составил 12,291 млн. т., тогда как потенциальный объём оценивается более чем в 300 млн. т. (используется только 4% транзитных возможностей ЕАЭС) (Рис. 4.16.)

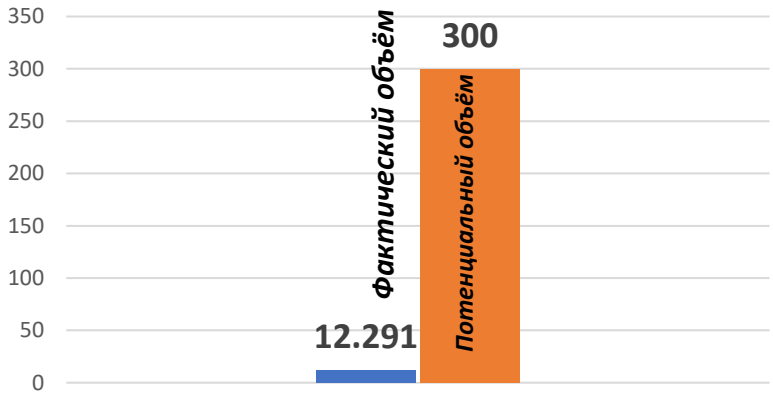


Рис.4.16. Фактический и потенциальный объём транзитных перевозок в ЕАЭС, млн. тонн 2023г.

Источник: составлено автором на основе статистики ЕЭК

[291] Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы // Монография. Москва: МАКСПресс, 2021, 128с.

Задачу повышения конкурентоспособности необходимо решать путём разработки комплекса направлений опережающего развития МТК ЕАЭС (по отношению альтернативным «маршрутам-конкурентам»), реализация которых сформирует дополнительные конкурентные преимущества транспортных коридоров ЕАЭС в сравнении с альтернативными маршрутами, идущими в обход ЕАЭС (таких как ТРАСЕКА, ТМТМ). При этом необходимо ориентироваться и рассматривать евразийские транспортные коридоры как целостную систему с присущими ей взаимосвязями элементов, таких как маршруты коридоров, взаимодействие различных видов транспорта и др. Только системный подход и комплексные транспортно-логистические решения позволят достичь синергетического эффекта от функционирования транспортных коридоров ЕАЭС.[292]

В комплекс мероприятий повышения конкурентоспособности МТК ЕАЭС необходимо включить следующие направления их опережающего развития (меры в рамках предложенных направлений и достигаемые конкурентные преимущества приведены в *Приложении 6*):

I. Развитие физической («жёсткой»[293]) инфраструктуры транспортных коридоров

А) Развитие транспортной инфраструктуры МТК

Инфраструктура транспортных коридоров является основой функционирования любого транспортного коридора, так как обеспечивает технические условия транспортировки грузов, поэтому её развитие и совершенствование является одним из ключевых направлений повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров.

При оценке инфраструктуры транспортных коридоров ЕАЭС и дальнейшего её развития важным является исследование существующих

[292] Винокуров Е, Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. (2024) Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития

[293] Термин «жёсткая» и «мягкая» инфраструктура используется ЕАБР применительно к Евразийскому транспортному каркасу

«узких мест» и «недостающих звеньев».[294] Согласно методологии ЕЭК ООН под «узким местом» понимается «…всё то, что создает препятствия для равномерного транспортно-логистического потока или затрудняет деятельность транспорта».[295] «Недостающее звено» определяет «…место, где отклонение от прямого маршрута составляет существенную часть пути и/или где движение весьма интенсивно (вместо объездного участка необходимо добавить новое звено, обеспечивающее прямое сообщение)».[296]

Яркими примерами «недостающего звена», ограничивающего прямое сообщение, является отсутствующий железнодорожный участок Решт-Астара в Иране для МТК «Север-Юг», а «узких мест» – низкие пропускные возможности инфраструктуры Ирана и Азербайджана. Указанные проблемы должны решаться путём совместных решений государств-участников транспортного коридора по вопросу дополнительного инвестирования в инфраструктуру.

Специфическим инфраструктурным барьером, отрицательно влияющим на конкурентоспособность евразийских транспортных коридоров, является разница в ширине железнодорожной колеи. На текущий момент на территории ЕАЭС действует несколько различных стандартов (с шириной колеи 1520, 1676, 1435, 1000 мм и др.), что приводит к задержки грузопотоков и простоям. Возникает необходимость перегрузки товаров и соответствующая для этого инфраструктура, что приводит к увеличению времени и издержек. Решение может состоять в внедрении мультиколейного подвижного состава (free gauge train) [297] в трёх возможных вариантах: раздвижные колёсные пары, система Acti-Wheel, многосистемный скоростной поезд семейства Fuxing.

Особое внимание необходимо уделять повышению пропускной

[294] ЕЭК ООН // https://www.un.org/ru/ecosoc/unece/docs.shtml
[295] Там же
[296] ЕЭК ООН // https://www.un.org/ru/ecosoc/unece/docs.shtml
[297] Леонтьев Р.Г., Кириченко Л.П.. Конкурентоспособность транспортных коридоров и ее объективная оценка - факторы социально-экономического развития региона // Власть и управление на Востоке России. 2007. №3(40)

способности пунктов пропуска и погранпереходов, транспортным узлам, стыкующим различные виды транспорта, морским портам. При неудовлетворительной работе одного из указанных объектов узким местом может стать весь маршрут транспортного коридора. В этой связи необходимо развитие транспортно-логистической инфраструктуры на входах и выходах транспортных узлов, [298] автоматизировать пограничные пункты с целью ускорения их работы, увеличивать количество путей и длину железнодорожных станций, количество сухих портов и др.

Результатом совершенствования и развития инфраструктуры станет повышение конкурентоспособности транспортного коридора в части ценовой конкуренции, сокращение времени транспортировки. Эксперты отмечают, что экономия одного доллара на перегрузке в пунктах пропуска позволяет получить логистическим операторам и грузовладельцам эффект равный двум долларам в виде дополнительных бизнес-возможностей.[299]

Б) Совершенствование технологий перевозочного процесса

Главным мероприятием в рамках данного направления является широкое применение технологий контейнеризации перевозок. Примером здесь может быть Транссиб, где уже используются технологии ускоренных контейнерных поездов, которые развивают скорость до 1200 километров в сутки. Это позволяет осуществлять доставку грузов из государств Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу за 9 суток, что выражается также в экономии для грузоотправителей до 200 долларов с каждого контейнера. [300] [301]

Также важным является развитие системы транспортно-экспедиционного обслуживания. Эту задачу необходимо решать путём

[298] Симонова Л.М., Черкашов Е.М. Глава 5. Новые транспортно-логистические форматы ведения международного бизнеса // Международное развитие бизнеса в условиях глобальной турбулентности. Учебное пособие. ТюмГУ-Press, Тюмень, 2025. С.115-131

[299] New Euro-Asian Land Transport Initiative (NELTI). Final Report. Available at: https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-nelti-report-2010.pdf

[300] Винокуров, Е., Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. (2024) Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития.

[301] Швайченко О. Транссиб: тяжеловесный и скоростной // Направление Дальний Восток. - 2011. - № 4 (22). - [Электронный ресурс]. - ИКЬ: http://www.n-dv.ru/?pade=3&article=522.

увеличения количества транспортно-логистических компаний, оказывающих комплексные качественные логистические услуги с использованием всех видов транспорта на маршрутах евразийских транспортных коридоров, внедрять в практику современные информационные логистические технологии. Необходимо снижение стоимости экспедиционных услуг путём формирования конкурентной среды на этом рынке.

Развитие мультимодальных технологий перевозок и оптимизации взаимодействия различных видов транспорта на маршрутах коридоров.

Максимальный синергический эффект в виде сокращения времени в пути может быть достигнут за счёт комплексных транспортно-логистических технологических решений, которые позволяют снизить стоимость мультимодальной перевозки до 20%. [302]

В) Развитие сети узловых транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на маршрутах евразийских транспортных коридоров

Недостаток необходимого количества транспортно-логистических центров с современной складской инфраструктурой и технологиями также является узким звеном транспортных коридоров ЕАЭС, отрицательно влияющим на их конкурентоспособность. Необходимо формирование дополнительных многофункциональных международных транспортно-логистических центров по маршруту транспортных коридоров и в ключевых транспортных узлах. Они будут предоставлять комплексные логистические услуги и сервисы, такие как: перегрузка и перевалка на различные виды транспорта, складирование товаров с применением современных роботизированных технологий, формирование и переформирование контейнерных поездов, организация досмотро-контрольных мероприятий и др.

Результатом формирования дополнительных многофункциональных транспортно-логистических центров станет ускорение и привлечение

[302] Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs. Available at: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/improving-transport-connectivity-lldcs-2022. pdf

дополнительных транзитных потоков на транспортные коридоры ЕАЭС, рост доходов транспортно-логистических компаний.

II. Развитие нефизической («мягкой») инфраструктуры

А) Разработка и введение конкурентоспособных тарифов и координация тарифной политики

Главным фактором, влияющим на ценовую конкурентоспособность транспортных коридоров, являются применяемые тарифы за пользование транспортным коридором, так как именно стоимость перевозки чаще всего является решающим фактором в процессе выбора того или иного маршрута. Стоимость транспортировки оказывает прямое воздействие на конечную цену перевозимых товаров, что в свою очередь, отражается на спросе на них. Существует проблема «переломов тарифов» при пересечении границ государств-членов внутри ЕАЭС. Для решения проблемы оптимизации транспортных тарифов на евразийских транспортных коридорах должны быть установлены сквозные транзитные тарифы по всем видам транспорта по каждому коридору. Данная мера сократит число последовательных транзитных платежей, уплачиваемых перевозчиком, за каждую перевозимую грузовую единицу (контейнер, вагон, тонна груза и др.).[303] Используя проанализированный ранее опыт ЕС, целесообразно внедрение «тарифной вилки» с максимальными и минимальными уровнями тарифов, «эталонных» тарифов» и др.

Установление конкретной величины тарифа и его пропорциональное распределение должно осуществляться посредством участия в переговорном процессе по этому вопросу профильных министерств государств-членов ЕАЭС, перевозчиков и всех заинтересованных субъектов. Снижение тарифов и соответственно повышение конкурентоспособности конкретного транспортного коридора

[303] Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы // Монография. Москва: МАКСПресс, 2021, 128с.

может осуществляться путём субсидирования со стороны государств-членов ЕАЭС.

Резервом для уменьшения тарифов по сравнению с альтернативными маршрутами могут быть высокие пропускные возможности инфраструктуры, меньшее расстояние того или иного маршрута, низкие издержки строительства транспортной инфраструктуры и др.

Результатом реализации данного направления станет повышение ценовой конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС и снижение издержек транспортных компаний.

Б) Гармонизация таможенных процедур и упрощение пересечения границ по маршрутам транспортных коридоров

По данному направлению необходимо вести поэтапную работу по гармонизации и унификации таможенного законодательства с целью ускорения и упрощения прохождения границ по маршрутам евразийских транспортных коридоров. Так, например, согласно ч.3 ст.351 ТК ЕАЭС действует норма, определяющая разный объём задач и функций таможенных органов каждого государства-члена. А часть 7 этой же статьи[304] устанавливает права и обязанности таможенных органов согласно их национального законодательства. Указанные и другие нормы таможенного законодательства должны быть гармонизированы с учётом целей транспортной интеграции, что приведёт к единообразию таможенного оформления и таможенного контроля, и в конечном итоге к ускорению движения грузопотока по транспортным коридорам ЕАЭС. Необходимо также уточнить и привести к единообразию понятийный аппарат в сфере таможенного оформления и контроля, что приведёт к единому толкованию и прозрачности таможенных требований и процедур.

Важным является и разработка таможенными органами единой системы гарантий, которая будет решать две ключевые задачи: гарантировать уплату

[304] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/26ab71da645b41efbb3f5d6bfa7efcfadaea8506/

таможенной пошлины (пошлина будет уплачена, даже если товары не будут предъявлены при совершении транзитной операции в пункт назначения); гарантии безопасности транспортировки по транспортному коридору. [305] Особое внимание необходимо уделить техническому оснащению пунктов таможенного контроля, их пропускной способности, информационно-инфраструктурной составляющей, подготовке кадров.

Эффект от реализации данного направления будет состоять в существенном сокращении времени, потраченном на границе, за счет координации работы таможенных органов граничащих стран.

В) Цифровая трансформация процесса перевозки по транспортным коридорам

В современных условиях цифровизация транспортных коридоров позволяет существенно сокращать финансовые издержки операторов и грузовладельцев, время транспортировки, повышает производительность труда. Внедрение цифровых технологий в пограничных пунктах по эффекту сопоставимо с открытием новых контрольных полос или дополнительных пунктов пропуска. [306] Основными задачами должны быть расширение практики внедрения электронного документооборота на таможенных пунктах всех государств-членов (электронные накладные, декларирование и др.), EDI-технологий, взаимное признание электронных документов (электронной предварительной информации), получение разрешений на международные транзитные перевозки и др.

В перспективе необходимо обеспечить совместимость разрозненных интеллектуальных транспортных систем и информационных систем государств ЕАЭС, которые используются уполномоченными транспортными и таможенными органами в функционировании евразийских транспортных коридоров.

---

[305] Vinokurov, E., Jadraliyev, M., Shcherbanin, Yu. (2009) The EurAsEC Transport Corridors. EDB Sector Report, March. Available at: https://eabr.org/upload/iblock/ e5a/EurAsEC_Trans_Cor.pdf (Accessed 28 September 2022).

[306] Винокуров, Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

Одно из важнейших направлений цифровой трансформации транзитных перевозок по транспортным коридорам – применение в ЕАЭС с 2024 года навигационных пломб, [307] позволяющих осуществлять беспрепятственное движение товаров, мониторинг и отслеживаемость движения транзитного груза, контроль перевозок. Однако наряду с положительными сторонами использования данного типа пломб есть ряд проблемных вопросов. В частности, необходимость развития многоступенчатой информационной системы и единого оператора по каждому транспортному коридору, на которых будет возложена ответственность по дистанционному мониторингу груза, установке и снятию пломб. Также требуется расширить перечень товаров, перевозка которых подлежит навигационному опломбированию. Вместе с тем, необходимо учитывать, что применение этого вида пломб – это и дополнительная финансовая нагрузка на бизнес (стоимость одной пломбы составляет около 120 евро, удорожание транспортировки одного 40-футового грузового контейнера будет составлять около 200 евро за 5 дней.).[308309] Данный вопрос должен решаться квотированием и льготами со стороны государств.

Для МТК «Север-Юг» актуальным является применение для транзитных мультимодальных железнодорожных перевозок электронных накладных CIM/CMGS и CMR (одна перевозка – один документ), что упростит и ускорит процедуру пересечения границ.

В рамках всех указанных мероприятий по цифровизации евразийских транспортных коридоров возможно создание единого информационного портала в формате работы «Единого окна», которое интегрирует транспортно-логистических операторов, грузовладельцев и других субъектов в транзитные цепочки товародвижения.

[307] Соглашение от 19 апреля 2022 года «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок»
[308] https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/299514
[309] https://www.eraa.ee/files/filemanager/files/Navigation_seals_in_the_Union_State__RU.pdf

Результатом цифровизации транспортных документов и процедур как меры повышения конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС станет сокращение времени в пути, соответственно затрат на перевозки, повышение производительности в сфере таможенной логистики, рост объёма транзитных потоков.

Г) Совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страховой деятельности

Основной предлагаемый инструмент в рамках совершенствования механизма платежей и взаиморасчётов – это использование клиринговых расчётов. Данный инструмент будет эффективен также при снижении рисков, возникающих в процессе осуществления перевозок, в том числе валютных и рисков транспортировки по территории стран, находящихся под санкциями. Клиринговые расчёты могут проводиться на основе уже действующей практики их использования в Организации сотрудничества железных дорог.[310] В части страхования рисков необходимо использовать ресурсы и возможности учреждённой в ЕАЭС Евразийской перестраховочной компании.[311]

Эффект от предлагаемых мероприятий будет состоять в снижении финансовых и иных рисков для участников транспортной деятельности, улучшении системы расчётов.

Д) Координационный механизм управления транспортными коридорами.

Целью координационных мероприятий по управлению евразийскими транспортными коридорами является формирование благоприятных условий по развитию и функционированию коридоров. Управление должно касаться таких сфер как согласование сквозных транзитных тарифов и разработка единой тарифной политики государствами-членами ЕАЭС, определение перечня приоритетных инфраструктурных объектов на маршрутах

[310] http://osjd.org/
[311] Соглашение от 20.10.2022 «Соглашение об учреждении Евразийской перестраховочной компании»

транспортных коридоров и их строительство, гармонизация нормативно-правовой базы, регулирующей транзитные перевозки, координация работы различных видов транспорта (мультимодальные перевозки) и др.

Для реализации этой цели необходимо формирование специальных структур, наиболее эффективной из которых является создание ассоциаций. Эффективность координационной работы в форме ассоциаций подтверждает прогрессивный опыт функционирования альтернативных маршрутов-конкурентов евразийских транспортных коридоров, такие как ТРАСЕКА и ТМТМ,[312] где успешно действуют данные организации. Особенно актуален данный вопрос на МТК «Север-Юг» для определения, например, единого оператора перевозок по маршрутам коридора, расписания функционирования контейнерных блок-поездов и др.

Е) Маркетинговая политика по стимулированию спроса на услуги транспортного коридора, привлечению новых грузопотоков и инвестиций.

Маркетинговая деятельность по продвижению транспортных коридоров на международном рынке транспортных услуг должна быть направлена на информирование потенциальных грузовладельцев, транспортно-логистических операторов, инвесторов и других стейкхолдеров о конкурентных преимуществах транспортного коридора, тарифах, технологиях и условиях перевозки и др. Для этого необходимо создание по каждому коридору специального информационного портала, на котором бы размещалась вся необходимая информация, ответы на интересующие вопросы.

Также необходимо продвижение евразийских транспортных коридоров в международных отраслевых организациях, таких как Международный союз автомобильного транспорта, Организация сотрудничества железных дорог, КВТ ЕЭК ООН, ИКАО и др. Демонстрация применяемых логистических технологий и подвижного состава: движение ускоренных

[312] Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // https://index1520.com/upload/medialibrary/a2f/vyjtd4m2b5jk4oa20s6e5u1rwy52ns4u/ru_TITR.pdf

контейнерных поездов, автокараванов, мультиколейный подвижной состав, автоматизированные транспортно-логистические центры.

Таким образом, разработанные направления повышения конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС необходимо реализовывать с помощью предложенных мер опережающего развития данных транспортных проектов. Результатом рассмотренных мероприятий станет увеличение объёма перевозок по данным маршрутам по причине сформированных конкурентных преимуществ МТК ЕАЭС, таких как: сокращение сроков транспортировки, снижение транспортных издержек и, соответственно, стоимости перевозок, увеличение пропускной способности транспортных коридоров, упрощение и ускорение процедур пересечения границ, снижение финансовых рисков, повышение качества оказываемых транспортных услуг.

Выводы по главе:

1. Эволюция интеграции транспортных систем на евразийском пространстве проходила в несколько этапов в рамках СССР, СНГ, ЕврАзЭС и ЕАЭС.

2. Основными приоритетными направлениями в ходе эволюции транспортной интеграции в ЕАЭС были: формирование единого транспортного пространства и единой транспортной системы в Союзе, общего рынка транспортных услуг, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза; координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, гармонизация и унификация законодательных и иных норм.

3. В процессе евразийской интеграции в сфере транспорта достигнуты конкретные результаты: обозначены цели и задачи общей транспортной политики в ЕАЭС, определены и отдельные реализованы перспективные инфраструктурные транспортные проекты, частично гармонизированы

нормы транспортного права и унифицированы отдельные стандарты, определены полномочия, компетенции и функции наднационального органа управления согласованной транспортной политикой в Союзе, перевозки в сегменте автомобильного грузового транспорта осуществляются на безразрешительной основе, создан единый оператор транзитных контейнерных железнодорожных перевозок ЕАЭС – Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК); обеспечен недискриминационный доступ авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре и др.

4. Выявлены существующие нерешённые проблемы транспортной интеграции в ЕАЭС: отсутствие беспрепятственного взаимного доступа перевозчиков по всем видам транспорта на рынки государств-членов, транзитных перевозок по их территории; большая доля транспортных издержек в конечной стоимости товаров вследствие неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры, ограниченного использования передовых транспортно-логистических технологий (в т.ч. цифровых); территориальная изолированность Армении и некоторых регионов государств-членов ЕАЭС; ограничения, связанные с реализацией инфраструктурных проектов, которые требуют крупного финансирования, экономические ограничения, связанные с тарифообразованием и ценовой политикой в отношении транзитных грузоперевозок по национальным участкам маршрутов евразийских транспортных коридоров; низкая пропускная способность отдельных маршрутов; административные и правовые барьеры, отсутствие унификации стандартов и правил перевозки грузов по евразийским сегментам МТК, единства в тарифной политике, гармонизация законодательства в транспортной сфере.

5. Построение единого транспортного пространства невозможно без рассмотрения национальных транспортных систем государств-членов в их совокупности и взаимосвязи, что подтверждает необходимость формирования единой транспортной системы интеграционного объединения.

6. Развитие транзитного потенциала является стратегическим приоритетом ЕАЭС и важной интегрированной характеристикой состояния и уровня развития формируемого единого транспортного пространства в ЕАЭС.

7. Транзитный потенциал ЕАЭС необходимо рассматривать не только как транспортно-сырьевой мост, обслуживающий сквозные транзитные грузопотоки третьих стран, но и как маршруты, которые должны в первую очередь удовлетворять собственные потребности внутреннего транзита и обеспечивать национальные интересы государств-членов ЕАЭС и Союза в целом. Рост транзитных перевозок стимулирует развитие смежных отраслей (транспортное машиностроение, строительство, складирование и др.).

8. Транзитный потенциал ЕАЭС реализуется не в полной мере вследствие инфраструктурных причин, выбора операторами альтернативных маршрутов, обострения геополитической обстановки.

9. С началом специальной военной операции на Украине и введёнными санкциями в отношении всех отраслей российской экономики, кардинально изменили транспортные связи России с остальным миром.

10. В текущих геополитических реалиях и в связи с переориентацией глобальных логистических потоков произошёл рост спроса на транзит, в частности, через территорию Казахстана, выступающего сейчас главным транзитным транспортно-логистическим узлом между Китаем и Европой, ключевым хабом для обхода санкционных рисков.

11. В изменившихся геополитических условиях, ограничений и санкций, существенно растет роль автомобильных грузовых перевозок как самого гибкого канала как в вопросе освоения новых транспортных маршрутов, так и в плане стоимости перевозок. Используется новые схемы доставки грузов – косвенный реэкспорт, «ложный» транзит и др.

12. Стратегической перспективой развития транзитного потенциала в сегменте морских перевозок является реализуемый инфраструктурный мегапроект Северный морской путь (СМП). Данный маршрут формирует

новую транспортную конфигурацию евразийского континента и является стратегической инициативой ЕАЭС.

13. В сложившейся ситуации стоит вопрос формирования второго и третьего Транссиба. Такая дорога сделает Россию альтернативой всем мировым океаническим перевозкам.

14. Особое положение в реализации транзитного потенциала ЕАЭС занимает Армения по причине отсутствия общей границы и прямого сухопутного сообщения Армении со странами ЕАЭС. Стратегическим важным для Армении является КПП «Верхний Ларс», который является важной реперной точкой международного транспортного коридора «Север–Юг».

15. Проведённый анализ и оценка транзитного потенциала ЕАЭС выявили наличие значительного резерва в его использовании. Для того, чтобы транспортные системы эффективно обслуживали транзитные грузопотоки необходимо ориентироваться на устранение или минимизацию любых ограничений в использовании транспортной инфраструктуры государств.

16. В рамках ЕАЭС в числе реализуемых приоритетных транспортно-логистических проектов особую роль играют международные транспортные коридоры (МТК), являющиеся основой транзитного потенциала Союза.

17. Выявлены основные необходимые условия функционирования международного транспортного коридора: наличие единой взаимосвязанной системы транспортной инфраструктуры, являющейся материально-технической базой коридора, обеспечивающая функционирование одного или нескольких видов транспорта, единой технологии перевозок и интероперабельность, единой системы учётно-статистической информации. Установлено, что этим условиям не удовлетворяет ни один из транспортных коридоров ЕАЭС.

18. Важнейшей задачей наднационального уровня является повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС. Выявлены факторы, снижающие конкурентоспособность евразийских коридоров: наличие «жёстких» (инфраструктурных, технологических и т.д.) и «мягких» ограничений (институциональные, законодательные, сервисные), отсутствие единого транспортного документа по всему маршруту транспортного коридора «Север-Юг», единой страховки, единого оператора, координирующего работу МТК, отсутствие единой сквозной тарифной ставки (имеются «переломы тарифов»), непроизводительные простои на пунктах пропуска, связанные в том числе с различающейся шириной железнодорожной колеи и др.

19. Задачу повышения конкурентоспособности необходимо решать путём реализации разработанного комплекса направлений опережающего развития МТК ЕАЭС, реализация которых сформирует дополнительные конкурентные преимущества транспортных коридоров ЕАЭС в сравнении с альтернативными маршрутами, идущими в обход ЕАЭС.

ГЛАВА 5. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЕАЭС И ИНСТРУМЕНТЫ ЕЁ РЕАЛИЗАЦИИ

5.1. Тарифное обеспечение функционирования единого транспортного пространства в ЕАЭС

Ключевым условием для формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС является разработка и реализация государствами-членами единой тарифной политики на рынке транспортных услуг. Центральным элементом в достижении цели единства в тарифной политике выступает процесс установления единого тарифа на транспортные услуги на всём пространстве Евразийского экономического союза. Однако, разработка и введение единых тарифов возможна не во всех сегментах рынка транспортных услуг ЕАЭС в связи со сложившейся практикой конкурентного тарифообразования в сфере автомобильных, воздушных и морских (внутренних водных) перевозках. Вместе с тем, в сегменте железнодорожного транспорта, играющего стратегическую роль в грузовых перевозках, установление единого тарифа может быть реализовано, так как данный сегмент рынка относится к естественным монополиям и тарифообразование является предметом государственного регулирования профильных национальных органов в каждом государстве-члене ЕАЭС.[313]

На наднациональном уровне в ЕАЭС деятельность естественных монополий регламентируется разделом XIX «Естественные монополии» Договора о Евразийском экономическом союзе, который определяет правовые основы для формирования и установления единых принципов и общих правил регулирования деятельности субъектов естественных монополий, обеспечения доступности услуг, реализуемых субъектами

[313] Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Тарифное обеспечение формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Инновации и инвестиции. 2026. № 4. С. 123-125

естественных монополий, обеспечения учёта и сбалансированности интересов как потребителей, так предприятий, оказывающих эти услуги.[314]

В проведении единой тарифной политики в ЕАЭС должны учитываться интересы всех участников евразийского рынка транспортных услуг – национальные экономические интересы стран ЕАЭС (такие как, развитие объектов транспортной инфраструктуры на национальных территориях, экономическая и физическая доступность транспортных услуг для своего населения и бизнеса и др.), наднациональные интересы Союза (транспортная интеграция, устранение любых форм дискриминации на рынке, конкурентоспособность евразийских транспортных коридоров и др.), интересы бизнеса (невысокая транспортная составляющая в цене перевозимых товаров и др.). Устанавливаемые тарифы должны формировать условия для стимулирования грузопотоков и свободного движения грузов на всей территории ЕАЭС, привлекать на железную дорогу дополнительные грузы, снижая тарифную составляющую, повышать экономическую привлекательности взаимных торговых отношений с сопредельными государствами.[315]

Одна из попыток введения унифицированного тарифа в сегмент железнодорожных транспортных услуг была предпринята ещё в 2016г. в рамках «Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики». [316] В соответствии с данным нормативным документом, при изменении тарифных ставок на железнодорожные грузоперевозки по территориям государств-членов, они должны соответствовать правилу применения унифицированных тарифов для различных видов сообщений, установленным в пункте 8 Порядка. Вместе с тем, пункт 6 Приложения № 2 к Протоколу о скоординированной

[314] Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 25.05.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.06.2024)
[315] Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Тарифное обеспечение формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Инновации и инвестиции. 2026. № 4. С. 123-125
[316] Приложение № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

(согласованной) транспортной политике в ЕАЭС закрепляет общее правило, согласно которому ставки тарифов и их предельные уровни на оказываемые услуги железнодорожных перевозок грузов устанавливаются / изменяются в соответствии с национальным законодательством каждой из стран ЕАЭС и международными соглашениями, которые допускают возможность изменения (дифференциации) транспортного тарифа в рамках национального законодательства.[317]

То есть наблюдается противоречие (коллизия) в данных нормативных актах, которое явилось одной из причин того, что на практике так и не была реализована концепция унифицированного тарифа. На это указывает и Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 25 апреля 2025г. за номером Р-2/25 «О разъяснении положений п. 8, 9, 10 и 10 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (приложение № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о ЕАЭС от 29.05.2014)», в котором указано, что Договор о ЕАЭС не содержит определения понятия «унифицированный тариф» и тарифы каждое государство-член устанавливает самостоятельно. [318] Существующие различия в базовых тарифных ставках препятствуют проведению скоординированной тарифной политики, что, в свою очередь, затрудняет создание единого транспортного пространства в ЕАЭС.

Исключить практику применения дифференцированных тарифов на услуги железнодорожного транспорта в каждом государстве-члене предлагается путём введения «сквозного железнодорожного тарифа» на всей территории ЕАЭС. Введение сквозного тарифа наряду с интеграционной функцией в сфере транспорта в ЕАЭС обеспечит одинаковую стоимость

[317] Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 25.04.2025 № Р-2/25 «О разъяснении положений пунктов 8, 9, 10 и 10 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

[318] Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 25.04.2025 № Р-2/25 «О разъяснении положений пунктов 8, 9, 10 и 10 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

транспортировки одного и того же груза во всех государствах-членах ЕАЭС за единицу расстояния, будет также нацелено на снижение транспортной составляющей в цене транспортируемого товара. Вместе с тем, введение данного тарифа должно одновременно учитывать и обеспечивать национальные интересы государств по развитию инфраструктуры, доступности железнодорожных транспортных услуг, а также интересы грузоотправителей, касающиеся оптимальной стоимости, сроков и качества транспортировки.

При разработке и введении предлагаемого единого сквозного тарифа на железнодорожные перевозки необходимо придерживаться ряда базовых принципов:

– соблюдение баланса наднациональных и национальных интересов государств-членов в развитии железнодорожного транспорта;

– применяемый тариф должен иметь единую согласованную тарифную базу, обеспечивающую унифицированное построение (унификация издержек, включаемых в величину тарифа и др.);

– уменьшение числа так называемых «переломов тарифов», которые возникают при международной (в том числе транзитной) перевозке по национальным территориям государств ЕАЭС, когда тариф взимается не за весь маршрут перевозки от пункта отправления до пункта назначения, а за отдельные сегменты маршрута, проходящего по территории государства-члена ЕАЭС;

– верхняя граница единого тарифа является предельной (кроме особых предусмотренных случаев – «исключительных тарифов»);

– оптимальность и стабильность уровня тарифа для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и стимулирования привлечения дополнительных грузовых потоков.

С момента создания ЕАЭС все государства-члены (Белоруссия, Россия, Казахстан, Армения и Киргизия) изначально имели различные тарифные политики по внутренним, импортным, экспортным и транзитным перевозкам.

Так, Республика Армения с 1 января 2017 года осуществила переход на унифицированные тарифы по всем видам сообщений: экспортные, импортные, внутригосударственные.[319]

В Российской Федерации действует Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»,[320] который регулирует тарифообразование в прямом и непрямом международном сообщении. В Казахстане начиная с ноября 2015 г. были введены унифицированные тарифы АО «Қазақстан Темір Жолы» на регулируемые правительством услуги магистральной железнодорожной сети в сегменте грузовых перевозок. Эти тарифы распространяются на все типы сообщений (экспорт, импорт, внутриреспубликанские) и заменяют собой ранее действовавшие транзитные тарифы для грузов, следующих транзитом через территорию Казахстана. [321] Аналогичные тарифы действуют и в Киргизской Республике.

Для железнодорожных грузоперевозок в пределах Республики Беларусь установлены унифицированные тарифы, которые распространяются также и на работы и услуги, связанные с организацией и выполнением указанных перевозок.[322]

Анализ процесса тарифообразования на услуги грузоперевозок железнодорожным транспортом выявляет, что общими для всех государств-членов ЕАЭС являются следующие параметры формирования тарифа: род грузов (наименование (в России – класс груза), масса) и расстояние перевозки (в Армении – длина эксплуатационной линии) (табл.5.1-5.5).

---

[319] Тарифная политика ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» на 2026 фрахтовый год https://www.railway.am/ctu/documents

[320] Постановление ФЭК России от 17.06.2003 N 47-т/5 (ред. от 07.06.2023) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство N 1, части 1 и 2)» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2003 №4882)

[321] Тарифы АО «Қазақстан Темір Жолы»// https://railways.kz/ru/infrastruktura/tarify/?ysclid=misor4b296775261641

[322] О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь

Таблица 5.1.

Тарифы на грузоперевозки по территории Беларуси железнодорожным транспортом общего пользования (тарифная схема № И1), белорусских рублей за вагон[323]

Расстояние перевозки, км	Масса груза, т								
	37	38	39	40	41	42	43	44	45
0–50	383,93	384,13	384,31	384,49	384,67	384,85	385,04	385,22	385,42
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
141–160	585,82	586,42	587,04	587,64	588,26	588,88	589,50	590,10	590,74
161–180	624,25	624,96	625,66	626,34	627,05	627,73	628,44	629,15	629,83
181–200	662,71	663,49	664,26	665,05	665,82	666,60	667,37	668,17	668,94
201–220	701,16	702,02	702,88	703,74	704,60	705,46	706,32	707,20	708,04
221–240	739,61	740,57	741,50	742,44	743,38	744,31	745,27	746,21	747,14
241–260	778,07	779,08	780,12	781,14	782,17	783,18	784,21	785,23	786,26
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

Источник: Пост. Мин. антимонопольного регулирования и торговли Беларуси 30.05.2023 г. № 37 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования»

Таблица 5.2.

Тарифные ставки в России за перевозку грузов в вагонах универсальных общего парка (полувагоны, крытые, платформы) (Тарифная схема № И1, за один вагон).

	Расстояние, км						
Вес, т	121	141	161	181	201	221	241
	140	160	180	200	220	240	260
10	3484	3692	3871	4043	4227	4388	4563
…	…	…	…	…	…	…	…
39	3641	3873	4073	4265	4470	4649	4844
40	3646	3879	4080	4273	4478	4658	4854
41	3651	3885	4087	4280	4487	4667	4864
42	3657	3891	4093	4288	4495	4676	4873
43	3662	3898	4100	4296	4503	4685	4883
44	3668	3904	4107	4303	4512	4694	4893
45	3673	3910	4114	4311	4520	4703	4903
…	…	…	…	…	…	…	…

Источник: Прилож. 2 к Прейскуранту №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Часть II (расчетные таблицы плат за перевозку грузов)» (ч. 1)

[323] Постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь 30 мая 2023 г. № 37 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования»

Таблица 5.3.

Тарифы в Республике Кыргызстан для расчета плат за перевозку груза (кроме негабаритных и опасных грузов) в универсальном вагоне инвентарного парка (принадлежащем перевозчику), в швейцарских франках за тонну

Расстояние, км	Загрузка вагона в тоннах										
	до 12т (10 т)	от 13 до 16 (15 т)	от 17 до 23 (20 т)	от 24 до 26 (25 т)	от 27 до 31 (30 т)	от 32 до 36 (35 т)	от 37 до 40 (40 т)	от 41 до 46 (45 т)	от 47 до 51 (50 т)	от 52 до 55 (55 т)	свыше 56 т (60 т)
1-20	10,07	8,32	6,95	6,60	6,15	5,48	4,94	4,50	4,14	3,89	3,63
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
131-140	22,85	19,01	15,17	14,44	13,43	11,99	10,83	9,82	9,10	8,52	7,94
141-150	24,22	20,19	16,18	15,36	14,28	12,74	11,52	10,44	9,68	9,06	8,44
151-160	25,68	21,39	17,09	16,27	15,13	13,51	12,21	11,06	10,25	9,60	8,95
161-170	27,05	22,57	18,09	17,18	15,98	14,25	12,89	11,68	10,82	10,14	9,45
171-180	28,52	23,76	19,01	18,09	16,83	15,02	13,57	12,31	11,40	10,68	9,95
181-190	29,98	24,95	19,92	18,92	17,59	15,70	14,19	12,86	11,92	11,16	10,41
191-200	31,35	26,14	20,93	19,83	18,45	16,46	14,88	13,48	12,49	11,70	10,91
201-210	29,57	24,64	19,70	18,70	17,40	15,52	14,02	12,72	11,78	11,04	10,28
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

Источник: Тарифное Руководство (Тарифные ставки на грузовые ж/д перевозки в экспортном, импортном, транзитном и внутриреспубликанском сообщениях в Республике Кыргызстан)

Таблица 5.4

Тарифные ставки на перевозку груза в вагоне универсальном в Армении в 2026 г., в шв.фр. за 1 тонну

Загрузка вагона											
в км	до 12тн	13-16тн	17-23тн	24-26тн	27-31тн	32-36тн	37-40тн	41-46тн	47-51тн	52-55тн	56тн и более
50	9,57	7,94	6,42	6,09	5,66	5,05	4,57	4,14	3,84	3,59	3,35
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
141-150	28,83	24,04	19,26	18,28	17,00	15,17	13,71	12,43	11,52	10,79	10,05
151-160	30,57	25,46	20,35	19,37	18,01	16,08	14,53	13,17	12,20	11,43	10,65
161-170	32,20	26,87	21,54	20,45	19,02	16,97	15,34	13,91	12,88	12,07	11,25
171-180	33,95	28,29	22,63	21,54	20,03	17,88	16,16	14,65	13,57	12,71	11,85
181-190	35,69	29,70	23,72	22,52	20,94	18,69	16,89	15,31	14,19	13,29	12,39
191-200	37,32	31,12	24,92	23,61	21,96	19,60	17,71	16,05	14,87	13,93	12,99
201-210	38,50	32,08	25,65	24,35	22,65	20,21	18,26	16,56	15,34	14,37	13,39
211-220	39,76	33,11	26,47	25,16	23,40	20,88	18,87	17,11	15,85	14,84	13,84
221-230	40,94	34,15	27,29	25,90	24,09	21,50	19,43	17,61	16,32	15,28	14,25
231-240	42,13	35,11	28,10	26,72	24,85	22,18	20,04	18,17	16,83	15,76	14,69
…	…	…	…	…	…	…	..	18,67	17,30	16,20	15,10

Источник: Тарифная политика ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» на перевозки грузов железнодорожным транспортом на 2026 фрахтовый год // https://www.railway.am/ctu/documents

Таблица 5.5

Тарифные ставки, действующие в Казахстане (пример - на перевозки контейнеров по участкам Достык - Актау, Актау – Достык), 2025 г.[324]

Маршрут	Расстояние, км	Срок доставки,	20 фут., $/конт.		40-фут., $/конт.	
		час.	Груж.	Конт.км	Груж.	Конт.км
Достык - Актау	3095	114	950	0,31	1250	0,4
Актау - Достык	3095	114	495	0,16	630	0,2

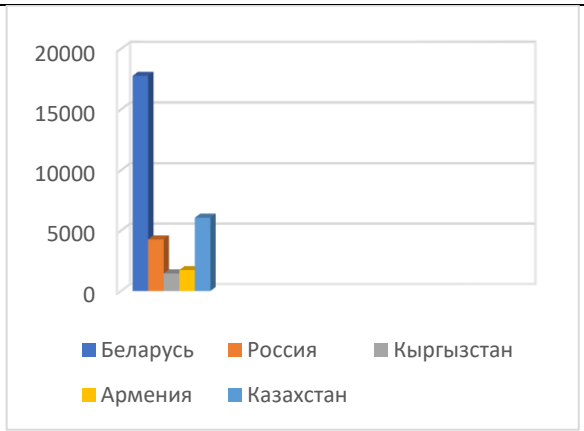
Источник: Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» // https://middlecorridor.com/ru/klientam/tarify

Для сопоставления и сравнения стоимостей перевозки грузов в каждом государстве-члене ЕАЭС целесообразно привести представленные в таблицах тарифы к сопоставимым характеристикам («общему знаменателю»). Для этого необходимо рассматривать перевозку различных грузов как одну грузовую единицу с одинаковой массой транспортируемого груза и перевозимого на одинаковое расстояние. Для сопоставления тарифов приведём данные по стоимости перевозки контейнера груза массой 40 тонн на расстояние 200 километров. (таблица 5.6). В качестве альтернативы для сопоставления тарифов за грузовую единицу для расчёта возможно также принять перевозку груза в 20-ти или 40-футовом контейнере.

Таблица 5.6.

Сравнение ставки тарифа на перевозку груза в государствах-членах ЕАЭС (для расчёта взят груз массой 40 тонн перевозимый на расстояние 20 километров)

Государство	***Тарифная ставка, в российских рублях***
Беларусь	17776
Россия	4273
Кыргызстан	1457
Армения	1734
Казахстан	6080



Источник: рассчитано автором на основе данных таблиц 5.1-5.5

[324] Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут». Официальный сайт // https://middlecorridor.com/ru/klientam/tarify

Данные таблицы 5.6 свидетельствуют о значительной разнице в величине сопоставимых тарифных ставок в государствах членах ЕАЭС. Так, например, величина тарифа в Беларуси превышает величину тарифа в Армении почти в 10 раз (17776 рублей и 1734 рубля соответственно). В рамках формирования единого транспортного пространства данный факт является существенным ограничивающим фактором, требующим корректировки и согласованной совместной работы государств-членов по унификации тарифов.

Анализ показателей в применяемых национальных тарифных схемах (таблицы 5.1-5.5) государствами-членами ЕАЭС выявляет общие для всех и различающиеся параметры и факторы, влияющие на тарифную ставку грузоперевозки железнодорожным транспортом, в частности:

1. Вид отправки (параметр одинаков у всех государств-членов ЕАЭС). Возможны следующие варианты отправки груза: повагонные, контейнерные, а также специализированные для небольших партий: малотоннажные отправки (до 25 тонн и объемом до полувагона) и мелкие отправки (до 10 тонн и объемом не более трети вагона).

2. Скорость перевозки (характерен учёт этого фактора в Казахстане ЕАЭС). Железнодорожные перевозки могут осуществляться с грузовой, ускоренной или пассажирской скоростью, каждая из которых определяет норматив прохождения расстояния грузом в сутки.

3. Расстояние перевозки груза (параметр одинаков у всех государств-членов ЕАЭС). Оплата за перевозку может рассчитываться исходя из тарифного расстояния, которое определяется по кратчайшему маршруту следования (этот подход применяется при грузовых или больших скоростях). При перевозке негабаритных грузов в составах, следующих с пассажирской скоростью, плата за перевозку устанавливается за фактически пройденный километраж.

4. Тип вагона, используемый для грузоперевозки (параметр одинаков у всех государств-членов ЕАЭС). Для осуществления грузовых

перевозок ж/д транспортом используются такие типы вагонов как: универсальные, вагоны-рефрижераторы, цистерны и открытые платформы.

5. Принадлежность (собственник) вагона или контейнера (характерен учёт параметра в России, Казахстане, Беларуси). Собственниками вагонов различных типов могут быть перевозчик (железная дорога), грузополучатель или грузоотправитель.

6. Количество перевозимого груза (параметр одинаков у всех государств-членов ЕАЭС) – параметры массы и габаритов транспортируемого груза, являющиеся ключевым фактором определяющим стоимость перевозки.[325]

Предлагаемый далее единый сквозной тариф должен учитывать все перечисленные факторы во всех государствах-членах ЕАЭС с их детализацией по параметрам:

Таблица 5.7.

Параметры формирования единого сквозного тарифа в ЕАЭС

Параметры формирования единого сквозного тарифа	**Характеристики параметров единого сквозного тарифа**
Вид отправки	- контейнерная - повагонная - малотоннажная - групповая - маршрутная
Скорость перевозки	- Грузовая скорость – скорость движения поездов с промышленными грузами: для мелких отправок – 180 км, для повагонных отправок – 330 км, маршрутных перевозок – 550 км в сутки. - Большая скорость – скорость движения поездов при транспортировке скоропортящихся и прочих ценных грузов, в частности: для мелких партий нескоропортящихся товаров установлен норматив скорости в 330 км в сутки, а для скоропортящихся грузов, перевозимых в рефрижераторных составах, этот показатель составляет 660 км в сутки. - Пассажирская скорость – мелкая отправка грузов, требующие срочной доставки. Перевозят в багажных вагонах пассажирских поездов.
Расстояние перевозки	расстояние по кратчайшему направлению (тарифное расстояние, в Армении – длина эксплуатационной линии)

[325] Транспортное обеспечение коммерческой деятельности : учебное пособие / В. И. Горшенин, Н. В. Михеев, И. А. Дробышев, С. В. Соловьев. — Воронеж : Мичуринский ГАУ, 2009. — 422 с.

Тип вагона	универсальные, специализированные, вагоны-рефрижераторы, открытые платформы, наливные цистерны
Принадлежность (собственник) вагона или контейнера	- вагоны (контейнеры) инвентарного парка (принадлежащие железнодорожным администрациям) - приватные вагоны (контейнеры) (не принадлежащие перевозчику)
Количество перевозимого груза	Весогабаритные характеристики (масса, объём)
Класс груза	Определяется в соответствии с предлагаемой Единой гармонизированной номенклатурой грузов в ЕАЭС

Источник: составлено автором на основе: Приложение 2. Прейскурант N 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Часть II (расчетные таблицы плат за перевозку грузов)» (часть 1)

Принципиальным вопросом при определении и установлении единого сквозного тарифа в ЕАЭС является его величина и структура формирования. Сложность состоит в том, что величина, элементы структуры тарифа и их удельный вес должны учитывать с одной стороны национальные интересы государств-членов ЕАЭС в транспортной сфере и с другой стороны отражать принципы единства и интеграции формируемого транспортного пространства в ЕАЭС.

Данную проблему необходимо решать путём унификации каждого составляющего элемента в структуре устанавливаемого тарифа. В мировой практике структурообразующие элементы тарифа и их количество отличаются (в частности, в США их пять, стран ЕС – три (Рис. 5.1.)). Во всех государствах-членах ЕАЭС структуру тарифа на железнодорожные грузоперевозки образуют только три составляющих элемента: инфраструктурный, локомотивный и вагонный.[326]

[326] Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Тарифное обеспечение формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Инновации и инвестиции. 2026. № 4. С. 123-125

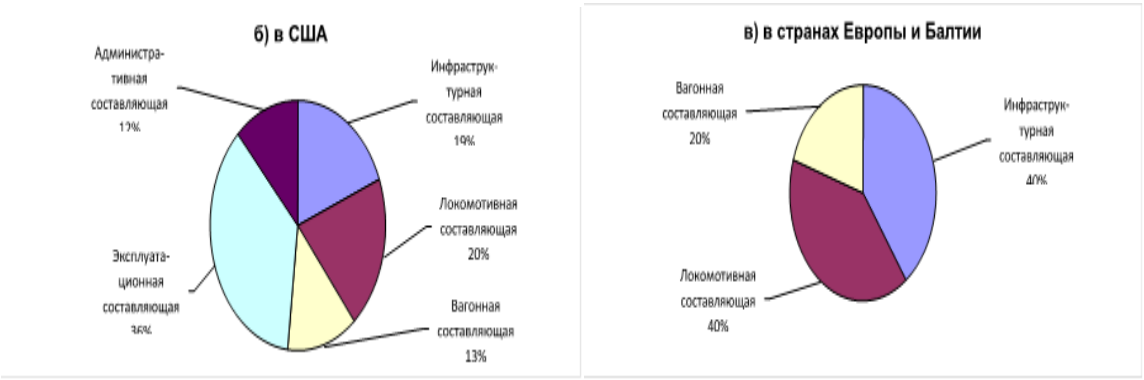
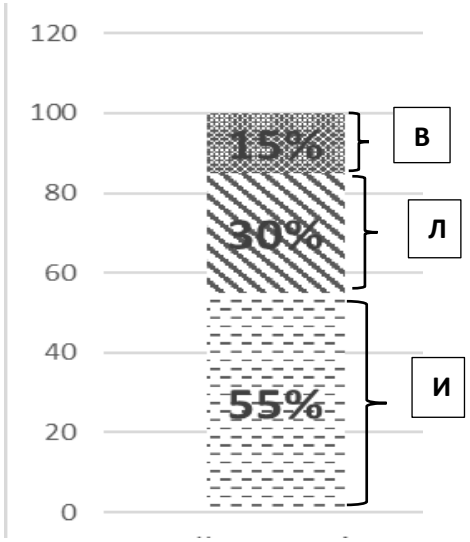


Рисунок 5.1. Структура тарифа на грузовые железнодорожные перевозки в Европе и США[327]

Инфраструктурная и локомотивная составляющая тарифа возмещает соответствующие издержки и отражает общие наднациональные интересы государств по техническому содержанию и обновлению материально-технической базы железнодорожной инфраструктуры, обеспечению безопасности движения и развитию единой транспортной системы ЕАЭС в целом. Эти два элемента (включают плату за пользование инфраструктурой и локомотивов) находятся под контролем и в ведомстве государственных агентств железнодорожного транспорта и поэтому регулирование этой части зависит от решений соответствующих органов. В рамках реализуемой Скоординированной (согласованной) транспортной политики необходимо принять специальное Соглашение об унификации размера оплаты за услуги инфраструктуры и локомотивов. Данное соглашение будет отражать интересы всех государств-членов по модернизации и строительству транспортной инфраструктуры в ЕАЭС, обновлению парка локомотивов.

Исходя из рассмотренных факторов, влияющих на формирование тарифа, учёта национальных интересов государств-членов в части развития транспортной инфраструктуры и реализуемой цели формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС, единый сквозной тариф в сегменте грузовых железнодорожных перевозок будет определяться исходя из следующей структуры:

[327] Леонтьев Р.Г., Комарова В.В. Формирование тарифов на железнодорожные перевозки как фактор регионального развития // Власть и управление на Востоке России. №3 (48), 2009.



В - Вагонная составляющая

Л - Локомотивная составляющая ***(общая для всех государств-членов ЕАЭС)***

И - Инфраструктурная составляющая ***(общая для всех государств-членов ЕАЭС)***

Рис. 5.2. Структура формирования единого сквозного тарифа в сегменте железнодорожных перевозок

Источник: составлено автором на основе: Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2015. – 272 с

С учётом особенностей и специфики железнодорожного вида транспорта величина каждого составляющего элемента в структуре тарифа рассчитывается по следующим формулам:

а) инфраструктурная составляющая тарифа (Qинфр) (общая для всех государств-членов ЕАЭС):

$$Q_{инфр} = (А_и + В_и \times L) \times N_L \times N_{отп} \times N_{кл} \times N_{прод} \times N_{доп} \times N_{инд},$$

где А – ставка за начально-конечные операции;

В – ставка за движенческие операции;

и – инфраструктурная составляющая тарифа;

N_L – коэффициент за расстояние перевозки;

Nотп – коэффициент за вид отправки;

Nкл – коэффициент за класс груза;

Nпрод – коэффициент за род груза;

Nдоп – дополнительные работы и услуги, связанные с обслуживанием инфраструктуры;

Nинд – коэффициент индексации;

б) вагонная составляющая (Qваг):

$Q_{ваг} = (А_в + В_в \times L) \times N_L \times N_{инд}$

в – вагонная составляющая тарифа

б) локомотивная составляющая (Qлок) (общая для всех государств-членов ЕАЭС):

$Q_{лок} = (А_л + В_л \times L) \times N_L \times N_{инд}$

л – локомотивная составляющая тарифа[328]

Значительная величина инфраструктурной составляющей (55%) обусловлена выявленным в диссертационном исследовании высоким износом транспортной инфраструктуры каждого государства-члена и представляет собой среднюю величину, взимаемую за пользование железнодорожной инфраструктурой в государствах-членах ЕАЭС. Данный показатель существенно выше среднемирового показателя (см. Рис. 5.1) Так, например, в странах Европейского союза на долю инфраструктурной составляющей приходится 40%, в США – 19%, что также обусловлено состоянием инфраструктуры.

Локомотивная составляющая в структуре тарифа покрывает издержки, связанные с ремонтно-эсплуатационными работами парка подвижного состава, обновлением тягового подвижного состава (локомотивов). Она также покрывает затраты технологических операций на станциях отправления и назначения (начальные и конечные операции), маневровые и «движенческие» работы. Ставки за «движенческие операции» корректируются коэффициентом, зависящим от расстояния перевозки. Данный коэффициент учитывает, как изменяется себестоимость перевозки в зависимости от доли груза в сборных и вывозных поездах, а также с

[328] Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука»,2012. – 192 с.

интенсивностью переработки вагонов (количеством операций) на технических остановках в расчете на один километр пути. Локомотивная составляющая в тарифе также может и должна быть унифицирована, так как связана с движенческими операциями, которые входят в функционал национальных перевозчиков, деятельность которых регулируется правительством. В отдельных странах, в частности в России, данная составляющая включена в инфраструктурный элемент тарифа (Прейскурант № 10-01).

Вагонная составляющая предлагаемого единого сквозного тарифа покрывает издержки, связанные с содержанием вагонов, их техническим обслуживанием (ремонтное хозяйство) и амортизацией. Обеспечивает рентабельность услуг по эксплуатации вагонов, стимулируя инвесторов к обновлению и увеличению парка вагонов.[329] Это единственная составляющая тарифа, которую достаточно сложно унифицировать во всех государствах-членах ЕАЭС. Проблема состоит в праве собственности на вагоны: так как часть – это вагоны (контейнеры) инвентарного парка (принадлежащие железнодорожным администрациям) и часть – это приватные вагоны (контейнеры), не принадлежащие перевозчику. Поэтому унифицировать на текущий момент возможно только часть тарифа, касающуюся вагонов инвентарного парка, которая составляет около 10% от общего числа грузовых вагонов в ЕАЭС (всего это около 1,8 млн вагонов, из них: 1,3 млн ед. приписана к России, к Казахстану (141,5 тыс. вагонов), Беларуси (47 тыс.).[330] Тариф за пользование инвентарных вагонов находится в сфере контроля железнодорожных предприятий-монополистов, соответственно, может быть ограничен (скорректирован) на национальном уровне.

Вместе с тем необходимо проводить работу и по согласованию арендной платы и остальной части вагонов, принадлежащих частным

[329] Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука»,2012. – 192 с.

[330] Информационное агентство РЖД-партнёр. // https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/obshchiy-park-gruzovykh-vagonov-na-postsovetskom-prostranstve-priblizilsya-k-1-8-mln-ed/

компаниям. Во всех странах ЕАЭС часть рынка, связанная с предоставлением вагонов для осуществления перевозок относится к олигополистическому типу, на котором присутствуют несколько крупных компаний-собственников. Для оптимизации данного элемента тарифной составляющей необходима активизация взаимодействия между национальными профильными ведомствами и владельцами вагонов с целью поиска взаимоприемлемых, компромиссных решений. Государство может предложить различные формы государственно-частного партнёрства, субсидирование процентных ставок по кредитам на обновление парка вагонов, льготное налогообложение и другие стимулирующие меры.[331]

Таким образом, предлагаемый единый сквозной тариф на грузовые железнодорожные перевозки на пространстве ЕАЭС формируется из трёх элементов:

$$Q_{скв} = Q_{инфр} + Q_{ваг} + Q_{лок} \quad \text{или}$$

$$Q_{скв} = [(А_и + В_и \times L) \times N_L \times N_{отп} \times N_{кл} \times N_{прод} \times N_{доп} \times N_{инд}] + [(А_в + В_в \times L) \times N_L \times N_{инд}] + [(А_л + В_л \times L) \times N_L \times N_{инд}]$$

Особо следует выделить такой показатель как класс груза (Ккл), используемый в предложенном едином сквозном тарифе. В текущих условиях во всех государствах-членах ЕАЭС используются различающиеся нормативы определения класса груза, что затрудняет использование данного показателя в расчётах сквозного тарифа. Решить данную проблему можно путём разработки Гармонизированной единой номенклатуры грузов, определяющей конкретные параметры отнесения груза к тому или иному классу:

1. К первому тарифному классу должны быть отнесены относительно недорогие сырьевые и массовые грузы, транспортировка которых составляет существенную долю в их конечной цене (более 15%). В эту категорию входят

[331] Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Тарифное обеспечение формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Инновации и инвестиции. 2026. № 4. С. 123-125

такие материалы, как: песок, природные строительные камни (включая щебень), гипс, известь, мел, промышленное сырье (в том числе клинкер), строительный кирпич, цемент, пиломатериалы, руда и сера.

2. Второй класс должен включать в себя грузы с ещё более меньшей стоимостью доставки в диапазоне 10-15% от конечной цены транспортируемого товара. Сюда входит часть продовольственных товаров (зерно, бобовые, мука, корма для скота), а также минеральные удобрения, нефть и продукты нефтепереработки.

3. Третий класс грузов охватывает готовую продукцию промышленного производства, относительно дорогие товары, где затраты на транспортировку составляют незначительную часть в их стоимости (менее 10%).[332] К ним относятся: черные и цветные металлы, их прокат (включая рельсы, трубы, профиль), изделия из этих металлов, металлоконструкции, станки оборудование, автомобили и их компоненты (узлы, запчасти), а также металлолом и химические вещества (за исключением серы).

Несмотря на предложенный единый сквозной тариф на всём пространстве ЕАЭС необходимо обозначить некоторые ситуации, в которых возможно отклонение от действующей тарифной ставки в сторону её увеличения или уменьшения (тарифного коридора), т.е. использование «исключительного тарифа» в виде коэффициента к основному сквозному тарифу. Данный вид тарифа предусмотрен в национальных тарифных системах каждого государства-члена ЕАЭС. Основные причины (основания) применения исключительных тарифов:

– обеспечение использования и вовлечение незадействованных или недостаточно загруженных железнодорожных маршрутов для осуществления грузовых перевозок;

[332] Перечень позиций Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм в тоннах загрузки универсальных вагонов // https://base.garant.ru/12131790/56ae36fc84d31bc2f9c0b07177fa16a9/

– перераспределение там, где это возможно, объёма грузовых потоков с автомобильного на железнодорожный вид транспорта (трансформация структуры), привлечение новых клиентов-грузоотправителей;

– осуществление транспортировки особых категорий грузов;

– перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров и др.

В перспективе, на основе анализа практики использования единого сквозного тарифа в ЕАЭС, оценки достигнутых результатов, может быть рассмотрена возможность его совершенствования по таким направлениям, как:

– выделение в структуре тарифа отдельно административной и эксплуатационной составляющей;

– поэтапная трансформация системы тарификации, в которой наряду с родом груза и типом вагона будут учитываться и играть ключевую роль в выборе тарифа также дополнительные технические параметры, такие как межосевое расстояние автосцепок и грузоподъёмность вагонов;

– обеспечение унификации тарифов порожнего пробега вагона, независимо от тарифного класса ранее перевезённого в нём груза;

– введение в практику обязательного учёта начально-конечных операций как при расчёте тарифа гружёного состава, так и при тарификации порожнего пробега.

Введение в действие нового механизма формирования единого сквозного тарифа в сегменте железнодорожных грузовых перевозок даст существенный экономический эффект, который будет выражаться в дополнительном финансировании транспортной инфраструктуры (рис.5.3-5.4).

<table>
<tr><th>Доход от железнодорожных перевозок при действующих тарифах</th><th>Структура дохода от предлагаемого единого сквозного тарифа</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="3">358014 млн. руб.</td><td>196908 млн. руб.
(Инфраструктурная составляющая)</td><td rowspan="2">304312 млн. руб.
(Часть сквозного тарифа, направляемая на развитие транспортной инфраструктуры)</td></tr>
<tr><td>107404 млн. руб.
(локомотивная составляющая)</td></tr>
<tr><td>53702 млн. руб.</td><td>Вагонная составляющая тарифа</td></tr>
</table>

Рис. 5.3. Планируемый (прогнозируемый) дополнительный доход на финансирование транспортной инфраструктуры от введения единого сквозного тарифа (в сопоставимых ценах)

Источник: составлено автором на основе: Официальный сайт ОАО «РЖД»; Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok-transportno-logisticheskih-uslug-rb.pdf ; Бюро национальной статистики РК; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

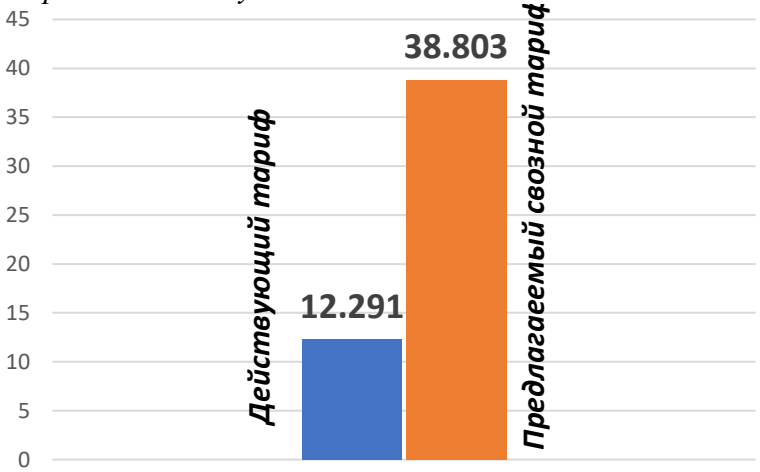


Рис.5.4. Динамика роста инвестиций в транспортную инфраструктуру от введения сквозного тарифа, млрд долл

Источник: составлено автором на основе: Официальный сайт ОАО «РЖД»; Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok-transportno-logisticheskih-uslug-rb.pdf ; Бюро национальной статистики РК; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

Введение предлагаемого единого сквозного тарифа в сегменте рынка железнодорожных перевозок будет выполнять важную интеграционную

функцию в создании единого транспортного пространства в ЕАЭС, которая будет выражаться в:

– создании действенного и прозрачного механизма единого тарифообразования на железнодорожные грузоперевозки;

– гарантии обеспечения равных условий для всех потребителей услуг железнодорожного транспорта как субъекта естественных монополий;

– введение унифицированного подхода к определению категории перевозимых грузов (в частности, классов грузов);

– реализация общей стратегии и мер по развитию объектов транспортной инфраструктуры на маршрутах евразийских участков МТК, источником финансирования которых станет доход от инфраструктурной составляющей предлагаемого сквозного тарифа;

– совместное целевое финансирование процесса обновления парка подвижного состава за счёт получаемых средств от локомотивной составляющей тарифа;

– введение одного сквозного платежа для отправителей грузов на маршрутах евразийских МТК[333] (ликвидация последовательных платежей на национальных участках коридоров, ликвидация «переломов тарифов»);

– обеспечение равных (недискриминационных) условий при расчёте стоимости транспортных услуг;

– совместный контроль над ростом тарифов.

Необходимо стремиться также к тому, чтобы наряду с единством тарификации грузоперевозка осуществлялась и в условиях единого правового поля (решение задачи гармонизации транспортного законодательства), с едиными перевозочно-сопроводительными документами, а также оплатой тарифа только одним субъектом (юрлицом) – грузоотправителем, грузополучателем или логистическим оператором.

[333] Кашкин, С. Ю. Право Евразийского экономического союза : учебник / С. Ю. Кашкин, А. О. Четвериков. — Москва : Проспект, 2016. — 192 с.

Системный подход, реализованный в предложении по введению единого сквозного тарифа в сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта, позволяет учесть и сбалансировать интересы всех сторон процесса перевозки и на всех уровнях: бизнес-уровне, национальном, наднациональном. Проведение согласованной государствами-членами тарифной политики на услуги естественных монополий, в том числе железнодорожного транспорта, является важнейшим условием транспортной интеграции с целью создания единого транспортного пространства в ЕАЭС.

5.2. Формирование финансовых механизмов стимулирования развития единого транспортного пространства в ЕАЭС

Качество модернизации и развитие единой транспортной системы ЕАЭС непосредственно зависит от степени доступности финансово-инвестиционных ресурсов. На сегодняшний день инфраструктурное транспортное строительство в ЕАЭС на 65 % финансируется из бюджета государств-членов ЕАЭС, что является недостаточным.[334][335] Так, по причине недостатка финансирования остаются нереализованными ряд масштабных интеграционных проектов в транспортной сфере. В их числе «Экосистема цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК)», проект сопряжения МТК «Север-Юг» и Срединного коридора и другие инициативы.

Существующая мировая практика и опыт регулирования и предоставления правительствами государств финансовой поддержки транспортной отрасли в интеграционных объединениях значительно различается, как и объёмы и возможности финансирования, зависящие от развитости национальной экономики конкретного государства-члена. Вместе с тем, в большинстве интеграционных объединений эффективно функционируют наднациональные институты развития, которые включают в

[334] Официальный сайт ЕЭК // режим доступа: https://eec.eaeunion.org/

[335] Булохова Т.А., Оленцевич В.А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС // Постсоветский материк. — 2022. — № 2(34). — С. 42–52.

себя банки и многочисленные целевые фонды, через которые предоставляется финансовая поддержка и содействие реализуемым проектам, в том числе и в сфере транспорта.[336]

Так, например, в Европейском Союзе одним из основных финансовых институтов, финансирующих инфраструктурные транспортные проекты выступает Европейский инвестиционный банк (ЕИБ). С 2009 года ЕИБ было профинансировано 25 проектов транспортной инфраструктуры на общую сумму 3,1 млрд евро. [337] Значительная доля предоставляемых кредитов направляется на строительство дорог и автомагистралей (Рис.5.5.).

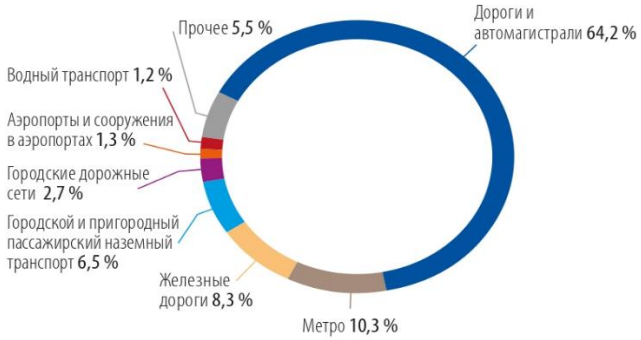


Рис. 5.5. Структура предоставляемых кредитов в транспортной отрасли в ЕС, 2024 г.

Источник: составлено автором на основе: РЖД-Партнёр «В ЕС учрежден Фонд для развития трансъевропейской транспортной инфраструктуры» // https://www.rzd-partner.ru/other/news/317786/?ysclid=mhthsegidz783323549

Большую роль в финансировании развития транспортной инфраструктуры в ЕС играют специальные фонды. В частности, в 2008 году при содействии Европейской Комиссии и ЕИБ был создан Фонд кредитных гарантий для поддержки проектов, нацеленных на развитие трансъевропейской транспортной инфраструктуры. Целью Фонда является создание благоприятных условий для участия частного сектора в развитии общеевропейской транспортной инфраструктуры, в частности там, где существуют высокие риски для инвесторов. Бюджет данного Фонда составил

[336] Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Формирование финансового механизма стимулирования развития единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Экономика строительства. 2026. № 4. С. 541-544.

[337] Информационное агентство РЖД-партнёр. В ЕС учрежден Фонд для развития трансъевропейской транспортной инфраструктуры // https://www.rzd-partner.ru/other/news/317786/?ysclid=mhthsegidz783323549

1 млрд. евро (500 млн выделила Европейская Комиссия; еще 500 млн – Европейский инвестиционный банк).[338]

Под эгидой ЕИБ в 1994 г. Был создан Европейский инвестиционный фонд (ЕИФ). Он ориентирован на финансирование развития проекта Трансъевропейской транспортной сети проект (TEN-T). ЕИФ работает в двух формах: выдавая гарантии под разнообразные займы и добывая и управляя частями компаний, занятых реализацией проектов в сфере развития трансъевропейских сетей. ЕИФ не является кредитным учреждением: он работает через банки и других финансовых посредников. ЕИФ использует для финансирования собственные средства или средства, предоставленные ему Европейским инвестиционным банком и из бюджета ЕС.

Строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей частично финансируется из Фонда сплочения ЕС, учреждённого в 1994 году (49,2% от всех средств фонда).

Что касается финансирования проекта «Пояс – путь», то одним из источников является Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), учреждённый Китаем. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) начал свою деятельность в 2016 году с 57 членами-учредителями (37 региональных и 20 нерегиональных). Через 10 лет, в 2026 году количество членов банка увеличилось до 105, представляющих приблизительно 80 процентов населения мира и 65 процентов мирового ВВП.[339] При этом Китай в настоящее время владеет в банке 26,4% голосов, Индия - 7,5%, Россия – 5,9%, Германия – 4,1%, Республика Корея – 3,5% Франция – 3,1%, Великобритания – 2,8% и т.д.[340] Таким образом Китай полностью контролирует деятельность АБИИ и фактически имеет право вето по любому решению. При этом, членами банка, несмотря на сложную

[338] Информационное агентство РЖД-партнёр. В ЕС учрежден Фонд для развития трансъевропейской транспортной инфраструктуры // https://www.rzd-partner.ru/other/news/317786/?ysclid=mhthsegidz783323549

[339] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Официальный сайт. https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html

[340] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html

геополитическую обстановку и категорическое неприятие Соединенными Штатами ни самого Проекта, ни идеи Банка, являются Великобритания, Франция, Германия и другие развитые и развивающиеся страны однозначно лояльные к США.

Привлечь эти страны Китаю удалось используя опыт Всемирного Банка, где членство в организации, дает право компаниям стран-членов участвовать в торгах на предоставление товаров и услуг по проектам, финансируемых Банком. Таким образом, используя данный опыт, Китаю удалось, используя исключительно экономическую привлекательность и масштабность проекта Пояс-Путь, привлечь капитал 104 стран для реализации собственного проекта.

В рамках АБИИ в 2016 году был создан Специальный фонд подготовки проектов (PPSF) — это многосторонний механизм, предназначенный для предоставления грантов на техническую помощь в целях поддержки подготовки высококачественных, перспективных для банковского финансирования проектов для стран-членов Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), особенно для менее развитых стран. Фонд финансируется за счет добровольных взносов стран-членов Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. В настоящее время общий объем обязательных взносов в Фонд составляет 128 миллионов долларов, из них 50 млн долларов внес Китай, 50 млн долларов – Великобритания, Республика Корея - 18 млн долларов и Гонконга (Китай) - 10 млн долларов.[341]

Всего с 2016 года банк профинансировал 256 проектов на общую сумму 50,91 млрд долларов, уже одобрено к финансированию 361 проект (по состоянию на январь 2026 г.). АБИИ постепенно стал мощной структурой, который занимается финансированием не только транспортной инфраструктурой, но и секторов экономики (Рис.5.6).[342]

[341] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Официальный сайт. https://www.aiib.org/en/what-we-do/special-funds/project-preparation-special-funds/index.html

[342] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Официальный сайт. https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html



Рис. 5.6. Типы финансируемых АБИИ проектов по секторам

Источник: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). // *https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html*

Вторым по объёму финансирования источником программы «Пояс и путь» является созданный в КНР суверенный инвестиционный Фонд Шёлкового пути (ФШП), с размером капитала 40 миллиардов долларов. Контролируемые госструктурами финансовые организации, такие как Экспортно-импортный банк и Банк развития, выступили учредителями этого суверенного инвестиционного фонда. Уже к началу 2017 года Фонд заключил договоры по 15 проектам и инвестировал более 6 млрд. долларов в рамках инициативы «Пояс и путь».

В целях формирования единого транспортного пространства и скоординированного развития транспортной инфраструктуры на пространстве Евразийского экономического союза в 2024 году утверждён «Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств - членов Евразийского экономического союза».[343] В данный Перечень вошли проекты, которые запланированы к реализации в каждом государстве-члене ЕАЭС с требуемыми объёмами финансирования, в частности:

I. Республика Армения:

1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг», четвертая очередь (Транш - 4) – 405,6 млн. долл.

[343] Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 «О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств - членов Евразийского экономического союза»

II. Республика Казахстан:

4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту» Европа - Западный Китай» - 4465 млн. долл.

4.1. Развитие восточного международного транспортного коридора «Север – Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск – Кандыагаш - Макат - Бейнеу – Болашак», «Илецк-1 – Актобе», «Челябинск - Тобол – Никельтау», «Аксарайская – Макат», «Шалкар - Бейнеу – Мангыстау».

4.2. Развитие коридора «Россия - страны Центральной Азии» - 293,4 млн. долл.

III. Республика Беларусь:

2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 3О Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации (Редьки) - 1091 млн. долл.

3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) - Гомель – Кобрин – 765 млн. долл.

IV. Кыргызская Республика:

5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая — Балыкчи» - 300,0 млн долл. США

5.1. Проект железной дороги «Балыкчи - Кочкор - Кара-Кече - Макмал - Джалал-Абад» - 4,06 млрд долл.

5.2. Проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек» - 84,6 млн долл.

V. Российская Федерация:

6. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа — Западный Китай» - 13 796 млн. долл.

7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан» - 18 813 млн. долл.[344]

Однако, вопрос механизма и источников финансирования приоритетных транспортно-логистических проектов на наднациональном уровне не решён, что ограничивает их дальнейшую реализацию на пространстве ЕАЭС. В Перечне приоритетных проектов по всем утверждённым проектам в информации по источникам финансирования указано либо «вопрос финансирования на стадии переговоров», либо «источник не определён», либо «источник отсутствует».

Функционирующий финансовый институт развития – ЕАБР не предоставляет в полной мере необходимые финансовые инструменты для поддержки реализации транспортных интеграционных проектов на территории ЕАЭС. Так, предоставляемые «льготные» условия кредитования на практике не являются таковыми и требуют корректировки, кредиты предоставляются по среднерыночным ставкам наравне с другими коммерческими банками – средние ставки за период 2020-2025гг составили в рублях – от 7,6 до 9,5 %, в евро – от 2,5 до 4,5%, в долларах – от 3 до 5,5%, в тенге – от 11,35 до 13,5%.[345] Небольшой размер оплаченного капитала и низкие показатели кредитного рейтинга по сравнению с ведущими банками развития служат препятствиями для увеличения объёмов финансирования и снижения стоимости заёмных ресурсов. Критерии, которые использует ЕАБР для финансирования проектов являются завышенными и также требуют корректировки. Так, для получения кредита установлен высокий порог финансирования для малого и среднего бизнеса на уровне 30 и 10 млн долларов США, что делает их практически недоступными для этих категорий хозяйствующих субъектов. Данные обстоятельства являются причиной крайне низкого числа профинансированных Банком транспортных проектов

[344] Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 «О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств - членов Евразийского экономического союза»

[345] Официальный сайт ЕАБР // Режим доступа: https://eabr.org/?ysclid=mjbb3s2kon336255248

(с участием средств Банка реализован всего один проект, касающийся транспортного машиностроения – вагоностроительный завод в г. Тихвин). Действующие Фонды, в частности Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР) направлен на решение других задач и осуществляет финансирование инициатив, связанных с преодолением последствий мирового кризиса, обеспечением устойчивости национальных экономик.

Вместе с тем, в Союзе существует достаточно возможностей для создания механизма финансирования интеграционных транспортно-инфраструктурных проектов, составными элементами которого могут стать следующие предлагаемые источники (Рис.5.7):



Рис. 5.7. Концептуальная система возможных источников финансирования транспортных интеграционных проектов в ЕАЭС

Источник: составлено автором (информация об объёмах финансирования указана на основе:.Официальный сайт ЕЭК; Официальный сайт ОАО «РЖД»; Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // https://bikratings.by; Бюро нац. статистики Казахстана; Национальный стат. комитет Кыргызстана; Ismailov Z; Kononov D. The New Silk Road: an Analysis of the Problems of Ensuring the Integrated Safety of Railway Transport // 15th International Conference Management of large-scale system development (MLSD), 2022

1. Создание Евразийского фонда инфраструктурного развития (далее Фонд).

Учредителями Фонда должны стать все государства-члены ЕАЭС – Российская Федерация, Казахстан, Беларусь, Кыргызстан, Армения). Основным источником формирования средств в Фонде должны стать отчисления от предлагаемого ранее в диссертационном исследовании единого сквозного тарифа, взимаемого в сегменте грузовых железнодорожных перевозок, а именно инфраструктурной его части, составляющей 55% от общего тарифа. Ежегодные отчисления в соответствии прогнозируемыми объёмами перевозок составят 358 014 млн. руб. Доля каждой страны в совокупном бюджете Фонда составит (Рис 5.8):



Рис.5.8. Доля каждой страны ЕАЭС в совокупном бюджете Евразийского фонда инфраструктурного развития

Источник: составлено автором (информация об объёмах финансирования указана на основе: 1.Официальный сайт ЕЭК; Официальный сайт ОАО «РЖД»; Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // https://bikratings.by; Бюро нац. статистики Казахстана; Национальный стат. комитет Кыргызстана

Данный Фонд является целевым и его средства должны быть направлены на развитие интеграции в сегменте железнодорожного транспорта – строительство и обновление объектов железнодорожной инфраструктуры. Учитывая различное состояние и степень инфраструктуры в странах ЕАЭС, протяжённость путей сообщения, Фонд должен взять на

себя перераспределительную функцию средств и направление их на решение проблем приоритетных объектов. В этой связи важным является процесс принятия решений о выделении средств и формирование портфеля проектов, определение компетенций управляющих органов.

Высшим руководящим органом Евразийского фонда инфраструктурного развития должен быть Совет Фонда, формируемый из министров финансов стран-участниц. Председательство в Совете будет осуществлять один из министров. В компетенции Совета Фонда должно входить принятие решений по вопросам привлечения, размещения и использования средств, находящихся в ведении Фонда. Предварительно, перед вынесением на рассмотрение на Совет Фонда вопросов, их экспертную оценку проводит Экспертный Совет, состоящий из руководителей профильных департаментов в министерствах финансов государств. Для каждой страны-члена должен быть установлен лимит получения средств Фонда, который определяется Советом Фонда исходя и пропорционально размеру ВВП на душу населения конкретного государства. Необходимо предусмотреть возможность перераспределения данных лимитов между государствами по согласованию сторон.

В число критериев предоставления средств создаваемого целевого Фонда должно входить наличие в инфраструктуре «узких мест и недостающих звеньев» (и соответственно их ликвидация за счёт средств Фонда), высокий износ объектов транспортной инфраструктуры (более 80%) и др.

2. Финансовое содействие реализации транспортно-инфраструктурных проектов из бюджета ЕЭК за счёт направления в бюджет ЕЭК взимаемых таможенных платежей: компенсационных, специальных, антидемпинговых.

Третье направление финансирования заключается в финансовом содействии реализации транспортно-инфраструктурных проектов из бюджета ЕЭК, в том числе за счёт субсидировании процентной ставки по

международным кредитам, которые выдаются для реализации перспективных проектов на транспорте. В настоящее время в бюджете ЕЭК данный вид финансовой поддержки инфраструктурных проектов не предусмотрен и расходы осуществляются только по двум направлениям: на содержание текущей работы ЕЭК и на проведение заседаний исполнительных органов ЕАЭС. Вместе с тем принятое Решение Высшего евразийского экономического совета от 23.05.2023г 9 (№4) предусматривает возможности финансового содействия кооперационных проектов в промышленной отрасли, которые совместно реализуют государства-члены ЕАЭС.[346] В данном случае речь может идти о финансовом содействии и развитии рынка транспортного машиностроения в части обновления подвижного состава в рамках формируемой единой транспортной системы в ЕАЭС. Однако, по состоянию на 2024 год объём финансирования по данной инициативе составит всего 1,7 млрд рублей (21,5 млн. долларов,[347] что является несоизмеримо малой величиной относительно существующей потребности транспортной отрасли. Причиной является малая величина (10%) средств, направляемых от общей суммы поступлений в бюджеты государств-членов от специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин в предшествующем финансовом году.

В текущих условиях целесообразным и обоснованным будет принятие специального решения о направлении ввозных таможенных пошлин (компенсационных, специальных, антидемпинговых и иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие) в бюджет Евразийской экономической комиссии в соответствии и пропорционально действующим Нормативам распределения сумм ввозных таможенных пошлин в Таможенном союзе и ЕАЭС (Рис.5.9).

---

[346] Решение Высшего евразийского экономического совета от 25 мая 2023 года № 4 «Об оказании финансового содействия при реализации государствами-членами Евразийского экономического союза совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности»

[347] Министерство экономического развития Российской Федерации // https://www.economy.gov.ru/material/news/strany_eaes_dogovorilis_o_finansirovanii_promyshlennyh_kooperacionnyh_proektov_iz_byudzheta_eaes.html?ysclid=mifnda7p52970673504

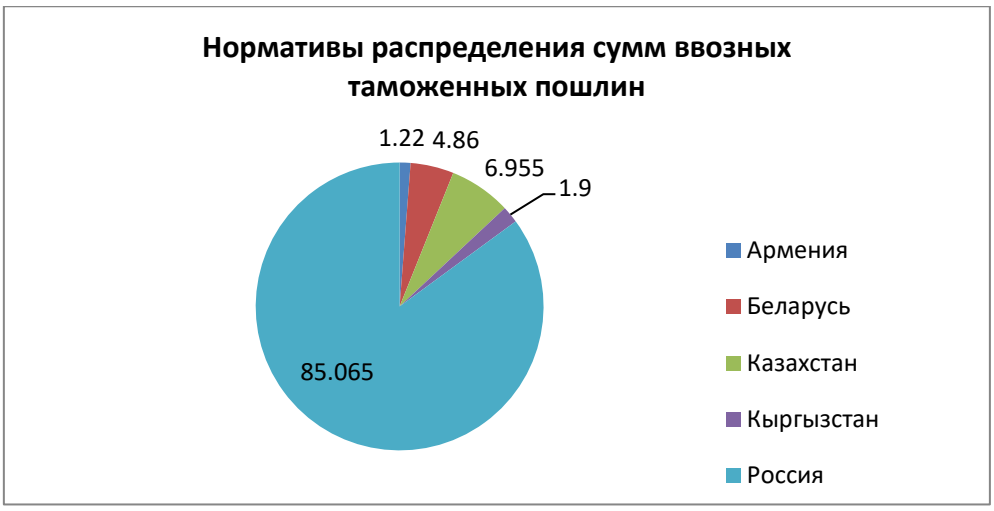


Рис. 5.9. Нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин в Таможенном союзе и ЕАЭС

Источник: составлено автором на основе Официальный сайт ЕЭК. Зачисление и распределение сумм ввозных таможенных пошлин // https://eec.eaeunion.org/comission/department/dofp/zachislenie/?ysclid=mifohg5yd9158843501

Реализуя данное предложение размер бюджета Комиссии, направляемый на финансовое содействие отрасли транспортного машиностроения увеличится более чем в 100 раз и составил бы уже в 2024 году согласно статистическим данным 15,2 млрд долларов (120 млрд рублей).[348]

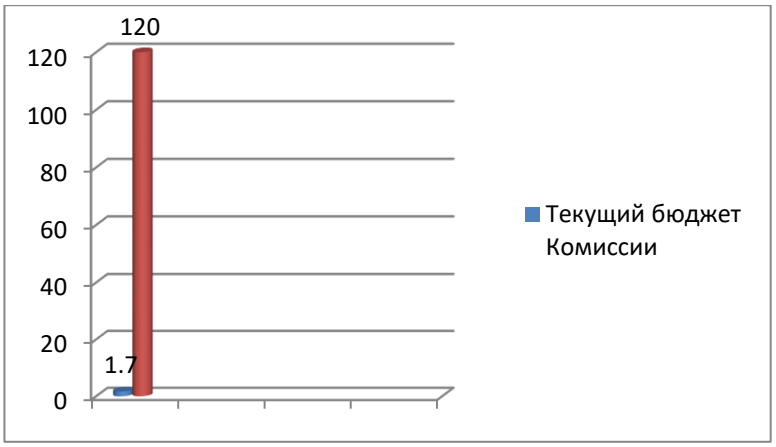


Рис. 5.10. Бюджет Комиссии (ЕЭК) до и после предлагаемых изменений (направления (перераспределения) ввозных таможенных пошлин в бюджет Комиссии)

Источник: составлено автором на основе: Официальный сайт Счётной палаты Российской Федерации // https://ach.gov.ru/news/voa-eaes-podveli-itogi-proverki-postupleniya-vvoznykh-tamozhennykh-poshlin

[348] Официальный сайт Счётной палаты Российской Федерации // https://ach.gov.ru/news/voa-eaes-podveli-itogi-proverki-postupleniya-vvoznykh-tamozhennykh-poshlin

Бюджет Комиссии может оказывать финансовое содействие посредством субсидирования процентных ставок по кредитам, полученных в национальных кредитно-финансовых организациях. Такой подход существенно повысит инвестиционную привлекательность транспортных проектов, реализуемых на пространстве ЕАЭС. [349] Евразийская экономическая комиссия в рамках реализации предложенного направления будет выполнять функции финансового распорядителя средств, контроля их целевого использования и ответственности субъектов. При этом важно определить (дополнить) критерии для субсидируемых проектов:

1. в проекте должны участвовать компании из не менее чем трёх государств-членов ЕАЭС (Решение Евразийского межправсовета от 26 октября 2023 года № 3 предусматривает возможность финансового содействие только совместно реализуемых государствами-членами кооперационных проектов);
2. проект должен быть направлен создание новых или модернизацию существующих производств в сфере транспортного машиностроения;
3. порог доступа для софинансирования проекта должен быть не менее 8 млн долларов, с целью участия малого и среднего бизнеса;
4. уровень локализации софинансируемых проектов в сфере транспортного машиностроения должен составлять 100%.

3. Создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций

Особую роль в финансировании интеграционных транспортно-логистических проектов в ЕАЭС должны играть международным банкам развития. Вместе с тем, функционирующий Евразийский банк развития (ЕАБР) отвечает не в полной мере поставленным задачам транспортной интеграции в части финансирования. Так, например, установленный для получения кредита высокий минимальный порог финансирования в 10 и 30

[349] Пак А.Ю. Подходы к концептуальной основе формирования евразийской промышленной политики в современных условиях // Финансовая экономика. 2024. № 2. С. 52-58

миллионов долл. практически исключает возможность малого и среднего бизнеса воспользоваться данной финансовой поддержкой. Процентные ставки по выдаваемым кредитам фактически не являются льготными, выше среднерыночных и составляют в среднем 13,5%. Объём инвестиционного портфеля по текущим проектам, реализуемым с участием ЕАБР (по состоянию на 2024г.), составляет более 4,8 млрд долларов, а учитывая уже завершённые проекты – более 15 млрд долларов.[350] Существует проблема непрозрачности процедуры оценки проектов ЕАБР. В этих условиях возникает необходимость вырабатывать более льготные по сравнению с рыночными условиями кредитования и критерии финансирования транспортно-логистических проектов в рамках процесса транспортной интеграции в ЕАЭС.

Учитывая указанные ограничения по доступу к использованию финансовых ресурсов ЕАБР целесообразно создание нового, специализирующегося на финансировании транспортных интеграционных проектов кредитно-финансового института развития – Евразийского банка инфраструктурных инвестиций (далее – Банка). Приоритетом в деятельности Банка должно стать инвестирование в транспортные интеграционные проекты, реализация которых преследует цель формирование единого транспортного пространства в ЕАЭС.

При учреждении банка его уставный капитал должен формироваться за счёт взносов национальных правительств всех государств-членов в форме оплаты подписанных акций (оплаченный капитал). Долю каждого государства-члена в уставном капитале банка предлагаем определять пропорционально, как средневзвешенную величину от получаемых транзитных доходов в зависимости от размера экономики (объёма ВВП) каждого государства-члена ЕАЭС. (табл.5.8)

[350] Официальный сайт ЕАБР. Цифры и факты. // https://eabr.org/about/facts-and-figures/

Таблица 5.8.

Распределение (расчёт) объёмов (доли) взносов каждого государства в уставный капитал Евразийского банка инфраструктурных инвестиций*

	Объём ВВП, в млрд. долларов (2024г)	*Доля государства-члена ЕАЭС в общем объёме ВВП (2024 г), %*	*Доля транзитных доходов государств-членов ЕАЭС (2024 г), %*	**Средневзвешенная (с учётом объёма ВВП и величины транзитных доходов) доля каждого государства в уставном капитале Банка**
ЕАЭС	**2 581,6**	**100**	**100**	**100**
Армения	26,0	1,007	0,17	1,1
Беларусь	76,1	2,947	4,00	5,9
Казахстан	286,0	11,078	11,3	8,7
Кыргызстан	17,5	0,677	0,56	1,7
Россия	2 176,0	84,288	83,97	82,6

*Средневзвешенная доля каждого государства рассчитана с учётом объёма ВВП каждого государства-члена и величины транзитных доходов (вес каждого показателя принят по 50%)

Источник: рассчитано автором на основе Евразийский экономический союз в цифрах: краткий стат. Сборник // ЕЭК. – Москва: 2025. – 145 с.

Таким образом, исходя из расчётов, доля каждого государства-члена ЕАЭС в уставном капитале Банка должны быть распределены следующим образом: Армения – 1,1%, Беларусь – 5,9%, Казахстан – 8,7%, Кыргызстан – 1,7%, Россия – 82,6%.

Также необходимо предусмотреть возможность вступления в члены Банка государств, не входящих в ЕАЭС и получение права компаниям из этих государств участвовать в торгах на предоставление товаров и услуг по проектам, финансируемых Банком.

После полноформатного запуска деятельности Банка, помимо подписок стран-членов, должна проводится работа по привлечению Банком дополнительных средств. В частности, мобилизуя частный капитал путём размещения облигаций на международных рынках (используя опыт АБИИ и НБР), а также сотрудничество Банка с коммерческими банками стран-членов.

Структуру инвестиционного портфеля создаваемого банка на 80 % должен составлять именно транспортный сектор и на 20% финансовый сектор (с целью расширения финансовых возможностей банка за счёт привлечения дополнительных средств).

Содействие Банка должно осуществляться путём применения широкого спектра финансовых инструментов, включая, в частности, льготное кредитование (с процентной ставкой не выше 5%), вложение средств в долевые ценные бумаги, предоставление финансовых гарантий. Порог финансирования должен быть приемлемым (до 8 млн долларов) и быть доступным предприятиям малого и среднего бизнеса. Также Банк может осуществлять деятельность по внесению аванса для финансирования подготовительных мероприятий по проекту, который будет финансироваться государством (до 10% от общей предполагаемой суммы финансирования проекта). Также создаваемый Банк также может взять на себя функции по управлению средствами Фонда инфраструктурных инвестиций, предложенного ранее в диссертации (учитывая подобный опыт АБИИ).

Предлагаемый Евразийский банк инфраструктурных инвестиций должен выступать и как софинансирующий институт развития по двум направлениям. Во-первых, в части софинансирования транспортных интеграционных проектов с другими международными банками. В частности, с ЕАБР, который финансирует реализуемый проект Экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК ЕАЭС), и который по состоянию на 2025 год так и не завершён. Во-вторых, Банк может подключаться как софинансирующий институт в механизме трансграничного ГЧП, рассмотренного ранее.

Помимо своих основных функций целесообразно, чтобы создаваемый Банк также оказывал консультационную и техническую помощь по таким вопросам, как:

– оценка и структурирование высококачественных инвестиционных транспортных проектов, в том числе экспертиза проектов

для механизма трансграничного ГЧП;

– планирование и реализация цикла проекта: с разработкой стратегии сотрудничества государствами-членами и Департаментом транспорта и инфраструктуры ЕЭК, с идентификацией и подготовкой проекта, с одобрением проекта и его имплементацией и оценкой;

– юридическая экспертиза. Банк обеспечивает изучение осуществимости проекта (оценка технических, финансовых, экономических, экологических, маркетинговых и управленческих аспектов проекта), включая подробный анализ его рисков и чувствительности.

– содействие в снижении рисков (реальных и предполагаемых), связанных с инвестициями частного сектора. Фонду необходимо наладить сотрудничество с учреждённой Евразийской перестраховочной компанией, которая по своему функционалу дополняет деятельность Евразийского банка развития. Это позволит расширить возможности стран ЕАЭС по управлению рисками интеграционных транспортно-инфраструктурных проектов, осуществляемых странами ЕАЭС.

4. Использование механизма трансграничного государственно-частного партнёрства при финансировании транспортно-логистических проектов в ЕАЭС.

В современных условиях в ЕАЭС механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) при строительстве инфраструктурных объектов на транспорте применяется исключительно на национальном уровне, в частности, в Российской Федерации и в Республике Казахстан. Так, например, Казахстан посредством концессионного соглашения в рамках ГЧП общей суммой 2,4 млрд. долларов успешно реализовал проект строительства железнодорожных маршрутов в направлениях Жетыген – Коргас, Шар – Усть-Каменогорск, Ералиево – Курык, Жезказган – Бенеу.[351] Построенная федеральная трасса М11 «Москва-Санкт-Птербург», являющаяся участком

[351] База данных крупнейших инвестиционных проектов в строительстве государств – членов ЕАЭС на период 2018–2022 гг. М., 2022. 46 с.

сразу двух транспортных коридоров Север – Юг, Восток – Запад также выступает примером успешной реализации инфраструктурных проектов посредством механизма ГЧП. Используя модель ГЧП реализован проект строительства международного транспортно-логистического центра «Южноуральский», а также крупный порт Сабета в Ямало-Ненецком автономном округе. [352]

Однако, механизм «трансграничного государственно-частного партнёрства» (касающийся объектов, пространственно разделённых границей двух и более государств)[353] в транспортной отрасли не получил применения в ЕАЭС. Это обусловлено проблемами структурирования и трудностями в обеспечением финансовыми ресурсами проектов на основе трансграничного государственно-частного партнерства, а также появлением дополнительных сопутствующих рисков (страновых, правовых и др.). Вместе с тем, использование данного механизма способствует не только реализации транспортных проектов в ЕАЭС, но и углублению регионального сотрудничества и региональной экономической интеграции в целом, достижения баланса интересов в развитии объектов трансграничной инфраструктуры и национальных интересов государств в транспортной сфере.

Объектами для финансирования с помощью механизма трансграничного государственно-частного партнёрства в ЕАЭС помимо объектов утверждённого «Перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств - членов ЕАЭС» могут выступать строительство новых современных международных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на маршрутах евразийских участках транспортных коридоров МТК «Север-юг» и «Восток-Запад» и в приграничных пунктах пропуска, в том числе в рамках сопряжения с

[352] Булохова Т.А., Оленцевич В.А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС // Постсоветский материк. — 2022. — № 2(34). — С. 42–52.
[353] ЕАБР: трансграничная инфраструктура — совокупность технологически (функционально) сопряженных и связанных между собой объектов (их частей и элементов), пространственно разделенных государственной границей двух или более государств

китайской инициативой «Пояс-путь». Выбор данных объектов обусловлен их соответствием основным характеристикам трансграничной инфраструктуры и выявленной в рамках диссертационного исследования проблемой их дефицита на территории ЕАЭС.

При реализации проектов строительства международных ТЛЦ на маршрутах транспортных коридоров может быть выбрана одна из двух возможных форм трансграничного ГЧП, в частности:

1. BTO (Build, Transfer, Operate) — «строительство, передача, эксплуатация». Данная форма предполагает, что построенный объект сразу после завершения работ переходит в собственность государства. Затем частный партнёр получает права пользования этим объектом (эксплуатация), но без перехода права владения.

2. BOO (Build, Own, Operate) — «строительство, владение, эксплуатация». В соответствии в этой формой ГЧП построенный инвестором объект инфраструктуры остаётся в его распоряжении по окончании срока действия заключенного соглашения, без передачи публичного партнёру (государству).[354]

В число участников трансграничного ГЧП входят: публичный партнёр, частный партнёр и финансирующие организации. Особенностью публичного партнёра как субъекта трансграничного ГЧП является участие в качестве него не менее двух государств. Именно благодаря совместному вкладу государств-партнеров в форме материальных и финансовых ресурсов, достигается синергетический эффект, дающий возможность реализовать цели, которые были бы невыполнимы для каждого государства в отдельности в рамках его национальных ГЧП-проектов.[355]

Для обеспечения финансирования проектов трансграничного ГЧП государствами-членами могут быть задействованы несколько источников. В

[354] Глухов В.В., Сафонов М.М. Типовые модели государственно-частного партнерства // π-Economy. №6, 2010. С.170-171

[355] Винокуров Е., Забоев, А., Малахов, А., Маслова, С. (2023) Трансграничные государственно-частные партнерства. Доклады и рабочие документы 23/3. Алматы: Евразийский банк развития

частности, привлечение средств из национальных бюджетов посредством эмиссии и размещения на рынке казначейских или инфраструктурных облигаций. Также финансирование может быть осуществлено через государственные предприятия, выступающие в роли инвесторов от имени правительства, или через специализированные национальные банки, кредитующие инфраструктурные проекты. Отдельно следует подчеркнуть роль международных банков развития (МБР) в механизме трансграничного ГЧП. Помимо использования их финансовых ресурсов, МБР, имея многостороннее членство, могут служить площадками для согласования позиций и национальных интересов государств. А имеющийся опыт отдельных банков развития (например, ЕАБР) в сфере разработки экологических и др. стандартов может быть использован при подготовке документации по технико-экономическому обоснованию трансграничных инфраструктурных проектов. Страны, участвующие в трансграничном ГЧП, могут обращаться за консультационной и технической помощью при подготовке проектов межправительственных соглашений в этой сфере.

Таким образом, к числу преимуществ, которые даёт использование механизма трансграничного ГЧП, относится синергия от объединения ресурсов стран при строительстве объектов транспортной инфраструктуры и совместное управление ими. Появляется больше возможностей для привлечения финансирования от международных организаций, распределение рисков между странами-участницами (их диверсификация), увеличение числа пользователей созданных объектов и предоставление дополнительных гарантий частным инвесторам.[356]

Предложенные меры позволят привлечь дополнительные финансово-инвестиционные ресурсы в формирование единого транспортного пространства в ЕАЭС, реализации транзитного потенциала Союза. Формирование прочного финансового базиса станет основой для увеличения

[356] Маслова С.В., Соколов М.Ю. Трансграничные проекты государственно-частного партнерства: концептуальные особенности и практические аспекты управления // Вопросы государственного и муниципального управления. 2020. № 1. С.86-114

парка подвижного состава, его обновления, модернизации и строительства новых инфраструктурных объектов, транспортно-логистических центров, развитию евразийских транспортных коридоров и повышению конкурентоспособности транспортной системы ЕАЭС в целом.

5.3. Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта и стратегические направления их решения

Поставленная в Договоре о ЕАЭС цель формирования единого транспортного пространства в интеграционном объединении посредством реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики может быть достигнута только с учётом специфики интеграции в разрезе каждого вида транспорта. Следовательно, стоит задача анализа особенностей интеграции и выявление соответствующих проблем на автомобильном, железнодорожном, воздушном, водном, трубопроводном транспорте, а также объектах транспортной инфраструктуры. Выявленные проблемы выступят основой для разработки в данном диссертационном исследовании стратегических направлений по их решению, и перспективному развитию каждого сегмента рынка транспорта ЕАЭС.[357]

Автомобильный транспорт.

Проведённый анализ национальных транспортных систем в ЕАЭС показал динамичное развитие автомобильного вида транспорта в каждом из государств-членов. Это обусловлено целым рядом существенных преимуществ этого вида транспорта по сравнению с другими видами, в частности: высокой мобильностью и манёвренностью, быстрой адаптивностью к изменяющимся геополитическим условиям (закрытие или временные ограничения отдельных маршрутов), возможностью осуществлять доставку груза «от двери до двери» без дополнительных затрат на

[357] Комов М.С. Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта в Евразийском экономическом союзе и стратегические направления их решения // Экономика устойчивого развития. № 3 (63) 2025

погрузочно-разгрузочные и перевалочные работы и др. Статистические данные подтверждают лидирующее место автомобильного транспорта в общей структуре грузоперевозок (таблица 5.9) С момента образования ЕАЭС объем перевозок автотранспортом увеличился на 4%, а грузооборот – на 7%.[358] Протяжённость автомобильных маршрутов на пространстве ЕАЭС по состоянию на 2024 г составляет 1942,7 тыс. км. [359]

Таблица 5.9.

Перевозки грузов по видам транспорта (миллионов тонн)*

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Все виды транспорта					
ЕАЭС	**9 628,9**	**9 777,1**	**9 254,3**	**9 609,2**	**…**	**…**
в том числе:						
Армения	29,2	14,7	14,9	17,2	18,9	18,5
Беларусь	455,5	427,8	398,7	384,9	…	…
Казахстан	840,8	869,9	851,1	910,5	927,2	999,2
Кыргызстан	38,3	39,0	29,9	34,1	44,3	51,0
Россия	8 265,1	8 425,7	7 959,7	8 262,4	8 779,4	9 059,3
	трубопроводный					
ЕАЭС	**1 577,9**	**1 552,6**	**1 428,5**	**1 524,1**	**…**	**…**
в том числе:						
Армения	1,8	1,8	1,9	2,0	2,1	2,0
Беларусь	125,2	118,4	111,2	99,0	…	…
Казахстан	281,4	273,0	253,7	281,4	266,7	282,9
Кыргызстан	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4
Россия	1 169,3	1 159,2	1 061,4	1 141,4	1 072,8	1 059,7
	железнодорожный					
ЕАЭС	**1 976,3**	**1 951,4**	**1 896,3**	**1 953,6**	**…**	**…**
в том числе:						
Армения	2,9	3,2	3,2	3,1	3,5	2,1
Беларусь	157,2	145,5	125,0	128,6	…	…
Казахстан	397,9	397,0	402,3	410,3	395,5	414,9
Кыргызстан[2)]	7,5	7,0	7,3	7,7	8,0	9,4
Россия	1 410,9	1 398,6	1 358,5	1 403,9	1 351,3	1 365,2
автомобильный						
ЕАЭС	**5 928,8**	**6 136,0**	**5 789,8**	**5 991,8**	**…**	**…**
в том числе:						
Армения	24,5	9,7	9,8	12,1	13,2	14,4
Беларусь	170,9	161,7	159,8	154,8	…	…
Казахстан[1)]	158,5	197,6	193,2	217,1	263,2	299,9
Кыргызстан	30,5	31,7	22,3	26,2	35,9	41,3
Россия	5 544,4	5 735,3	5 404,7	5 581,7	6 210,6	6 491,2

[358] Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник; Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2022. – 189 с. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/statpub/Brief_Statistics_Yearbook_2022.pdf

[359] https://eec.eaeunion.org/comission/economic-potential/

воздушный						
ЕАЭС	**1 369,9**	**1 369,3**	**1 387,8**	**1 662,8**	**…**	**…**
в том числе:						
Армения	18,1	20,7	16,0	17,3	23,3	33,9
Беларусь	51,6	28,2	31,6	36,4	…	…
Казахстан	44,1	26,7	23,4	33,7	24,5	23,8
Кыргызстан	1,0	0,3	0,1	0,4	0,3	13,9
Россия	1 255,1	1 293,4	1 316,6	1 575,0	709,9	576,2

** Данные по водному транспорту в официальном источнике не представлены*

Источник: составлено автором на основе ЕЭК. Транспорт. Динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/?ysclid=m9edwbsfjc807419826

Согласно Договору о ЕАЭС перевозки автомобильным транспортом по территории Евразийского экономического Союза осуществляются на безразрешительной основе, что значительно упростило работу компаний-перевозчиков и ускорило сам процесс грузоперевозок. Процесс интеграции в сегменте рынка автомобильных перевозок в ЕАЭС ведётся по следующим направлениям:

1) контроль автотранспорта перенесён и осуществляется на внешних границах Союза, подходы к его проведению единые во всех государствах-членах;

2) либерализация (снятие ограничений) на каботажные автогрузоперевозки перевозок в определённых регионах, которые отрыты для их осуществления. В результате этого грузоперевозчик, зарегистрированный в одном государстве, получил возможность оказывать услуги по перевозке грузов в другом государстве-члене;[360]

3) деятельность по ликвидации или снижению действия барьеров (изъятий, ограничений), препятствующих свободному движению международных автомобильных грузопотоков на пространстве ЕАЭС.

Работа по первому указанному направлению осуществляется в соответствии с Приложением 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике в ЕАЭС и регламентирует Порядок

[360] ЕЭК. Транспорт. Инфраструктура

осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Союза.[361]

Полномочия по проверке и контролю автотранспортных средств, следующих по национальным территориям, возложены на специальные органы транспортного контроля того государства, через границу которого они проезжают. На пунктах пропуска уполномоченные органы, руководствуясь принятым единым подходом проводят стандартный контроль автотранспортных средств и другие виды проверки в части:

1) соответствия предельно допустимым нормам по весу и габаритам автотранспорта, действующим в государстве, на территорию которого он заезжают;

2) наличия соответствующего документа об уплате действующего тарифного сбора за проезд автотранспортного средства по дорогам государства-члена, по территории которого они следуют;[362]

3) наличия разрешительных документов на право осуществления международных перевозок (лицензии, маршрутные карты, страховку и другие документы).[363]

4) Важно, что результаты и документы проведённого уполномоченными органами транспортного (автомобильного) контроля взаимно признаются всеми государствами-членами ЕАЭС.

При выявлении несоответствия параметров транспортного средства в ходе транспортного контроля установленным нормам и стандартам, а также отсутствия необходимых документов орган транспортного (автомобильного) контроля выписывает уведомление по форме, согласованной государством-членом, на территорию которого движется транспортное средство.

---

[361] Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе евразийского экономического союза // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/3eb5b28db9797e51fda1017b395f55505ff8a307/

[362] Кашкин, С. Ю. Право Евразийского экономического союза : учебник / С. Ю. Кашкин, А. О. Четвериков. — Москва : Проспект, 2016. — 192 с.

[363] Приложение № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/3eb5b28db9797e51fda1017b395f55505ff8a307/

Уведомление содержит информацию о конкретном выявленном несоответствии, перечень отсутствующих документов, ближайший следующий пункт контроля, который проверит отчёт об устранении нарушений.

В целях эффективного информационного взаимодействия и координации действий органов транспортного (автомобильного) контроля всех государств-членов разработан и принят единый Регламент, касающийся регулирования информационного взаимодействия между органами транспортного (автомобильного) контроля государств ЕАЭС и ЕЭК (Решение Коллегии ЕЭК от 15.07.2016 г. № 80) на основе действующей в мировой практике Интегрированной информационной системе внешней и взаимной торговли (ИИСВВТ). Одновременно в этим согласованы и приняты к использованию в деятельности всеми государствами-членами Союза перечни классификаторов и справочников для контроля автотранспорта на внешних границах.[364]

Второе направление интеграции в сфере автомобильных перевозок реализуется на основе Программы либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов, которая была принята 8.05.2015г. Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета.[365] Главной целью данного документа было обеспечение для перевозчиков всех государств-членов равного доступа к национальным рынкам транспортных услуг, исключая дискриминационную практику в зависимости от государства регистрации и резидентства грузоперевозчика. Программа либерализации каботажных автомобильных грузоперевозок предусматривает поэтапную

[364] Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 июля 2016 г. № 80 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза»

[365] Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы»

реализацию – снятие всех действующих ограничений в четыре этапа с 2016 по 2025 гг. (таблица 5.10.).

Следует отметить, что отмена существующих ограничений на рынке каботажных перевозок в ЕАЭС и либерализация данного сегмента было реализовано впервые именно этим Решением. Также был закреплён временной характер данного вида перевозок и обозначены два соответствующих критерия – частота перевозок и их продолжительность.

Таблица 5.10.

Этапы реализации Программы поэтапной либерализации

Этапы	Количество допустимых Каботажных перевозок	Количество дней на совершение каботажной перевозки	Территория осуществления каботажной перевозки
I этап (2016–2017 гг.)	1 перевозка	в течение 3 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	в попутном направлении на территории определённых областей
II этап (2018–2019 гг.)	1 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	в попутном направлении на территорию определённых областей
III этап (2020–2024 гг.)	1 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки	в попутном направлении на территорию любых областей
IV этап (с 2025 г.)	1 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки	на территорию любых областей

Источник: составлено автором на основе: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы»

На текущий момент Программа уже показала свою эффективность. Так, в числе результатов отмечается существенное снижение стоимости перевозок для конечных потребителей транспортных услуг. Это обусловлено в том числе развитием конкурентной среды между перевозчиками, а также уменьшением количества порожних пробегов транспортных средств.

Третье важное направление в транспортной интеграции сегмента автоперевозок касается ликвидации действующих барьеров, изъятий и ограничений, которые выявляются и вносятся в Реестр на основе совместной работы органов ЕЭК, профильных национальных министерств и ведомств, бизнес-структур и профильных общественных организаций (ассоциаций, союзов и др.). Всего на начало 2024 года в Реестр внесены следующие барьеры (изъятия, ограничения) (Таблица 5.11.).

Таблица 5.11.

Реестр барьеров (изъятий, ограничений) в сфере автомобильного транспорта по состоянию на 2024г.

	Наименование	**Сфера регулирования**	**Классификация**	**Страны, в которых действует препятствие**	**Дата включения в реестр**
0	Различия в порядке оформления специальных разрешений на движение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств в государствах-членах	Транспортная политика	Ограничение	Армения; Беларусь; Казахстан; Кыргызстан; Россия	03.03.2017
3	Несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств в государствах-членах	Транспортная политика	Ограничение	Армения; Беларусь; Казахстан; Кыргызстан; Россия	03.03.2017

Источник: Составлено автором на основе https://barriers.eaeunion.org/ru-ru/Pages/obstacle-limitations.aspx

Вместе с тем, несмотря на достигнутые результаты в сфере интеграции автомобильного транспорта, следует констатировать, что существующий на текущий момент перечень барьеров (изъятий, ограничений), которые выявлены и систематизированы ЕЭК в этом сегменте,[366] а также фактическое состояние рынка в сфере автомобильных перевозок ещё раз подтверждает необходимость решения следующих проблем:

[366] Евразийская экономическая комиссия. Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/

1. В ЕАЭС отсутствует единый логистический оператор, координирующий работу транспортных автомобильных компаний по маршрутам евразийских транспортных коридоров, их взаимодействие с другими видами транспорта, в частности на МТК «Север-Юг». Как следствие, разрывается логистическая цепь и возникает несоответствие необходимому для транспортного коридора принципу единства технологии перевозки (в том числе мультимодальных), что приводит к увеличению сроков и стоимости доставки, доли транспортных издержек в конечной цене транспортируемых товаров и др. Дефицит многофункциональных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на внешних границах и в узловых центрах внутри ЕАЭС ставит вопрос эффективной организации имеющихся ТЛЦ на период строительства новых. Недостаточное количество ТЛЦ препятствует развитию контейнерных перевозок (на сегодняшний день очень ограничено количество терминалов для обработки контейнеров; контейнеризация на автотранспорте не превышает 5%).

Решать обозначенную проблему необходимо путём создания единой логистической компании как центра, координирующего работу операторов-автогрузоперевозчиков на маршрутах евразийских МТК (реализуя тем самым принцип единства технологии перевозки по транспортному коридору). Учреждаемая компания предоставляла бы комплексную услугу для грузоперевозчиков и грузоотправителей в режиме «одного окна», сквозных технологиях транспортировки, соблюдения высоких стандартов качества. Создаваемая компания станет первым интеграционным бизнес-проектом на автомобильном транспорте на пространстве ЕАЭС.[367]

В деятельности компании необходимо выделить сектор координации и взаимодействия терминально-логистических центров контейнеризации по сетевому принципу, которые интегрируют отдельные составляющие процесса перевозки в единую логистическую цепь; создадут условия для

[367] Комов М.С. Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта Евразийского экономического союза и стратегические направления их решения // Экономика устойчивого развития. № 3 (63), 2025 С.252-255

эффективного взаимодействия с другими видами транспорта через транспортно-логистические центры (ТЛЦ); организацию комплексного транспортного обслуживания с развитием таможенно-брокерского обслуживания. Данный интеграционный бизнес-проект в сегменте автотранспорта позволит получить также и синергетический эффект от объединения отдельных сопутствующих услуг на пути движения грузов в единый транспортный процесс.

Отдельной функцией за компанией следует закрепить формирование Реестра автоперевозчиков в ЕАЭС, чтобы обеспечить недискриминационные и прозрачные условия работы для представителей всех стран. В данном реестре необходимо публиковать развернутую информацию о репутации перевозчика и количестве выполненных рейсов, и иную информацию, которая обеспечивает прозрачные условия работы. Реестр будет выступать также одним из инструментов, позволяющих потребителю определиться с надежным исполнителем услуг.

Стремясь к внедрению современных технико-технологических решений в сфере удалённого отслеживания движения грузов, прозрачности перевозок, оптимизации процесса и мер таможенного и иного государственного контроля в отношении товаров, транспортируемых по таможенной территории Евразийского экономического союза государства-члены ЕАЭС утвердили и ввели в деятельность Соглашение «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» от 19 апреля 2022 г..[368] Однако оператор, который будет отслеживать перевозки по территориям государств-членов данным Соглашением не определен. Предлагаемая объединённая транспортно-логистическая компания также может обеспечить реализацию и этого направления и выполнять функции наднационального оператора.

[368] Соглашение от 19.04.2022 «Соглашение от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» // https://www.alta.ru/tamdoc/22bn0065/?ysclid=lpy8g5k3dp408443434

Организационную структуру компании необходимо выстраивать по типу сетевой компании, которая будет оказывать услуги в основных реперных точках формирования грузов, отправляемых по маршрутам МТК, оказывать сервисное сопровождение для грузоотправителей.

В современных условиях обострения международных экономических отношений предложенная единая координационная логистическая компания-оператор будет сопряжена с влиянием возникающих рисков в ЕАЭС (введения международных санкций в отношении отдельных стран в связи с военной операцией на Украине, отказа ряда компаний работать с рисками и др.). Возникает необходимость поиска возможностей перестрахования указанных и других видов рисков. Комплексно управлять возникающими в деятельности компании рисками необходимо привлекая ресурсы и возможности Евразийской перестраховочной компании (ЕПК), созданной в 2022г. Компания, являющаяся международной финансовой организацией, специализируется на страховании и перестраховании экспортно-импортных операций. Как наднациональный финансовый институт компания ЕПК может дополнить возможности национальных экспортно-транспортных агентств, стимулируя кооперацию как государств-членов ЕАЭС в сфере страхования, так и с третьими странами. Возможность управлять и минимизировать возникающие риски создает благоприятные условия для развития новых транзитных маршрутов на пространстве ЕАЭС, сотрудничества государств-членов в транспортной сфере. С появлением Евразийской перестраховочной компании для создаваемого единого транспортного оператора откроются новые возможности не удерживать на себе крупные риски, а передавать их и свои ресурсы сосредоточить на развитии: совершенствовать технологии перевозок, увеличивать мощности своих транспортно-логистических центров и др.

2. Другой существенной проблемой в интеграции автомобильного транспорта является действие различающихся нормативов предельно допустимых габаритов транспортных средств и весовой нагрузки на ось в

отдельных странах ЕАЭС. Несмотря на ранее предпринятые меры по вопросу унификации весогабаритных параметров в таких странах, как Россия, Республика Казахстан и Республика Беларусь, указанные несоответствия так и не были устранены (продолжают действовать отличные нормативы).

В целях обеспечения технологического единства на автомобильном транспорте, максимального уровня безопасности дорожного движения, сохранения дорожного покрытия и инфраструктуры, повышению скорости движения международных транзитных потоков, и в целом, беспрепятственному движению автотранспорта по автомобильным дорогам на территории ЕАЭС, государства-члены должны согласовать то, что стороны обязуются без специальных разрешений пропускать по своей территории, в том числе транзитом, автотранспортные средства, максимальные весогабаритные параметры и осевые нагрузки которых не превышают предельно допустимые значения, указанные в соответствующих нормативных документах. Необходимо дополнить проект Соглашения по допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам транспортных средств[369] пунктом о безусловном выполнении всеми без исключения государствами-членами ЕАЭС установленных весогабаритных нормативов. Устранение существующих различий в нормативах по массе и габаритах транспортных средств, определение единой процедуры выдачи разрешений на проезд крупногабаритного транспорта гармонизирует и приведёт к единообразию транспортировку негабаритных грузов, а также требования по предельно допустимой массе, нагрузке на ось и габаритам автотранспортных средств.[370]

3. В продолжении проблемы гармонизации нормативных документов в сфере интеграции автомобильного транспорта следует выделить проблему оказания транспортных услуг на рынке автомобильных перевозок используя только национальное водительское удостоверение. Так, например, в России, с

[369] Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств - членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры

[370] Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы // Монография. Москва: МАКСПресс, 2021, 128с.

1 апреля 2025 года признаются недействительными иностранные и международные водительские удостоверения, которые были получены до 1 апреля 2024 года (исключение сделано только для Республики Беларусь). [371] В других государствах-членах запрет на использование иностранных водительских удостоверений на право управления транспортным средством не действует.

Аналогичная проблема распространяется и на взаимное признание полисов страхования автогражданской ответственности водителей автотранспортных средств. Выдаваемы страховые документы в одном государстве ЕАЭС являются недействительными на территории другого государства ЕАЭС. Аналогичная ситуация и в части расчёта страховых взносов и выплат.

Данная проблемы может быть решена на основе принятия и внесения поправок в соответствующие национальные законодательства государств-членов Союза в части взаимного признания водительских удостоверений, страховых полисов и др. документов. Контроль за исполнением данного решения необходимо возложить на Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

4. В части установления тарифов на услуги автомобильного транспорта отсутствуют унифицированные внутрирегиональные тарифы государств-членов ЕАЭС на услуги автогрузоперевозок. В сфере международных транзитных грузоперевозок не определены предельные уровни тарифных ставок и условия их применения. [372] Для решения данной проблемы может быть адаптирован и использован опыт ЕС, проанализированный во второй главе диссертационного исследования, а именно: закрепить в нормативных документах и ввести в действие «тарифную вилку», согласно которой фрахтовая ставка за перевозку

[371] Использование иностранных водительских удостоверений в России // https://www.garant.ru/actual/voditel/1807281/?ysclid=mdwtuynse935465168

[372] Транспорт. Инфраструктура. // ЕЭК. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf

автотранспортом должна находиться в пределах определённого контролируемого ценового коридора с утверждёнными максимальными и минимальными значениями. Необходимо устранить дискриминационную практику при расчёте транспортного тарифа, учитывающую резидентство грузовладельца. Дополнительно требуется разработать и ввести в действие перечень «эталонных тарифов», которые бы применялись к перевозке грузов со сходными характеристиками (параметрами), в частности, такими как расстояние перевозки, время в пути, нагрузка на ось, категория и тип груза и другие. [373]

Дальнейшую работу в сегменте перевозок автомобильным транспортом в соответствии с согласованной единой транспортной политикой государств-членов ЕАЭС необходимо вести по следующим перспективным направлениям, среди которых: развитие интеллектуальных транспортных систем и цифровизация документооборота, строительство новых распределительных центров с расширением парковочных площадей, сокращение времени осмотра грузового транспорта на границе, развитие пассажирских перевозок, обязательная регистрация экспедиторов в едином реестре, развитие объектов инфраструктуры и обеспечение сохранности дорожного покрытия, предоставление автотранспортных услуг высокого качества, повышение класса экологичности автотранспортных средств, совершенствование профессиональных компетенций водителей, работающих на международных маршрутах.

Железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт в ЕАЭС имеет стратегически важное значение, которое можно оценивать с экономической и социальной точки зрения. От уровня его развития зависит удовлетворение потребности в ритмичных и регулярных перевозках больших объёмов грузов (том числе транзитных), снижение транспортных издержек вследствие эффекта

[373] Комов М.С. Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта Евразийского экономического союза и стратегические направления их решения // Экономика устойчивого развития. № 3 (63), 2025 С.252-255

масштаба, интеграция транспортной системы интеграционного объединения в мировую транспортную систему, повышение мобильности населения и создание новых рабочих мест, социально-экономическое и пространственное развитие регионов на евразийском пространстве.[374]

В сфере интеграции в сегменте железнодорожного вида транспорта достигнуты определённые результаты. Начальным этапом в реализации согласованной транспортной политики стало принятие ещё 9 декабря 2010г. Соглашения «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» между Республикой Беларусь, Казахстаном и Российской Федерацией.[375] Ключевые положения этого Соглашения легли в основу Договора о ЕАЭС в части интеграции на железнодорожном транспорте, а именно: «Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики», [376] «Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках евразийского экономического союза»[377] и «Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках евразийского экономического союза».

Что касается Правил доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза, то процесс интеграции по этому направлению основывается на следующих принципах:

1) равенства требований к перевозчикам, установленных законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура, с учетом технических и технологических возможностей в пределах пропускной способности участков инфраструктуры;

---

[374] Байбикова Э.Р., Забоев А.И. Евразийская экономическая интеграция на железнодорожном транспорте: современное состояние, проблемы и перспективы // Наследие. Режим доступа: http://www.nasledie.ru/?q=node/4639

[375] Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Заключено в г. Москве 09.12.2010) // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113006/415bde81bced1b28371880bac29fedc95b8395a3/

[376] Приложение № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике

[377] Приложение № 1 к Порядку регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

2) применения в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики в сфере услуг инфраструктуры в соответствии с законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура;

3) доступности информации о перечне услуг инфраструктуры, порядке их оказания, исходя из технических и технологических возможностей инфраструктуры, о тарифах, плате и сборах за эти услуги;

4) рационального планирования работ по ремонту, содержанию и обслуживанию инфраструктуры в целях эффективного использования ее пропускной способности и обеспечения непрерывности перевозочного процесса, целостности и безопасности технологических процессов;

5) защиты сведений, составляющих коммерческую или государственную тайну, ставших известными в процессе планирования, организации перевозочной деятельности и оказания услуг инфраструктуры;

6) приоритетности (очередности) предоставления перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры в условиях ограниченной пропускной способности инфраструктуры в соответствии с нормативным графиком движения поездов;

7) обеспечения перевозчиками надлежащего технического состояния используемого ими железнодорожного подвижного состава.[378]

Само понятие инфраструктуры определено в Приложении 2 «Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики», она определяется как «инфраструктура железнодорожного транспорта, включающая магистральные и станционные пути, объекты электроснабжения, сигнализации, связи, устройства, оборудование, здания, строения, сооружения и иные объекты, технологически необходимые для ее функционирования». [379] О высоком инфраструктурном потенциале свидетельствуют статистические данные –

[378] Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.

[379] Приложении № 2 «Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» // https://sudact.ru/law/dogovor-o-evraziiskom-ekonomicheskom-soiuze-podpisan-v/prilozhenie-n-24/prilozhenie-n-2_4/

общая протяжённость железных дорог ЕАЭС в 2022 году составила 145,4 тыс. километров, занимая третье место в мире (10,5% от мировой доли). [380] Перечень услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в государствах-членах ЕАЭС различный и имеет свои особенности *(Приложение 7).*

Предоставление доступа к услугам инфраструктуры осуществляется с учетом требований законодательства государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура. Главными условиями для предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре являются наличие «лицензий на осуществление перевозочной деятельности, выдаваемых уполномоченным органом государства-члена в соответствии с законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура; сертификатов безопасности, выданных уполномоченным органом государства-члена в порядке, установленном законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура; в штате квалифицированных работников, задействованных в организации, управлении и осуществлении перевозочного процесса, имеющих документы, подтверждающие их квалификацию и профессиональную подготовку в соответствии с законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура».[381]

Дополнительными условиями доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта являются технико-технологические возможности инфраструктуры для организации движения подвижного состава, интероперабельность во всех государствах-членах, существующая пропускная способность инфраструктуры и предложение перевозчиков по её распределению. В этой связи следует отметить, что еще в период СССР железнодорожные полотна были построены по стандарту, согласно которому ширина колеи составляет 1520 мм. Такая стандартизация значительно

[380] Интерактивная карта ЕЭК // https://eec.eaeunion.org/comission/economic-potential/
[381] Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.

упрощает использование подвижных составов на территории ЕАЭС и является дополнительным элементом интеграционного процесса.

Интеграции в сегменте железнодорожных перевозок способствуют и реализуемы крупные транспортно-логистические проекты. В качестве примера можно выделить учреждённую Объединенную транспортно-логистическую компанию – Евразийский железнодорожный альянс (Акционерное общество «ОТЛК ЕРА»), который явился крупным интеграционным проектом на пространстве ЕАЭС в сфере осуществления грузовых контейнерных перевозок, организованный на паритетном участии трёх железнодорожных компаний-учредителей, таких как: ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ГО «Белорусская железная дорога», АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы». Международные грузоперевозки осуществляются по территориям России, Беларуси и Кзахстана в составе регулярных контейнерных поездов пунктами пропуска Достык/Алтынколь – Брест/Свислочь/Брузги в направлениях Россия/Беларусь – Китай, Китай – Россия/Беларусь, Китай – Европа – Китай. Маршруты ОТЛК ЕРА являются связующим коридором, создавая 769 логистических цепочек Евразии. Транзитными сервисами компании в течение 2024 года было перевезено грузов на общую сумму около 42 млрд долларов.[382]

Процесс интеграции в сегменте железнодорожного транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки на евразийской пространстве, имеет важное социально-экономическое значение. Наряду с обеспечением физической и экономической доступности транспорта, и согласно Рекомендациям Евразийской экономической комиссии[383] [384] осуществляется комплекс совместных мер по повышению уровня качества перевозок

[382] https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?redirected&id=2444

[383] Рекомендация Коллегии ЕЭК от 22.12.2020 № 29 «О развитии международного железнодорожного пассажирского сообщения между государствами–членами Евразийского экономического союза»

[384] Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 ноября 2019 г.№ 36 «О повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок в международном сообщении государств - членов Евразийского экономического союза»

пассажиров и их обслуживания, развитие высокоскоростных перевозок на пространстве ЕАЭС, обновление подвижного состава, оптимизация и удобство графика движения поездов, повышение комфорта и безопасности пассажиров.

Однако, несмотря на отмеченные достигнутые результаты интеграции на железнодорожном транспорте, существуют определённые специфические проблемы, которые ограничивают реализацию государствами-членами ЕАЭС скоординированную (согласованную) транспортную политику.

Институциональной проблемой интеграции на железнодорожном транспорте является отсутствие согласованных подходов стран к формированию благоприятных экономических и организационных условий для развития свободной конкуренции на рынке железнодорожных перевозок и установлению единых тарифов на услуги. Превосходящие по масштабу российские железнодорожные перевозчики на практике существенно влияют на возможности конкурировать компаний из Беларуси, Казахстана и Армении в условиях свободного доступа на национальные рынки друг друга. Транзитные перевозки по территории ЕАЭС продолжат регулироваться положениями тарифной политики в рамках СНГ, что составляет определённый барьер в применении унифицированного единого железнодорожного тарифа на евразийском пространстве. [385] Отсутствует единый подход и к самой технологии перевозки в части документооборота.

Для решения указанной проблемы необходимо разработать меры по защите интересов железнодорожных компаний государств-членов перед значительным влиянием на данный сегмент рынка крупных компаний из России. Первоочередной мерой должна быть введение предлагаемого ранее в диссертационном исследовании единого сквозного железнодорожного тарифа. Данный тариф должен формироваться в рамках предельных уровней (ценовых пределов). При этом недопустимо создание каких-либо

[385] Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-университета. № 3 (42), 2015. С.-209

преимуществ и преференций для отдельных предприятий государств-членов, оказывающих услуги железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС. Величина тарифа не может быть изменена в одностороннем порядке, как это предусмотрено сейчас при определённых условиях.[386]

Введение единого сквозного тарифа повысит уровень конкурентоспособности железнодорожного транспорта, стимулирует рост грузоперевозок в данном сегменте путём переориентации грузовладельцев с других видов транспорта, увеличит загруженность малоиспользуемых и ранее не задействованных маршрутов, трансформирует в целом общую структуру перевозок по видам транспорта в ЕАЭС.

Что касается формирования единого подхода к технологии перевозки железнодорожным транспортом в части документооборота, то существующее Решение о скоординированной (согласованной) транспортной политики[387] не позволяет обеспечить единый интермодальный подход к перевозочному процессу и его необходимо дополнить положением об обязательном использовании одного единого документа на перевозку грузов (в том числе мультимодальных), который действует на территории всех государств-членов ЕАЭС на протяжении всего маршрута следования – железнодорожных накладных ЦИМ/СМГС[388]. Данный документ ускоряет пересечение границы, исключая процесс переоформления сопроводительных документов и представляет собой эффективную альтернативу классической схеме перевозки. Единые накладные ЦИМ/СМГС должны взаимно признаваться всеми государствами-членами ЕАЭС и иметь обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов и действовать независимо от государственной принадлежности сторон договора перевозки.

[386] Приложение № 1 к Порядку регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

[387] Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 "Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза" // https://www.alta.ru/tamdoc/16vr0019/?ysclid=lpz7oujwda888035366

[388] ЦИМ/СМГС - Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов / Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

Введение в оборот и признание всеми государствами Союза накладных ЦИМ/СМГС позволит, в том числе сократить время, необходимое для операций пограничного и таможенного контроля и конечном итоге ускорит процесс интеграции транспортной системы ЕАЭС в международные логистические транспортные системы и международные транспортные коридоры.

Ещё одной проблемой, свидетельствующей о недостаточном развитии рынка в сегменте грузовых железнодорожных перевозок ЕАЭС, является низкий уровень контейнеризации международных перевозок, составляющий на пространстве ЕАЭС в среднем не более 5% от общего объёма перевозимых грузов, тогда как среднемировой уровень составляет 55-60%. В сравнении с Европейским союзом, где в пересчёте на 1000 человек приходится 127 контейнеров, в ЕАЭС эта цифра равна 37 (или в 3,4 раза меньше). [389] Вместе с тем, перевозка грузов в контейнерах имеет ряд преимуществ, в числе которых упрощение и экономия на погрузо-разгрузочных работах, стандартизация логистических операций, сокращение времени на обработку грузов в терминалах, универсальность контейнеров и др.

К факторам, сдерживающим развитие контейнерных перевозок железнодорожным транспортом относятся инфраструктурные ограничения, проблемы и задержки в таможенном оформлении контейнеров, снижение оборачиваемости контейнеров и проблема обратной загрузки, технологические требования, стоимость устанавливаемых навигационных пломб, макроэкономические факторы Они проявляются в:

– недостаточном развитии мощностей терминально-логистической инфраструктуры для обработки контейнеров и на погранпереходах;

[389] Аналитический доклад на тему: «Анализ контейнерных перевозок в целях выработки предложений по их развитию в рамках евразийского экономического союза» // https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8E.docx

– несовпадении спроса и предложения на контейнеры (их дефицит);

– технологических ограничениях и требованиях, предъявляемых железной дорогой;

– ценовом «давлении» на контейнерные перевозки в связи с увеличением тарифов;

– неверном или некорректном оформлении таможенной декларации грузоотправителем;

– рисках фактической таможенной проверки контейнеров, время которых намного больше по причине осмотра каждого узла контейнерного оборудования;

– вводимых в отношении стран ЕАЭС санкционных ограничениях, фитосанитарные и карантинные меры и др.

Решение указанных проблем требует комплексного подхода всех субъектов контейнерных грузоперевозок железнодорожным транспортом. Направления работы должны быть следующие.

При организации контейнерного грузопотока должны быть обеспечены технические условия, касающиеся формирования современных универсальных терминалов с высокой производительностью обработки контейнеров, максимальной автоматизации операций, упрощения процесса загрузки и разгрузки.

Оптимизация организационно-экономических форм управления контейнерными перевозками на основе внедрения информационных технологий и цифровизации логистических процессов увеличит пропускную способность контейнерных терминалов и снизит время их простоя.

По причине увеличения тарифов на контейнерные перевозки на малые расстояния необходимо рассмотреть возможность введения понижающих коэффициентов на железнодорожных маршрутах с высокой конкуренцией с автотранспортом.

Одной из целей использования грузовладельцами контейнерных перевозок является сокращение времени транспортировки. В этой связи помимо преимуществ стандартизации логистических операций с контейнерами, сокращающими время доставки, необходимо обеспечить и увеличение пропускной способности железных дорог и мощностей терминалов.

Реализация предложенных инфраструктурно-технологических и организационно-экономических мероприятий, таких как развитие объектов железнодорожной инфраструктуры, повышение её пропускных возможностей, совершенствование тарифной политики и таможенного контроля, цифровизация процессов, повышение уровня контейнеризации железнодорожных грузовых перевозок и совместные скоординированные действия компаний партнёров по транспортному обслуживанию значительно увеличат объём перевозимых грузов железнодорожным транспортом, оптимизирует структуру перевозок по видам транспорта в ЕАЭС.

Результатом решения выявленных проблем отраслевой интеграции в сегменте железнодорожных перевозок станет обеспечение на практике принципов бесшовных транзитных перевозок, единой технико-технологической, таможенно-тарифной и инвестиционной политики государств-членов ЕАЭС, чётких правил взаимоотношений с партнёрами из третьих стран, либерализации отрасли.

Воздушный транспорт.

Интеграция в сфере воздушного транспорта проводится в соответствии с положениями реализуемой в ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики и затрагивает только сферу гражданской авиации. Объём перевозок пассажиров в 2021 году составил 126,5 млн. человек (Таблица 5.12.), протяжённость воздушных трасс 793,5 тыс. км, функционирует более 200 авиакомпаний. [390]

[390] Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник; Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2022. – 189 с.

Таблица 5.12.

Перевозки пассажиров воздушным транспортом (млн. пассажиров)

	2019	2020	2021	2022	2023
ЕАЭС	*148,3*	*79,6*	*126,5*	...	...
Армения	3,6	0,9	2,4	3,7	5,4
Беларусь	4,1	1,7	1,9	н/д	н/д
Казахстан	8,6	5,5	9,4	11,5	13,3
Кыргызстан	1,1	0,4	0,8	1,2	1,3
Россия	130,9	71,1	111,9	96,4	106,7

Источник. Составлено автором на основе Евразийский экономический союз в цифрах: краткий стат. сборник; ЕЭК. – Москва: 2024.

Согласно разделу III Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о Союзе) развитие воздушного транспорта в Союзе предусматривает «поэтапное формирование общего рынка услуг воздушного транспорта. Воздушное сообщение между государствами-членами регулируется положениями международных договоров, в том числе двусторонних».[391]

Главными направлениями единой транспортной политики в сегменте авиаперевозок являются:

– выявление и устранение существующих барьеров (изъятий, ограничений) и проблем в сфере пассажирских авиаперевозок, которые существенно ограничивают свободную конкуренцию на рынке воздушных перевозок между государствами-членами ЕАЭС;

– совершенствование тарифной политики и применяемых регулируемых тарифов на услуги аэропортов и аэронавигации государств-членов;

– отмена платы за транзитные авиаперелёты с компаний государств-членов ЕАЭС;

[391] Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 "Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза" // https://www.alta.ru/tamdoc/16vr0019/?ysclid=lpz7oujwda888035366

– устранение дискриминационной практики и введение единых условий применения тарифов за использование аэропортовой инфраструктуры и услуги аэронавигации;

– отмена дополнительных сборов за использование воздушного пространства с авиационных компаний стран ЕАЭС, выполняющих регулярные перевозки (рейсы) на основе международных соглашений об авиаперевозках, создание равных условий и конкурентной среды для всех авиакомпаний стран ЕАЭС;

– предоставление беспрепятственной возможности на вынужденную посадку и техническое обслуживание воздушных судов авиакомпаний-перевозчиков из третьих стран.[392]

Наряду с указанными направлениями ведётся активная работа и по иным важнейшим направлениям, касающихся экологической составляющей в деятельности воздушного транспорта, унификации технических стандартов, гармонизации транспортного законодательства государств-членов в сегменте пассажирских авиаперевозок с нормами международного права в этой сфере, повышения уровня комфорта и безопасности полётов, открытия новых маршрутов. [393]

Однако, несмотря на проводимую работу и достигнутые результаты по указанным направлениям, остаются отдельные барьеры, которые отражены в Реестре ограничений в сфере воздушного транспорта, в частности, «Различия в подходах государств-членов в государственном регулировании авиационных услуг» (Табл. 5.13.).

Как показывает мировой опыт, в том числе исследованный в диссертации опыт ЕС, начальным этапом формирования общего рынка воздушных перевозок в интеграционном объединении должно быть заключение всеми государствами-членами многостороннего соглашения,

[392] ЕЭК. Транспорт. Инфраструктура

[393] Валента Е.А. Основные направления отраслевой интеграции в сфере транспорта // Выступления полномочного представителя Президента Российской Федерации в Конституционном суде Российской Федерации (2018-2019 годы) (с приложением решений Конституционного суда Российской Федерации), ООО «Проспект», Москва, 2023

регулирующего данный сегмент транспортного рынка. Вместе с тем, в ЕАЭС на современном этапе сотрудничество государств по вопросам авиаперевозок регулируется заключёнными двусторонними соглашениями. Данные соглашения которые устанавливают ограничения по количеству работающих на рыке авиакомпаний, а также число совершаемых рейсов и направление полётов (маршруты).

Таблица 5.13.

Реестр ограничений в сфере воздушного транспорта по состоянию на 2024г.

№ в Реестре	*Наименование*	*Сфера регулирования*	*Классификация*	*Страны, в которых действует препятствие*	*Дата включения в реестр*
22	Различия в подходах государств-членов в государственном регулировании авиационных услуг	Транспортная политика	Ограничение	Республика Армения; Республика Беларусь; Республика Казахстан; Кыргызская Республика; Российская Федерация	03.03.2017

Источник: Составлено автором на основе https://barriers.eaeunion.org/ru-ru/Pages/obstacle-limitations.aspx

Для обеспечения процесса интеграции одной из мер должна стать гармонизация законодательства в сфере гражданской авиации в следующих направлениях:

1. Гармонизация требований к профессиональной квалификации авиационного персонала. Требуется взаимное признание государствами-членами ЕАЭС свидетельств и сертификатов пилотов и авиационного персонала, критериев к оценке уровня профквалификации авиационного персонала в соответствии с международными стандартами и практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и др.

2. Гармонизации норм в сфере лётной годности воздушных судов, а именно взаимное признание сертификатов лётной годности, техническому

обслуживанию и ремонту лётной техники, оснований для выдачи данных сертификатов и ограничений (приостановления действия на них) и др.

3. Унификации аэропортовых тарифов и сборов, включая:

– перечень услуг, которые оказывают службы аэропортов по техническому обслуживанию самолётов и обеспечению их посадки и взлёта;

– принципов тарифообразования и обеспечения рентабельности аэропортовых тарифов;

– методики расчёта тарифных ставок за предоставление аэропортом услуг аэронавигации для воздушных судов.

Для осуществления этих мер необходимо заключение многостороннего соглашения государствами-членами ЕАЭС о воздушном сообщении (т.н. «открытом небе»). Данное соглашение должно устранять все существующие ограничения, касающиеся количества совершаемых рейсов, тарифной политики, техобслуживанию воздушных судов и их пассажировместимости (с учётом требований безопасности). Положения принимаемого документа должны соответствовать паритетному принципу в осуществлении воздушных рейсов, рекомендованной практикой организации ИКАО по либерализации международных авиаперевозок.

Вместе с тем, сложившаяся ситуация на рынке авиаперевозок в ЕАЭС существенно отличается от исходного состояния перед либерализацией в Европейском союзе и имеет свои особенности. Главным отличием является неравномерность развития национальных рынков услуг воздушного транспорта. В общем объёме пассажирских перевозок на авиарынке ЕАЭС более 90% приходится на Россию, тогда как в ЕС страны занимали относительно равные доли на рынке. Это обстоятельство будет так или иначе сказываться на либерализации евразийского рынка воздушных перевозок в рамках политики «открытого неба». Имеются различия и по протяженности и направлениям воздушных маршрутов, частоте совершаемых рейсов и др. Так, авиакомпании Беларуси и Армении совершают преимущественно

международные рейсы, тогда как Россия, Казахстан и Кыргызстан имеют развитые рынки внутренних перевозок. [394]

Исследование показывает и низкий платёжеспособный спрос на пассажирские перевозки воздушным транспортом со стороны населения, что влияет на авиационную мобильность граждан. Различаются и источники формирования пассажиропотоков в ЕАЭС. Услугами авиаперевозок в России, Кыргызстане и Казахстане пользуется преимущественно граждане этих стран, а в Армении потребителями авиатранспортных услуг выступают большей частью транзитные пассажиры, совершающие пересадку на другие рейсы. В Беларуси также основной пассажиропоток транзитный, который составляют преимущественно российские пассажиры. [395] Невысокий спрос на авиаперелёты объясняется высокой стоимостью полётов. Стимулировать и повысить спрос можно только привлекая низкобюджетные авиакомпании, что возможно только при условии либерализации данного сегмента рынка. Повышение платёжеспособного спроса на авиаперевозки возможно и через участие всех государств в субсидировании тарифов, реализации госпрограмм в части льготного тарифообразования. В перспективе динамичный рост рынка пассажирских услуг воздушного транспорта может быть обеспечен привлечением на него и спросом со стороны части населения с доходами ниже среднего. При этом стоит задача повышения ценовой конкурентоспособности авиаперевозчиков.

Необходимо также устранение на рынке практики дискриминации авиакомпаний, зарегистрированных в одном государстве ЕАЭС и предоставляющих услуги в другом государстве Союза, учреждении ими представительств или филиалов, исключать предоставление национального режима. Взаимно признавать лицензии и сертификаты на всём пространстве

[394] Гайноченко Т.М. Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств-членов ЕАЭС // Бюлл. транспортной информации. 2017. № 10. С. 3-10.

[395] Анализ целесообразности разработки и заключения международного договора по созданию и функционированию общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках Евразийского экономического союза // Аналитический доклад ЕЭК

ЕАЭС, обеспечить справедливую и добросовестную конкуренцию для всех участников авиационного рынка.

Отдельно следует выделить проблему износа воздушных судов государств-членов ЕАЭС, так как техническое перевооружение и модернизация транспорта является приоритетной задачей в формировании единого транспортного пространства. Недостаточное внимание к решению проблемы обновления парка воздушных судов препятствует реализации транспортного потенциала государств-членов и эффективного обслуживания их населения и отраслей народного хозяйства, а также создаёт риски безопасности перевозок и экологии.

Наименьший уровень износа самолётов наблюдается в России и Казахстане, их средний возраст эксплуатации составляет 13,2 и 13,9 лет соответственно. В Республиках Армения и Кыргызстане средний возраст их воздушных судов составляет 18,9 и 17,6 лет соответственно. Также важен и анализ такого показателя как среднесуточное использование одного посадочного места в самолёте, которое составляет в среднем по странам ЕАЭС 2,3-2,5 посадки пассажира в день. Исключение по данному показателю составляет Армения, где он равняется 8,8, что указывает на дефицит воздушных судов и высокую интенсивность использования имеющего парка самолётов.[396]

Невысокий уровень спроса населения на пассажирские авиаперевозки, неравномерное распределение и плотность населения на пространстве ЕАЭС, различная степень зависимости национальных экономик и населения в воздушном транспорте ограничивают инвестиционные возможности для обновления парка самолётов, техническое перевооружение и инновационное развитие аэропортовой инфраструктуры.

Дальнейшее перспективное развитие авиатранспортной отрасли в государствах-членах ЕАЭС в контексте обновления парка воздушных судов,

[396]Гайноченко Т.М. Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств-членов ЕАЭС // Бюлл. транспортной информации. 2017. № 10. С. 3-10.

модернизации объектов наземной инфраструктуры аэропортов возможно только путём выхода евразийских авиакомпаний на внешний рынок сегмента воздушных перевозок. Необходимо развивать такие стратегические направления кооперации и сотрудничества как создание совместных предприятий, альянсы лоукостеров, франчайзинг в виде соглашения о блокировании мест, совместном обслуживании полётов, совместном использовании кодового обозначения рейса и др.

Одним из важных экономических резервов и источников в обновлении транспортных средств авиакомпаний является транспортный тариф. Необходимо разработать эффективную систему и инструменты мониторинга тарифов на перевозки, методику расчёта экономически обоснованного тарифа эксплуатации одного часа воздушных судов различных типов, осуществляющих международные, транзитные и внутренние перевозки между государствами-членами ЕАЭС.

Социальная значимость воздушного транспорта и низкая экономическая доступность его для большинства населения стран ЕАЭС стимулирует поиск новых эффективных решений, в числе которых стратегические формы кооперации пассажирских авиакомпаний. Стратегическое партнёрство может быть реализовано путём формирования целевых и льготных тарифов на пассажироперевозки.

Водный транспорт (внутренний водный, морской транспорт).

Территория Евразийского экономического союза обладает значительным интеграционным потенциалом в сегменте водного вида транспорта: протяжённость эксплуатируемых водных путей – 107,5 тыс.км, количество речных портов – 127 шт. (Таблица 5.14.).

Таблица 5.14.

Основные показатели развития внутреннего водного транспорта государств-членов ЕАЭС, 2023 г.*

	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация	ЕАЭС
Год	2023	2023	2023	2023	2023	2023
Протяжённость эксплуатируемых водных путей, тыс. км.	-	1,6	4,2	-	101,7	107,5
Количество речных судов, шт	-	655	659	75	22700	24089
Количество речных портов	-	10	2	-	115	127
Грузооборот, млн. т-км	-	33,3	619,2	-	108 403,6	109 056,1
Пассажиро-оборот, млн. пасс.-км	-	1,9	2	-	480,8	484,7
Перевозки грузов, тыс. тонн	-	2426,2	1 597,3	-	1 476,5	131 155,4
Перевозки пассаж-в, тыс. человек	-	141,7	165,1	-	13 186,3	13 493,1

**морской транспорт не включается*

Источник: составлено автором на основе Основные показатели развития внутреннего водного транспорта государств-членов ЕАЭС, 2023 г // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/3f8/Statistika-po-vod-transp-2023.pdf

Развитие водного транспорта в ЕАЭС осуществляется в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики. Приложение 24 Протокола устанавливает, что «суда под флагом государства-члена имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям другого государства-члена, за исключением перевозки и буксировки между портами и перевозок в (из)

портов другого государства-члена и третьими странами, в соответствии с международным договором государств-членов о судоходстве».[397]

Другим важным документом, определяющим процесс интеграции внутреннего водного транспорта в ЕАЭС, является международное Соглашение о судоходстве. Согласно этого Соглашения, подписанного 1 февраля 2019 г., но не вступившем в силу, планируется, что стороны взаимно признают сопроводительные документы на суда, перевозящие грузы, документы о квалификации капитанов судов и их экипажей и другие.[398] На текущий момент перевозки судном, зарегистрированном в одном государстве-члене ЕАЭС, которое осуществляет перевозку груза по территории другого государства-члена ЕАЭС регулируется национальным законодательством владельца маршрута. Так, например, для прохода иностранного судна по водным путям России необходимо получить специальное разрешение, оформленное соответствующим актом Правительства РФ, что требует длительной процедуры согласования. С вступлением в силу указанного Соглашения станет действовать уведомительный порядок доступа для государств-членов, в отличие от текущего разрешительного, что должно способствовать упрощению процедуры.[399]

Анализ нормативных документов, регулирующих интеграцию в рассматриваемом виде транспорта выявил, что для обеспечения безопасности судоходства, технического регулирования, страхования и лицензирования требуется гармонизация законодательства и унификация стандартов в этой сфере. Как и по другим видам транспорта в сегменте внутреннего водного также имеется не устранённое ограничение, содержащееся в соответствующем Реестре ЕЭК. (Табл.5.15.).

---

[397] Приложения № 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике» к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года

[398] Соглашение от 01.02.2019 "Соглашение о судоходстве" // https://www.alta.ru/tamdoc/19bn0005/

[399] Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-1. – С. 120-124; URL: https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39892

Таблица 5.15.

Реестр ограничений в сфере водного транспорта по состоянию на 2024г.

№ в Реестре	*Наименование*	*Сфера регулирования*	*Классификация*	*Страны, в которых действует препятствие*	*Дата включения в реестр*
21	Отсутствие свободного доступа судов под флагом государств-членов к плаванию по внутренним водным путям государств-членов	Транспортная политика	Ограничение	Республика Армения; Республика Беларусь; Республика Казахстан; Кыргызская Республика; Российская Федерация	03.03.2017

Источник: составлено автором на основе https://barriers.eaeunion.org/ru-ru/Pages/obstacle-limitations.aspx

Статистические данные свидетельствуют, что в структуре грузооборота внутренний водный транспорт занимает лишь около 2% от общего объёма грузооборота и около 1,5% всех грузоперевозок в Союзе. Вместе с тем, транспортировка грузов внутренним водным транспортом характеризуется достаточно высоким уровнем рентабельности, в том числе для национальных бюджетов. Так, например, инвестиционные ресурсы, направляемые на развитие водной инфраструктуры в Республике Беларусь показывают возврат в бюджет в виде налоговых поступлений и платежей в соотношении 1 к 2,4 (затраты/возврат). [400] Отдельные маршруты международных перевозок внутренним водным транспортом могут оптимизировать структуру грузоперевозок по видам транспорта путём переориентации на себя части грузов, транспортируемых железнодорожным транспортом (например, насыпных грузов), одновременно снижая нагрузку на железнодорожную инфраструктуру.

При выборе логистическим оператором вида транспорта необходимо обязательно учитывать те преимущества, которые даёт внутренний водный транспорт в сравнении с остальными видами, в частности:

[400] Домнина С.В. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в странах-членах Евразийского экономического союза / С.В. Домнина, Федоренко А.И. // Логистика сегодня. – 2014. – №6(66). – С. 353.

– относительно невысокие издержки перевозки, включая обслуживание инфраструктуры;

– большая протяжённость водный артерий Союза и их географический охват;

– возможность транспортировать негабаритные и тяжеловесные грузы, большие партии грузов;

– интеграция с морскими путями, позволяющая напрямую обслуживать международные грузопотоки;

– экологичность и безопасность;

– соответствие уровня подготовки плавсостава действующим национальным и международным нормам.[401]

Для реализации указанных преимуществ и повышению роли и доли водного транспорта в общем объёме перевозок в рамках ЕАЭС необходимо поэтапное выполнение следующих мероприятий.

Первоочередным этапом должно стать налаживание тесного взаимодействия между логистическими операторами, компаниями-перевозчиками водного транспорта, морскими портами, железнодорожными предприятиями с целью организации модели работы, при которой речные морские суда будут эффективно задействованы в осуществлении международных контейнерных перевозок на основе мультимодальных технологий. Для реализации этой задачи необходимы координационные транспортно-логистические центры, создаваемые при речных портах, которые будут обеспечивать перевалку грузов на другие виды транспорта, если транспортировка до конечного пункта назначения исключительно речным транспортом не представляется возможной.

Следующим этапом развития для предприятий внутреннего водного транспорта должно стать расширение географии перевозок с выходом на международный рынок. Разрешение иностранным грузовым судам,

[401] Пантина Т. А., Бородулина С. А.. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика, 2018, №3

следующих под флагом третьих государств (не членов ЕАЭС), заходить в речные порты Союза станет стимулирующим фактором развития внутреннего водного транспорта в ЕАЭС. Это обусловлено получением дополнительных доходов от платы за проход этих судов, пользование портовой инфраструктурой. Часть получаемых доходов может быть направлена на приобретение грузовых судов класса «река-море», использование которых может ускорить транспортировку груза по причине исключения дополнительных операций по перевалке груза в портах. Эта мера существенно сократит сроки доставки, снизит тарифы и соответственно логистические издержки грузоотправителей, повысив конкурентоспособность данного вида транспорта.

При достижении субъектами внутреннего водного транспорта своей максимальной мощности (третий этап) возможно расширение направлений деятельности (диверсификация), связанных с формированием собственного парка ведомственных железнодорожных вагонов и грузового автотранспорта, которые будут обслуживать порты, создание распределительных центров.[402]

В качестве дополнительных интеграционных мер в сегменте перевозок на водном транспорте необходимо рассматривать унификацию:

1) перечня услуг и работ, выполняемых в портах по прибытии судна (погрузочно-разгрузочных работ, технического осмотра и др.) и последующей его отправки;

2) перечня категорий грузов, используемого для расчёта экономически обоснованных тарифов на погрузку и выгрузку в портах.[403]

Относительно интеграции в сфере морского транспорта необходимо учитывать географическое положение государств ЕАЭС. Только Россия и Республика Казахстан имеют морские порты с выходом в международные воды. Белоруссия обладает своими морскими судами, которые она

[402] Знатнов С.С. К вопросу о пропуске международного транзита по территории России с использованием внутренних водных путей // Transport business in Russia, №1 2016

[403] Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

эксплуатирует, используя морские порты России. Армения и Кыргызстан не имеют открытого выхода к морю и, соответственно, морской вид транспорта не имеют. Преимущества данного вида транспорта очевидны:

– низкая себестоимость перевозки;

– высокая грузоподъёмность и перевозка значительных объёмов грузов за один рейс;

– относительно безопасный способ транспортировки грузов;

– не требуется больших инвестиционных затрат в развитие морских маршрутов (за исключением портовой инфраструктуры);

– относительно минимальное воздействие на экологическую составляющую.

Эффективное взаимодействие и сотрудничество государств-членов ЕАЭС по вопросам интеграции в сфере морского транспорта предполагает в первую очередь всестороннюю проработку и согласование процедурных аспектов с профильными международными организациями, в том числе с Международной морской организацией (ИМО), функционирующей при ООН. Этот вопрос является приоритетным в морской повестке в ближайшей перспективе. Только после успешного завершения работы над процедурными вопросами страны смогут перейти к практической совместной реализации транспортных проектов по развитию морского транспорта в ЕАЭС.[404]

Перевозки морским транспортом являются одним из самых сложных и многогранных объектов регулирования в транспортной отрасли, так как нём переплетены законодательные нормы таможенного, налогового, предпринимательского и морского права, а также стандарты технического регулирования.

Также значительное влияние на развитие данной отрасли оказывает международное право. Российская Федерация как ключевой игрок на рынке морских перевозок и член ЕАЭС с целью развития данного сегмента рынка и

[404] Фёдоров Р. «Выход к морю»: страны ЕАЭС интегрируются в сфере водного транспорта // Евразия.Эксперт. https://eurasia.expert/eaes-integriruyutsya-v-sfere-vodnogo-transporta/?ysclid=m9ff2qzbrf315460754

унификации соответствующих требований и стандартов является участником большинства международных конвенций, действующих в рамках Международной морской организацией (ИМО), в частности: Конвенция ООН по морскому праву 1982г., Конвенция ООН о договорах международной морской перевозки груза 2008г. (Роттердамские правила), Гаагско-Висбийская конвенция 1978 г. и ряд других.[405]

Развитие международных морских перевозок и торговли, появление многочисленных требований к сопроводительным транспортно-экспедиционным документам, портовой инфраструктуре, экипажу и др. обусловило принятие указанных конвенций и необходимость унификации соответствующих стандартов в сегменте морских перевозок.

Страны, присоединившееся к конвенциям и согласно их положениям принимают на себя обязательства принимать все возможные меры по устранению имеющихся ограничений для судоходства, излишнего и необоснованного государственного контроля компаний-грузоперевозчиков. Важной составной частью этих обязательств является введение единообразных правил, касающихся оформления коносаментов, установление единого правового режима, чётко определяющего права и обязанности всех сторон договора перевозки грузов морским транспортом – грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей. [406]

Отдельные статьи Таможенного кодекса ЕАЭС, регулирующие процедуры уведомления о прибытии грузов и таможенные операции при их вывозе соответствуют стандартам и рекомендациям Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL). В частности, ст. 89 ТК ЕАЭС, касающаяся документов и информации, представляемой при уведомлении таможенных органов о прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС и статья 92 «Таможенные операции, связанные с убытием

[405] Список конвенций об ИМО // https://www.imo.org/ru/about/conventions/pages/listofconventions.aspx
[406] Начкин А. И., Матвеев А. Б.. Теория и практика осуществления таможенных операций при осуществлении морских перевозок // Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию (IBCP'23) с. 194-197

товаров с таможенной территории Союза, и порядок их совершения» ТК ЕАЭС. Четыре государства-члена ЕАЭС ратифицировали указанную Конвенцию, за исключением Кыргызстана. [407] [408]

В плане мероприятий на ближайшую перспективу по развитию интеграционного процесса на морском транспорте поставлены задачи по упрощению процедур в портах стран-членов при организации перевозок в третьи и из третьих стран,[409] а также облегчение доступа к инфраструктуре морских портов, создание Единого окна «Морской портал».

Трубопроводный транспорт.

Трубопроводный транспорт – это стратегический вид транспорта с наибольшим грузооборотом, который принимает непосредственное участие в процессе транспортировки особой категории товаров через таможенную границу. По экономической эффективности и величине издержек для грузовладельцев перемещение товаров трубопроводным транспортом занимает второе место после водного транспорта. На современном этапе развитию трубопроводного транспорта в ЕАЭС уделяется особое внимание, происходит увеличение протяжённости трубопроводной инфраструктуры, совершенствуется технологический процесс доставки по трубопроводам, идёт внедрение передовых систем управления и связи.[410]

Основными товарами, транспортируемыми по трубопроводным коммуникациям, выступают топливно-энергетические ресурсы, в частности нефть и продукты её переработки, природный газ. Использование трубопроводного вида транспорта для транспортировки нефти и нефтепродуктов имеет ряд преимуществ:

---

[407] Конвенция по облегчению международного морского судоходства (Лондон, 9 апреля 1965 г.) // https://base.garant.ru/77663184/?ysclid=me3yjz3d7m404480671

[408] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза // https://base.garant.ru/71652992/?ysclid=me3ym0eiar458777552

[409] Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза»

[410] Трубопроводный транспорт нефти и газа. Решение типовых задач / Е. Л. Полубоярцев, П. В. Благовисный, Е. В. Исупова. – Ухта: УГТУ, 2014. – С. 8.

1) максимальные объёмы доставки нефтегазовых ресурсов ЕАЭС в минимально короткие сроки;

2) возможность формирования непрерывной и бесшовной логистической цепи поставок больших объёмов энергетических ресурсов ЕАЭС;

3) прокладка трубопровода может осуществляться по наиболее оптимальному маршруту, практически без ограничений по расстоянию (протяжённости);

4) доставка трубопроводным транспортом гарантирует относительно минимальные потери перемещаемых нефтепродуктов в сравнении другими способами транспортировки;

5) низкая себестоимость доставки.

Роль трубопроводного транспорта для Евразийского экономического союза огромна, так как интеграционное объединение является одним из лидеров по объёмам добычи и экспорта углеводородов. Союз занимает значительную долю в мировых запасах энергетических ресурсов: запасы природного газа составляют около 20% от мировых запасов при 25% его экспорта, пятая часть запасов угля находится в ЕАЭС, 7% мировых запасов нефти при 16% её экспорта от добычи, и 5% от мирового производства электроэнергии. [411] При этом топливно-энергетические комплексы государств-членов ЕАЭС взаимосвязаны и взаимозависимы.

Развитие трубопроводного транспорта в ЕАЭС, его транзитного потенциала с целью увеличения экспорта энергетических ресурсов должно быть одним из приоритетов в проведении единой энергетической политики государствами-членами ЕАЭС. Совместное сотрудничество по вопросам энергетики и транспорта позволит обеспечить устойчивость и развитие одновременно двух ключевых взаимосвязанных отраслей экономики в ЕАЭС.

---

[411] Евразийская экономическая комиссия. Режим доступа: свободный. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx

Договор о ЕАЭС от 2014 года закрепляет ключевые принципы формирования нормативной, организационной, институциональной и технологической основы для формирования общих энергетических рынков в Союзе. Согласно этим принципам должно быть обеспечено беспрепятственное перемещение энергоресурсов между государствами-членами, предоставлен равный доступ к услугам естественных монополий, деятельность которых связана с транспортировкой и транзитом, а также повышение конкурентоспособности энергетического сектора.

Таможенный контроль транспортировки энергоносителей по трубопроводному транспорту осуществляет Центральная энергетическая таможня (ЦЭТ), которая является специализированным профильным таможенным органом для таможенных операций и таможенного контроля энергоносителей в отдельных позициях и подсубпозициях группы 27 ТН ВЭД ЕАЭС и отдельных подсубпозициях группы 29 ТН ВЭД ЕАЭС (сырая нефть, газовый конденсат, природный газ и продукты его переработки, уголь каменный, лигнит (бурый уголь), торф, кокс, горючий сланец, электроэнергия).[412]

В современных условиях в отношении транспортируемых через таможенную границу ЕАЭС товаров выявляются три ключевые группы проблем:

1. Проблемы в вопросе классификации товаров, транспортируемым по трубопроводам, которые обусловлены отсутствием унифицированного классификатора нефтепродуктов и единой методики учёта в Союзе. Дополнительным осложняющим фактором выступает проблема, связанная с идентификацией производителей нефтепродуктов и не налаженные должным образом взаимные коммуникации профильных национальных ведомств.

2. Сложности, связанные с декларированием на таможне товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом (трудности с периодическим

[412] Центральная энергетическая таможня. Общие сведения о ЦЭТ, включая регион деятельности // https://cet.customs.gov.ru/about/obshhaya-informacziya/obshhie-svedeniya-o-czet,-vklyuchaya-region-deyatel-nosti-

декларированием энергоносителй; недостоверное декларирование товаров для снижения таможенных пошлин);

3. Технические проблемы перемещения товаров трубопроводным транспортом (несоблюдение требований безопасности при транспортировке; высокий износ трубопроводов; незаконная перекачка товаров другими лицами; поломка либо неисправность приборов системы учета товаров).

Решение указанных проблем должно происходить в рамках реализации следующих направлений:

1. Создание специальной автоматизированной информационной системы, которая смогла бы аккумулировать показания всех приборов учета товаров перемещаемых трубопроводным транспортом; ее последующий переход на международный уровень в рамках ЕАЭС.

2. Унификация положения о таможенном контроле в отношении товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом, которая помогла бы обеспечить ускоренное взаимодействие таможенных органов государств-членов ЕАЭС.

3. Выполнение монтажа, эксплуатации и изготовления трубопроводов для транспорта опасных химических веществ с учетом особенностей их эксплуатации.[413]

Отдельно следует выделить проблему влияния на деятельность трубопроводного транспорта геополитического фактора, когда транзитно-тарифный «рычаг» используется с целью добиться от государств-поставщиков ресурсов каких-либо уступок по внешнеторговым и даже политическим вопросам. Это стимулируется также отсутствием, единой нефте- и газотранзитной политики в ЕАЭС. Радикально и тем более в короткие сроки невозможно изменить конфигурацию трубопроводов и связанных с ними портов. Нефте- и газопроводы бывшего СССР издавна состыкованы с той же инфраструктурой в азиатском и особенно в

[413] Куприянова А. Н. Таможенный контроль товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом. Автореферат дипломной работы. // Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, Саратов, 2023. http://elibrary.sgu.ru/VKR/2023/38-05-02_133.pdf

европейском зарубежье, потому большинство газо- и особенно нефтеэкспортных контрактов предусматривает использование действующих трубопроводно-портовых коридоров.[414]

Проблемными направлениями является возможность поставок нефти и газа на европейский рынок из азиатского региона в обход России, что, соответственно, еще больше повлияет на снижение нефтегазовых доходов России. Для решения данных проблем, России необходимо особое внимание уделить нормативно-правовым актам в данной области, а именно: например, использования положений Конвенции о правовом статусе Каспийского моря для запрета на строительство Транскаспийского газопровода и др.

Специфика трубопроводного транспорта требует особого подхода и повышенного внимания к вопросу обеспечения экологической безопасности это вида транспорта. Исходя из того, что одним из основополагающих принципов формирования единого транспортного пространства является принцип равного доступа к транспортной инфраструктуре, в данном случае к трубопроводам, то и решение проблем повышения уровня экологичности этого вида транспорта должно также решаться совместными усилиями всех государств-членов ЕАЭС. Следовательно, гармонизация законодательства в этой сфере становится очевидной необходимостью. Однако, как и в любой другой отрасли, гармонизация и унификация нормативно-правовой базы является длительным процессом. Первоочередной задачей на современном этапе должна стать интеграция экологической политики в социально-экономическое развитие стран ЕАЭС, что будет способствовать созданию безопасных условий для жизни и здоровья граждан.[415]

---

[414] Транзитный сепаратизм на нефтегазовом пространстве ЕАЭС/СНГ доминирует // Ритм Евразии. https://www.ritmeurasia.ru/news--2019-01-16--tranzitnyj-separatizm-na-neftegazovom-prostranstve-eaes-sng-dominiruet-40554?ysclid=m9eazd06my785056558?print=1?print=1

[415] Ремнёва Т.И. обеспечение экологической безопасности при эксплуатации объектов трубопроводного транспорта в евразийском экономическом союзе// вестник полоцкого государственного университета. Серия D, №5, 2017, с.185-188

Интеграция в сфере транспортной инфраструктуры.

В процессе формирования единого транспортного пространства в контексте евразийской интеграции транспортная инфраструктура играет особую роль, обеспечивая взаимосвязь национальных экономик государств ЕАЭС, и является материально-технической основой движения транзитных потоков и внутренних перевозок. Современная и развитая транспортно-логистическая инфраструктура является основой и необходимым условием для создания новых производств, привлечения инвестиций в экономику и обеспечения мобильности трудовых ресурсов в рамках ЕАЭС.

Независимо от того, что страны ЕАЭС обладают различным потенциалом и находятся на разных этапах экономического развития, развитие транспортной инфраструктуры представляет особый интерес ввиду большой протяженности территории и необходимости ее связанности с помощью эффективного развития транспортной системы, а это, в свою очередь, предполагает регулярное создание или обновление крупных объектов транспортной инфраструктуры.[416]

Эффективное функционирование и высокий уровень развития транспортной инфраструктуры способствует выстраиванию оптимальных логистических цепей поставок, уменьшению пространственной изолированности отдельных территорий ЕАЭС, снижению транспортных издержек, увеличению объёма грузо- и пассажиропотоков, максимальному использованию транзитного потенциала.

Транспортно-логистическая инфраструктура может быть определена как комплекс взаимосвязанных транспортной, складской, таможенной и управленческой подсистем. Проведённый в диссертационном исследовании расчёт показателей оценки элементов формируемой транспортной системы ЕАЭС (в том числе транзитного потенциала), а также дальнейший анализ указанных подсистем показывает, что существующий уровень развития

[416] Беляков И.В. О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с госучастием // Вопросы государственного и муниципального управления. № 4. 2022. С. 30–60

транспортно-логистической инфраструктуры не позволяет в полной мере обеспечить необходимые условия и достичь целей процесса транспортной интеграции в ЕАЭС.

Транспортная подсистема состоит из двух элементов: стационарно-инфраструктурный (дороги, железнодорожные пути, порты, станции, вокзалы и др.) и подвижной состав, включающий транспортные средства (локомотивы, автомобили, вагоны, воздушные и морские суда и др.). Проведённый в третьей главе диссертационного исследования анализ состояния национальных транспортных систем государств-членов ЕАЭС выявляет общую для всех стран проблему износа транспортной подсистемы, достигающего по разным оценкам 70%.[417].

Складская подсистема в большей степени ориентирована на выполнение распределительной функции, тогда как в интеграционном процессе более важна консолидирующая роль системы складов. По оценкам специалистов, доля складов класса А (высший инфраструктурный класс), выполняющих полный спектр операций с поступающими грузами, включая приёмку, грузонакопление, грузопереработку и отправку до места назначения, составляет около 30% всех имеющихся складских площадей в ЕАЭС. Это обусловлено сложившейся структурой внешней торговли Союза, в которой значительный объём приходится на сырьевые и промышленные товары. Доля такого класса складов в Европейском союзе составляется более 70%.[418].

Таможенная подсистема выполняет функции таможенного контроля и порядка перемещения товаров на внешних границах ЕАЭС. Важное значение имеет увеличение числа уполномоченных экономических операторов (УЭО), которые имеют особый статус, приоритетное обслуживание, ускоряют таможенное оформление товаров, снижают транспортно-логистические

[417] Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО Университета, 2015. № 3 (42). С. 205.

[418] Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: дис. ... канд. экон. наук. / МГИМО МИД России М.: , 2017. С. 117.

издержки и, конечном итоге, повышают эффективность транспортной интеграции в ЕАЭС. На современном этапе в ЕАЭС функционирует всего около 600 УЭО, что является недостаточным количеством. В ЕС их число составляет более 16 тысяч, в США более 10 тысяч, в Китае около 4,5 тысяч. [419] Следовательно, для привлечения новых транзитных потоков и повышения эффективности всей транспортно-логистической инфраструктуры в ЕАЭС необходимо увеличить количество уполномоченных экономических операторов не менее чем в три раза. Необходимо также и совершенствование автоматизации таможенных процессов путём расширения практики применения EDI-технологий во всех государствах-членах ЕАЭС.

Управленческая подсистема характеризуется уровнем развития комплексности предоставляемых транспортно-логистических услуг (ТЛУ), структурой и долей операторов различных уровней на рынке: 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL. В ЕАЭС рынок ТЛУ в основном представлен провайдерами 1PL и 2PL уровня, на долю которых приходится до 95% всех операций. [420] Неразвитость управленческой подсистемы подтверждает имеющийся дефицит международных мультимодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на пространстве ЕАЭС, которые предоставляли бы комплексные транспортно-логистические услуги с применением мультимодальных технологий. По оценке Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК количество международных ТЛЦ на евразийских маршрутах составляет около 30, тогда как в Европейском союзе их более 100. [421] Недостаточное количество международных транспортно-логистических центров приводит к сокращению объёма грузопотоков по

[419] Кошкаров Е. Институт уполномоченных экономических операторов: новая жизнь старого знакомого // Деловая Россия, 2024. https://deloros.ru/press-centr/slovo-gensoveta/institut-upolnomochennykh-ekonomicheskikh-operatorov-novaya-zhizn-starogo-znakomogo/

[420] Рынок экспресс доставки в 2013-2014 годах и прогноз до 2017 года // РБК. М., 2015. С. 1617.

[421] Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза // ЕЭК ЕАЭС https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ee7/An-dokl-Analiz-sostoyaniya-i-sovremennykh-tendentsiy-razvitiya-transportno_logisticheskikh-tsentrov-v-tselyakh-vyrabotki-rekomendatsiy.pdf

маршрутам евразийских участков транспортных коридоров ЕАЭС, в первую очередь МТК «Север-Юг» и «Восток-Запад», ограничивая их транзитный потенциал.

При этом, сами международные транспортные коридоры, проходящие через территорию ЕАЭС, являются ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры Союза. Полный их перечень утверждён Распоряжением Коллегии ЕЭК от 26.10.2021 № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов». Кроме указанных транспортных коридоров МТК «Север-Юг» и «Восток-Запад» в данный перечень включены:

1. Евразийские одномодальные железнодорожные маршруты:

Граница Китайской Народной Республики – Достык/Алтынколь – Илецк-1 – Смоленск/Вязьма – Брест/Брузги/Свислочь/Гудогайи далее на Европу с ответвлениями: по территории Республики Казахстан на Елимай (Карталы-1) – Красное/Осиновка – Брести далее на Европу, а также Семиглавый Мар (Озинки) – Красное/Осиновка – Брести далее на Европу; на Калининград (мультимодальный маршрут через морской порт Калининград), Мамоново и Железнодорожный (одномодальный железнодорожный маршрут).

Новосибирск – Барнаул – Рубцовск – Семей – Шар – Актогай – Алматы – Луговая – Бишкек с ответвлением: Луговая – Сарыагаш – граница Республики Узбекистан.

2. Евразийский мультимодальный маршрут:

- В железнодорожном сообщении: граница Китайской Народной Республики – Алтынколь – Алматы-1 – Луговая – Арыс-1 – Сексеул–Шалкар–Бейнеу – морской порт Актау/Курык, далее на судне (пароме) до морского порта Махачкала и далее до морского порта Новороссийск (мультимодальный маршрут через морские порты Актау, Курык, Махачкала, Новороссийск) с ответвлением:

- в автомобильном сообщении: Владикавказ – граница Грузии (в направлении границы Республики Армения) и далее до Еревана.

3. Автомобильные дороги государств – членов Евразийского экономического союза, включенные в евразийские транспортные коридоры и маршруты: пять из которых в Армении, шесть в Беларуси, четыре в Казахстане, три в Кыргызстане и три в России. [422]

Организация взаимодействия и координации государств-членов ЕАЭС по вопросам развития транспортной инфраструктуры является исключительной компетенцией Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК. Он разрабатывает конкретные предложения, в том числе анализируя и учитывая международный опыт, по строительству новых инфраструктурных объектов на транспорте, реконструкции и модернизации имеющихся мощностей, формирование дополнительных международных транспортно-логистических центров и их локации, созданию новых маршрутов. Данное приоритетное направление в деятельности Департамента осуществляется в соответствии с п.3 раздела 11 «Транспорт» Договора о ЕАЭС. [423]

В рамках реализации этого направления ещё в 2018 году была создана Рабочая группа, которая разработала и согласовала Рекомендацию № 33 от 14 октября 2019 г. «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры». В утверждённый перечень вошли 8 проектов, из которых 6 проектов относятся к автомобильной инфраструктуре и 2 к железнодорожной (табл. 5.16).

Этапы и степень реализации указанных инфраструктурных проектов публикуются Департаментом транспорта и инфраструктуры ЕЭК в ежегодных аналитических докладах «Мониторинг реализации в государствах-членах перечня совместных проектов государств – членов в

[422] Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.10.2021 N 175 "Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов" // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_399396/16fa93e8a63d4f529c884a79976688d4074cae92/
[423] https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/infrastruktura/

сфере транспорта и инфраструктуры»[424] на официальном сайте ЕЭК. Также в рамках развития Евразийского транспортного каркаса экспертами и экономистами Евразийского банка развития в 2025 году разработана так называемая Обсерватория проектов – аналитический инструмент мониторинга и систематизации проектов развития инфраструктуры транспортных коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас. В обсерваторию включены 325 проекта с общим объёмом финансирования 234,1 млрд долларов, в том числе МТК «Север – Юг», Северный морской путь и ряд других.[425]

Таблица 5.16.

Значимые интеграционные проекты в перечне совместных проектов государств-членов ЕАЭС в сфере транспорта и инфраструктуры

Государство-член ЕАЭС	Перечень совместных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры
Республика Армения	- инвестиционная программа дорожного коридора Север-Юг 4-ая очередь (Транш 4)
Республика Беларусь	- реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 для развития автомобильного маршрута Западная Европа – Западный Китай с ответвлением на Беларусь - реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута Западная Европа – Западный Китай через Беларусь, южный обход Украины - строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «граница России – Минск – граница Польши» как части проекта создания высокоскоростного железнодорожного коридора Китай – Европа
Кыргызская Республика	- строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. - строительство автодороги Алматы – Иссык-Куль.
Российская Федерация	- строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай». - строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Источник: составлено автором на основе Рекомендации ЕЭК № 33 от 14 октября 2019 г. «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры»

[424] Аналитический доклад «Мониторинг реализации в государствах – членах перечня совместных проектов государств – членов в сфере транспорта и инфраструктуры», 2020 г. // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/4e7/Prilozhenie-3-_-Analiticheskiy-doklad-itog.pdf

[425] Винокуров, Е., Забоев, А., Кузнецов, А., Омаров, А., Романов, И. (2025) Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта. Рабочий документ 25/5. Алматы: Евразийский банк развития

Важнейшим перспективным стратегическим направлением развития транспортной инфраструктуры является её цифровизация, возможности которой будут подробно исследованы в п.5.4 диссертационного исследования. В октябре 2017 года Решением Высшего Евразийского экономического совета утверждены Основные направления реализации Цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года.[426]

В перечне ключевых задач Цифровой повестки ЕАЭС обозначены: создание экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК) в Союзе, развитие технологий навигационного отслеживания движения грузопотоков, расширение практики использования цифровых сервисов в сфере транспорта. Реализация указанных инициатив осуществляется на основе совместной работы консультативного звена ЕЭК, экспертов в сфере цифровых транспортных технологий, профильных национальных госорганов государств-членов, представителей бизнеса.

На текущий момент уже имеются определённые достигнутые результаты, в частности по направлению цифровизации транспортных коридоров интеграционного объединения:

– завершена разработка и внедрение цифрового проекта «Системы навигационного и геоинформационного обеспечения международных перевозок государств-членов ЕАЭС» (разработчиком является ООО «Интеллектуальные транспортные технологии»). Данный проект позволяет в режиме «единого окна» контролировать движение груза в режиме реального времени, весогабаритные параметры, скоростной режим, соблюдение выбранного маршрута, ускоряет таможенное оформление перевозимых товаров;

– разработан и реализуется проект «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС», который обеспечивает

[426] Транспорт. Инфраструктура. // ЕЭК. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf

возможность бронирования времени прохождения многосторонних автомобильных пунктов пропуска государств-членов (электронной очереди в автомобильных пунктах пропуска); обеспечивает возможность применения сопроводительно-экспедиционных документов в электронном виде в сегменте железнодорожных перевозок по территориям всех государств-членов;[427] обеспечивает возможность получения достоверной информации о парковках, авторизованных сервисных станциях, автомобильных заправочных станциях, логистических центрах и др.[428]

С учётом достигнутых результатов и выявленных проблем в области интеграции транспортной инфраструктуры, дальнейшую работу необходимо продолжить по следующим направлениям:

Во-первых, обеспечить равноправный и недискриминационный доступ всех компаний, оказывающих услуги по перевозкам, на рынки государств-членов ЕАЭС, в особенности на российский.

Во-вторых, трансформация структуры транспортно-логистического рынка в ЕАЭС, увеличив долю провайдеров-операторов уровня 3 PL и 4 PL до 30 % от общего числа. Увеличение количества новых многофункциональных транспортно-логистических центров по маршрутам евразийских транспортных коридоров и в узловых пунктах до уровня Европейского союза (на начальном этапе 80-100 ТЛЦ) и выше.[429]

В-третьих, обновление подвижного состава транспортной отрасли путём производства современных высокоскоростных, высокорентабельных и экологичных транспортных средств. Эту задачу необходимо решать в рамках ускорения реализации единой промышленной политики в ЕАЭС, в том числе

[427] Начкин А.И., Матвеев А.Б. Проблемы предварительного информирования при международных перевозках морским транспортом. В сборнике: Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию. Сборник докладов Международной практической конференции. Санкт-Петербург, 2023. С. 126-134

[428] Распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 23 ноября 2020 г. № 29 "О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза"

[429] Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / 2017 / [Е.С. Алексеенкова, И.С. Глотова, А.В. Девятков и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам

созданием специальных фондов для развития транспортного машиностроения.[430]

В-четвёртых, активизировать совместные усилия государств-членов ЕАЭС их координацию по вопросу максимального использования транзитного потенциала на основе пролегающих по территории Союза международных транспортных коридоров, повышение их конкурентоспособности в сравнении с альтернативными маршрутами.

Таким образом, анализ отраслевой интеграции на различных видах транспорта в ЕАЭС свидетельствует о достигнутых конкретных результатах в интеграционном процессе. Вместе с тем, за прошедший продолжительный период всё ещё сохранятся отдельные проблемы, например, такие как существующие в реестре барьеры, изъятия и ограничения в реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, требующие устранения или снижения их влияния. Взаимодействие и дальнейшая совместная работа государств-членов ЕАЭС по углублению отраслевой интеграции на различных видах транспорта и инфраструктуре, а также реализация предложенных направлений развития отдельных сегментов рынка транспортных услуг в ЕАЭС способны решить имеющиеся проблемы в сфере транспортной интеграции и принести определённые результаты для экономики евразийского региона на различных уровнях:

– для экономики: обеспечение условий для экономического роста и развития национальных экономик государств-членов. Стимулирование развития смежных с транспортом отраслей (машиностроение и др.). Привлечение большого объёма инвестиций и модернизация транспортной инфраструктуры на их основе. Гармонизация и сближение транспортного законодательства, унификация технико-технологических стандартов;[431]

---

[430] Пак. А.Ю. Сравнительный анализ элементов промышленной политики государств-членов ЕАЭС на современном этапе // Экономика и предпринимательство. № 2 (163), 2024. С.139-147

[431] Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-1. – С. 120-124;
URL: https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39892

– для бизнес-сообщества: формирование благоприятных инвестиционных условий. Недискриминационные равные условия доступа на рынки стран друг друга, реализацию инвестпроектов, стимулирование свободной конкуренции. Снижение транспортных издержек за счёт совершенствования тарифной политики. Формирование новых маршрутов и транспортно-логистических центров. Создание баланса интересов государства и бизнеса путём использования механизма государственно-частного партнёрства;

- для населения: повышение мобильности населения путём обеспечения физической и экономической доступности транспорта. Широкий выбор видов транспорта и оптимальные тарифы на транспортные услуги. Развитие новых туристических маршрутов. Безопасность и качество оказываемых услуг транспорта, его экологичность. Повышение качества жизни населения.

5.4. Перспективные направления использования современных цифровых технологий в развитии транспортной системы ЕАЭС

В стратегической перспективе стоит задача вывести транспортную систему Евразийского экономического союза на мировой уровень по техническим параметрам и качеству транспортных услуг. Решение поставленной задачи в современных условиях хозяйствования невозможно без научно-технического, инновационного развития, использования современных цифровых технологий. Соответственно, одной из первоочередных и приоритетных задач для функционирования единой транспортной системы ЕАЭС становится развитие прогрессивных транспортно-технологических систем организации перевозок, транспортных и технических средств нового поколения, формирования и функционирования эффективной транспортной системы с использованием принципиально новых систем управления, ИТ-технологий.

Проведённый в диссертационном исследовании анализ конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров показал, что наряду с низкими транзитными тарифами, существенным условием обеспечения конкурентоспособности являются сроки транспортировки. Потребители рынка транспортных услуг особенно «чувствительны» к срокам выполнения заказа и стоимости перевозки. Для сокращения сроков транспортировки грузов в практике транспортно-логистической деятельности применяются различные решения, в числе которых использование высокоскоростного подвижного состава, контейнерные технологии, оптимизация и планирование маршрутов и др. Но особую роль в современных условиях и фактором, влияющим на транспортные издержки и сроки перевозки, играют цифровые информационно-коммуникационные технологии на транспорте.

Ускорение транспортных потоков и увеличение объёмов перевозок даст возможность сократить себестоимость. Статистические данные показывают, что в конечной стоимости реализации товаров, проходящих через Евразийский экономический союз, транспортные расходы составляют порядка 30%, в то время как в ЕС данный показатель равен 11%, а в США – 9%[432]. Достичь уровня показателей отмеченных государств возможно путём цифровизации транспортной отрасли ЕАЭС. Так, по оценкам отдельных экспертов [433] , за счет применения цифровых технологий в сегменте железнодорожных перевозок можно увеличить пропускную способность ж/д инфраструктуры почти на 40%, при этом снизив себестоимость перевозки более чем на 30%

Использование современных цифровых технологий в формировании и развитии транспортной системы ЕАЭС является неотъемлемым компонентом интеграционных процессов на транспорте. На современном этапе развития

[432] Экосистема цифровых транспортных коридоров Союза. 25.11.2019. [Электронный ресурс]. - URL.: https://transport-tranzit.by/ekosistema-tsifrovyh-transportnyh-koridorov-soyuza/

[433] Жунусов А.О. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка // Инновации транспорта. – 2018. – №1(31). – С. 6.

цифровизация транспортной отрасли ограничивается чаще всего тремя направлениями: навигационные системы идентификации и отслеживания движения грузов, электронный документооборот отдельных транспортных операций и процессов, использование беспилотных технологий в транспортной отрасли, включая беспилотные транспортные средства (высокоавтоматизированные транспортные средства – ВАТС).[434]

Понимая важность расширения практики и направлений использования цифровых технологий в интеграции национальных транспортных систем и формировании единого транспортного пространства в ЕАЭС необходима цифровизация евразийских транспортных коридоров. В частности, в июне 2019 г. ЕЭК была завершена разработка концепции создания экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК) на пространстве Евразийского экономического союза. Целью данного инновационного решения является создание открытой экосистемы транспортно-логистических цифровых сервисов с использованием современные информационно-коммуникационных технологий и инновационных платформенных решений. Согласно предлагаемой концепции цифровой транспортный коридор (ЦТК) должен представлять собой информационную систему «одного окна», которая собирает и обрабатывает данные о транспортных средствах, перевозимых грузах и сопроводительных документах на протяжении всего маршрута следования. [435] Как было отмечено выше, ЦТК способствует повышению прозрачности и эффективности процесса перевозки, минимизирует ограничения и повышает конкурентоспособность участников перевозочного процесса. Задачей ЭЦТК определено обеспечение

[434] Чупин А.Л. Интеллектуальные транспортные системы как фактор формирования единого транспортного пространства ЕАЭС (на примере международных автомобильных перевозок грузов) // Дисс. канд. экон. наук, РУДН, Москва, 2023

[435] Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы // Монография. Москва: МАКСПресс, 2021, 128с.

эффективного взаимодействия грузоперевозчиков и грузовладельцев как в государствах-членах ЕАЭС, так и из третьих стран[436].

Распоряжением Евразийского межправительственного совета 31.01.2020 года был официально утверждён план мероприятий по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров в ЕАЭС, который предусматривал несколько ключевых направлений работы:[437]

1. Определение уполномоченных органов и организаций, их компетенций, ответственных за реализацию проекта ЭЦТК.

2. Формирование перечня сервисов и объектов цифровой инфраструктуры, которые потребуются для создания экосистемы ЦТК.

3. Разработка механизмов, инструментов и методов внедрения указанных в перечне сервисов и цифровой инфраструктуры.

4. Формирование предложений использования интегрированной информационной системы ЕАЭС в сервисах ЭЦТК.

5. Разработка требований к сервисам G2B, B2G, B2B, D2C и рекомендаций относительно трансграничного взаимодействия.

6. Разработку соответствующего нормативно-правового обеспечения функционирования ЭЦТК.

Согласно предварительной оценке экспертов, общий объём затрат, необходимый на формирование Экосистемы цифровых транспортных коридоров в ЕАЭС к концу 2025 года составит около 10 млрд. рублей (в том числе на основе механизма государственно-частного партнерства). Предполагаемый полученный эффект за этот же период может составить 155 млрд. рублей. В частности, в сфере автомобильных грузоперевозок, на долю которых приходит 82% грузооборота ЕАЭС (без учета трубопроводного транспорта), внедрение ЭЦКТ может снизить непроизводственные простои

[436] ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров и приглашает к партнерству всех заинтересованных лиц. 19.06.2019. [Электронный ресурс]. - URL.: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/19-06-2019-2.aspx

[437] О формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 31 января 2020 года № 4. [Электронный ресурс]. - URL.: http://docs.cntd.ru/document/564200761

до 23%, что приведёт к увеличению объёма годовой выручки с одного автомобиля в среднем на 13 тыс. евро[438].

Однако, уже сейчас можно констатировать, что имеются определённые проблемы в реализации проекта ЭЦКТ. Так, используемые в государствах-членах ЕАЭС интеллектуальные транспортные системы разрознены, и сфера их внедрения для разных видов транспорта существенно отличается (наиболее охвачены транспортными интеллектуальными системами автомобильный и железнодорожный транспорт). Одной из целей ЭЦТК должно стать объединение воедино интеллектуальных транспортных систем (ИТС) государств-членов ЕАЭС для достижения максимальной прозрачности и эффективности процесса транспортировки на всех уровнях – от владельцев груза и грузоперевозчиков до контролирующих и надзорных органов. Основными направлениями работы в рамках указанной цели должны быть:

– создание и обеспечение бесперебойного коммуникационного процесса обмена информацией между субъектами транспортной деятельности (грузовладельцами и грузоперевозчиками) и контрольно-надзорными государственными органами;

– информационное обеспечение каждого этапа маршрута движения грузов и пассажиров;

– информационное обслуживание и техподдержка используемых видов транспортных средств;

– обеспечение эффективного взаимодействия и интероперабельности при мультимодальных перевозках (взаимодействии различных видов транспорта)[439]

– оперативное реагирование на возникающие чрезвычайные ситуации, связанные с деятельностью транспорта;

---

[438] ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров и приглашает к партнерству всех заинтересованных лиц. 19.06.2019. [Электронный ресурс]. - URL.: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/19-06-2019-2.aspx

[439] Чупин А.Л. Интеллектуальные транспортные системы как фактор формирования единого транспортного пространства ЕАЭС (на примере международных автомобильных перевозок грузов) // дисс. канд. экон. наук, РУДН, Москва, 2023

– комплекс мероприятий, направленных на обеспечение и повышение уровня транспортной безопасности, связанной с эксплуатацией инфраструктуры.

Результаты работы по указанным направлениям развития ЭЦТК также будут способствовать оптимизации операций перевозки и декларирования грузов, а также снижению барьеров в рамках формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе. Использование преимуществ ЭЦТК приводит к повышению конкурентоспособности формируемой транспортной системы в ЕАЭС за счёт следующих факторов:

1. подбор максимально выгодных маршрутов и условий перевозки.

2. предоставление возможности бронирования очереди на международном пункте пропуска заранее

3. использование юридических электронных документов.

4. совершенствование функций и обязанностей государственных контролирующих органов.

5. создание единой информационной среды, в том числе на наднациональном уровне.

6. улучшение контрольно-надзорных функции на транспорте.

7. снижение административных препятствий для транспортировки.

8. повышение окупаемости инфраструктурных проектов.

9. повышение уровня безопасности транспортных услуг.

10. снижение себестоимости транспортных услуг. [440]

В рамках определения перечня сервисов ЭЦТК ЕАЭС, целесообразно выделить четыре категории услуг, которые будут наиболее востребованы и которые необходимо предоставлять пользователям (потребителям): общие услуги, организация и осуществление перевозок, аналитические обзоры, бизнес-коммуникация партнеров (табл. 5.17.).

[440] Воронова А.А. Концепция создания экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза // Вопросы экономики и управления. – 2019. - №4 (20). – С. 17-19.

Таблица 5.17.

Перечень сервисов ЭЦТК ЕАЭС

№ п/п	Категория услуг	Перечень сервисов
1	Общие услуги	1. Единая точка входа, для получения информации и ввода данных в систему (с ПК либо мобильного устройства). 2. Однократный ввод данных, с последующим автоматическим использованием данных при работе в системе. 3. Работа в операционных системах Windows, Android, iOS.
2	Организация и осуществление перевозок	1. Формирование заявки на перевозку (комплекс услуг). 2. Автоматическое уведомление грузополучателя о приеме груза в его адрес к перевозке (начало перевозки). 3. Автоматическое оповещение отправителя груза о том, что он получен в месте назначения (заключительный этап перевозки) 4. Построение оптимального маршрута с помощью автоматизированной системы (в т.ч. мультимодального). 5. Автоматизированный процесс поиска и подбора потенциальных подходящих перевозчиков по определённым заданным параметрам. 6. Предоставление актуальной и оперативной информации о фактическом местонахождении транспортного средства, осуществляющего перевозку. 7. Предоставление информации о всех логистических операциях (разгрузка, перевалка и др.), совершаемых с грузом, изменениях в экспедиционных документах. 8. Автоматическое формирование товаро-сопроводительных документов в соответствии с информацией о перевозке. 9. Обеспечение информационного сопровождения мультимодальной перевозки груза. 10. Обеспечение коммуникационной взаимосвязи логистической цепи поставок с электронными документами и договором на перевозку. 11. Контроль соответствия условий перевозок груза нормативно-правовым документам по всей цепи транспортировки.
3	Аналитические обзоры	1. Формирование посуточной аналитики об объемах перевезенных товаров по территориям государств-членов ЕАЭС (ввоз-вывоз, транзит), по видам транспорта, по видам грузов, по отдельным перевозчикам, по пунктам отправки и назначения. 2. Архивирование документации по всем выполненным перевозкам по национальной территории. 3. Анализ товарных потоков по пунктам отправки и назначения. 4. Аналитика загруженности транспортных маршрутов. 5. Аналитика для участников перевозочного процесса
4	Бизнес-коммуникация партнеров	1. Формирование групп пользователей для общения партнеров по перевозке при помощи видео и аудио инструментов коллективного использования в автоматизированной системе (с устранением возможных языковых барьеров). 2. Разработка системы мгновенного обмена сообщениями для решения возникающих оперативных вопросов. 3. Обмен документами и конфиденциальными данными с помощью электронной почты системы.

Источник: разработано автором на основе Цифровые Транспортные Коридоры Пакет цифровых услуг для транзитных коридоров ЕАЭС. Проектная сессия Рабочей Группы ЕЭК 10.08.2016г. // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/

Являясь информационной системой, экосистема ЦТК предоставляет доступ пользователей в круглосуточном режиме и без каких-либо территориальных ограничений, что крайне удобно с учетом различных часовых поясов.

Элементная структура информационной системы для отслеживания движения транспортных потоков в рамках ЭЦТК ЕАЭС сформирована и представлена на рис. 5.11.



Рис. 5.11. Элементная структура информационной системы для отслеживания движения транспортных потоков в рамках ЭЦТК ЕАЭС

Источник: разработано автором

Ключевой компонентой информационной системы отслеживания движения транспортных потоков является поиск информации. Важно также отметить, что эффективность транспортно-логистических операций напрямую зависит от развития информационных технологий в этой сфере. Учитывая это обстоятельство, необходимо дальнейшее развитие интеллектуальных транспортных систем государств-членов ЕАЭС, в основе которых должны быть технически совершенные аппаратные и программные сетевые системы. В функции операционных систем сетевой работы должны входить управление соответствующим оборудованием и процессами в

информационной сети. К аппаратной (технической) части относятся рабочие станции, серверные системы, телемеханика, узлы связи, каналы передачи и средства считывания информации на дорогах (видеокамеры, датчики и т.д.).

Система управления информационной инфраструктурой логистики в рамках ЭЦТК для предоставления указанных сервисов должна включать в себя:

– информационные средства для отслеживания перемещения грузов по всей цепочке поставок;

– базовые средства сбора, хранения и передачи информации о местонахождении груза;

– передовые телекоммуникационные средства связи;

– связь с глобальными электронными сетями для эффективного управления товарными потоками, в том числе транзитными;

– возможность непрерывного мониторинга грузопотоков в режиме реального времени.

Формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров в ЕАЭС предполагает в качестве основы внедрение современных информационных систем и технологий, а именно:

1. Спутниковой системы навигации, которая позволит определять местоположение транспортных средств и осуществлять контроль движения транспортных потоков в цепи поставок в режиме реального времени;

2. EDI-системы и электронный документооборот, которые позволят: обмениваться электронными стандартизированными данными между грузовладельцем и перевозчиком, ускорить и упростить документооборот, снизить издержки на оформление транспортно-сопроводительной документации.

3. Системы многофункциональных современных логистических центров и терминалов, которые обеспечат эффективную работу по грузонакоплению и грузораспределению, обработку грузов, оптимизацию транспортных мощностей и загруженность подвижного состава.

4. Система мониторинга движения грузопотока, которая позволит точно идентифицировать укрупнённую грузовую единицу, уменьшив затраты времени, оперативно и точно вносить данные о транспортируемом товаре в информационную систему с помощью сканирования транспорта и грузов, снизить логистические издержки и др.

Применяемые в практике транспортно-логистической деятельности средства сбора, хранения и передачи точной и достоверной информации о местоположении груза и мониторинга транспорта основаны на возможностях технологии GPS. Учитывая особую роль ЕАЭС в транзитных перевозках как внутри интеграционного объединения, так и с третьими странам, важно подчеркнуть, что технология GPS позволяет отслеживать движение любого вида транспорта в любой точке мира.

Вместе с тем, одной из проблем в области функционирования ЭЦТК является недостаточная интеграция и взаимодействие организационных элементов (уровней) данной экосистемы. В этой связи эффективная модель ЭЦТК может быть представлена как трехуровневая система (рис. 5.12.), агрегирующая информационные и информационно-управляющие системы участников перевозочного процесса (бизнес-уровень), национальные системы управления в сфере транспорта и логистики (уровень государств-членов ЕАЭС) в единую цифровую транспортную систему ЕАЭС (наднациональный уровень).

Дальнейшее более детальное рассмотрение предлагаемой модели экосистемы цифровых транспортных коридоров для ЕАЭС будем осуществлять с учетом декомпозиции - от наднационального уровня к бизнес-уровню.

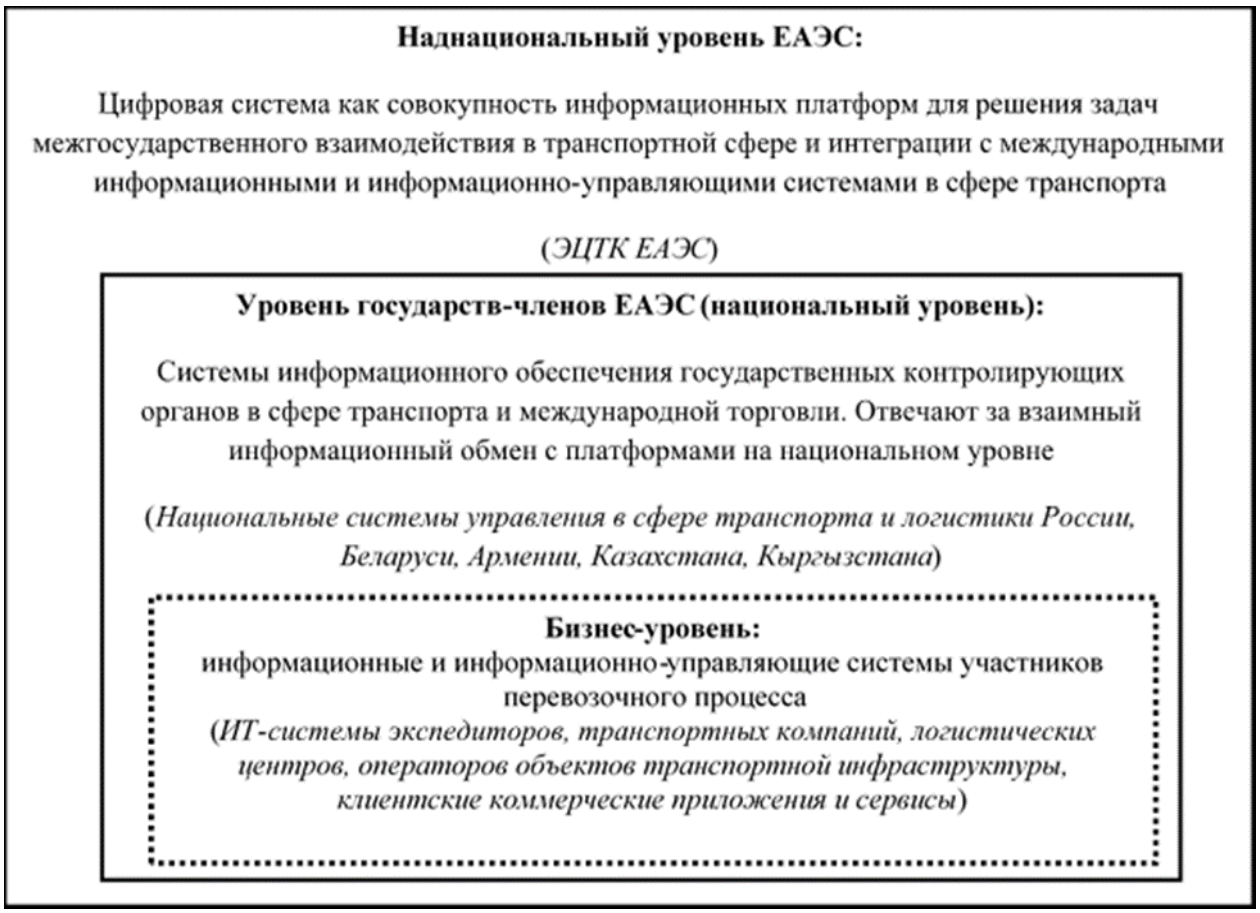


Рис. 5.12. Модель экосистемы цифровых транспортных коридоров для Евразийского экономического союза

Источник: разработано автором на основе Ефремов А.А., Крекова М.М., Борейко А.Е. Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС // Экономика и управление народным хозяйством. – 2019. - №4. – С. 24-30.

На наднациональном уровне ЕАЭС задачи, решаемые ЭЦТК, можно выделить в две группы:

1. Группа сервисных задач:

а) ведение и управление нормативно-справочных базами данных;

б) мониторинг стабильной и бесперебойной работы, обеспечение информационной безопасности и защита от возможных киберугроз;

2. Группа функциональных задач:

а) моделирование развития новых маршрутов и евразийских транспортных коридоров;

б) мониторинг и оценка состояния объектов инфраструктуры по маршрутам евразийских транспортных коридоров;

в) мониторинг за ходом логистических процессов на маршрутах евразийских транспортных коридоров.

Национальный уровень представлен Национальными системами управления в сфере транспорта и логистики (или Национальные центры транспортной логистики - НЦТЛ) в рамках территории государства и будут отвечать за:

1. Процесс сбора, обработки, анализа и предоставления пользователям-резидентам резидентам системы консолидированной информации о состоянии перевозимого груза.

2. Предоставление сопроводительно-экспедиционной документации в ходе транспортировки груза до пункта назначения.

3. Осуществление электронного взаимодействия резидентов системы в процессе организации и осуществлении перевозок, том числе мультимодальных.

4. Мониторинг и контроль движения транспортных средств в режиме реального времени, перевозимых грузов и операций с ними.

5. Формирование аналитики о международных (транзитных, экспортно-импортных) и внутренних грузопотоках, предоставление аналитической информации резидентам и соответствующим контрольно-надзорным органам.

6. Сервисная поддержка и информационное обслуживание всех субъектов, участвующих в процессе перевозки грузов.

Схематически роль Национальных систем управления в сфере транспорта и логистики (НТЦЛ) в информационном обеспечении транспортировки грузов представлена на рис. 5.13.

Пользователями информации НЦТЛ будут являться:

- грузоотправители, перевозчики, экспедиторы, грузополучатели;
- специалисты органов пограничного контроля (на границе);
- органы государственного контроля;

– центры мониторинга транспортных потоков Министерств транспорта государств-членов ЕАЭС;

– мобильные рабочие места Транспортных инспекций государств-членов ЕАЭС.

Важно отметить, что внедрение современных цифровых технологий в транспортной отрасли невозможно без обеспечения соответствующей транспортной и логистической инфраструктурой (бизнес-уровень экосистемы цифровых транспортных коридоров для ЕАЭС – рис. 5.12.).

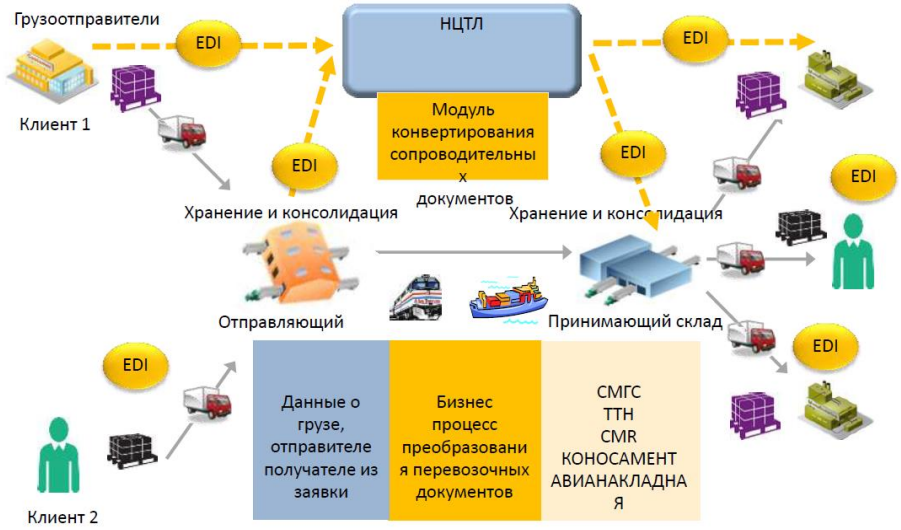


Рис. 5.13. Роль Национальных систем управления в сфере транспорта и логистики (НТЦЛ) в процессе информационного обеспечения транспортировки грузов

Источник: составлено автором на основе Цифровой транспортный коридор. Краткое описание концепции. [Электронный ресурс]. - URL.: http://dtccluster.org/wp-content/uploads/2018/05/DTC+.pdf

В государствах-участниках ЕАЭС, где существуют значительные дисбалансы в развитии транспортной инфраструктуры как между странами-участниками Евразийского экономического союза, так и внутри государств в зависимости от региона, важным является вопрос разработки обоснованных технических требований к физическим инфраструктурным объектам, обеспечивающим работу ЭЦТК.

Кроме того, сопряженность транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС с проектом ЭПШП дает возможность выявить существующие «узкие места» в транспортных системах государств-членов Евразийского

экономического союза. В свою очередь, выявленные недостатки становятся базисом дальнейшего планирования приоритетных инфраструктурных проектов, международных логистических центров и хабов с целью усиления транзитного потенциала ЕАЭС и повышения конкурентоспособности его международных маршрутов[441].

В контексте цифровизации транспортных систем ЕАЭС и создания ЭЦТК, перечисленные дисбалансы обуславливают необходимость повышения обеспеченности международных транспортных коридоров ЕАЭС современными многофункциональными логистическими центрами. Информационные системы таких логистических центров будут являться основой формирования бизнес-уровня экосистемы цифровых транспортных коридоров в рамках Евразийского экономического союза.

Для успешной реализации и повышения эффективности предлагаемой выше модели экосистемы цифровых транспортных коридоров в ЕАЭС (рис.5.12), и в целом информационной составляющей процесса формирования единого транспортного пространства в Союзе важным является активизация взаимодействия профильных национальных министерств, ведомств и департаментов, курирующих развитие транспортной отрасли и информационной инфраструктуры. Для решения этой задачи необходимо создание специального Центра цифровизации транспортной системы ЕАЭС в составе Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК, в функции и полномочия которого должно входить:

1. обеспечение онлайн-взаимодействия и сотрудничества между профильными ведомствами, в компетенции которых входят вопросы цифровизации транспорта;

2. создание и сервисная поддержка единого информационного ресурса (Единой базы данных), в которой будет аккумулироваться статистическая и аналитическая информация по проектам и программам цифровой

[441] Вайда М. Транспортная интеграция в ЕАЭС: ключи от будущего. [Электронный ресурс]. - URL.: http://eurasian-studies.org/archives/13227

трансформации транспортной отрасли в ЕАЭС;[442]

3. сбор отчётной информации от государств-членов ЕАЭС о текущем состоянии объектов информационной инфраструктуры единого транспортного пространства, контроль за своевременным поступлением, полнотой и актуальностью информации для Единой базы данных.

4. имплементация нормативно-правовой составляющей проектов в сфере цифровизации международных грузоперевозок (в том числе транзитных), обеспечения транспортной безопасности на всех видах транспорта, развития информационно-коммуникационных технологий перевозочного процесса.

Отдельно следует выделить такое важное направление цифровизации транспортной деятельности как электронный документооборот. Переход от бумажных носителей к электронной форме представления информации, согласно прогнозам Международного союза автомобильного транспорта, может существенно снизить издержки и принести экономию средств к 2040г. в размере 20-26 млрд. евро.[443]

В ЕАЭС интеграционные решения, касающиеся электронного документооборота, имеют свою специфику по каждому виду транспорта, зависят от национальных правовых норм, и находятся на разных этапах реализации.

Так, утверждена Концепция развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС. Ее практическая реализация позволит создать условия для полного перехода на электронный документооборот и обеспечения соблюдения принципа однократного представления и многократного использования данных. В сегменте

[442] Чупин А.Л. Интеллектуальные транспортные системы как фактор формирования единого транспортного пространства ЕАЭС (на примере международных автомобильных перевозок грузов) // Дисс. канд. экон. наук, РУДН, Москва, 2023

[443] Кожошев А.О. Цифровизация транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе // Интеллектуальные транспортные системы России. Режим доступа: https://www.itsjournal.ru/articles/international-experience/tsifrovizatsiya-transportnoy-deyatelnosti-v-evraziyskom-ekonomicheskom-soyuze/

воздушного транспорта прорабатывается инициатива по внедрению интегрированной информационной базы данных авиационных событий для систем управления безопасностью полетов государств-членов, направленной на координацию усилий государств-членов по единому подходу к применению стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в сфере безопасности полетов.

На автомобильном транспорте внедрение системы электронного документооборота было апробировано на пилотных проектах в отдельных государствах-членах ЕАЭС. Первой из таких инициатив стала реализация совместного проекта России и Белоруссии. Его целью была организация в сегменте международных автомобильных грузоперевозок трансграничного информационного взаимодействия посредством применения электронных международных транспортных накладных e-CMR (период реализации проекта 2021-2023гг). Отдельные разделы транспортных накладных участники перевозки подписывали электронными цифровыми подписями, что решало одновременно две задачи: ускоренная передача трансграничной транспортной накладной и верификация иностранных электронных подписей доверенной третьей стороной. Пилотный проект показал свои результаты, которые выразились в том, что на подписание накладной уходит не более 10 секунд, а на проверку подписи не более 30 секунд.[444] Учитывая полученные результаты, представляется возможным введение подобной практики и в остальных странах ЕАЭС.

На железнодорожном транспорте требуется внедрение и применения информационно-коммуникационных технологий сопровождения транспортных процессов (электронные накладные ЦИМ/СМГС, электронное предекларирование и информирование о грузах и транспортных средствах, пересекающих внешнюю границу ЕАЭС).

[444] Кожошев А.О. Цифровизация транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе // Интеллектуальные транспортные системы России. Режим доступа: https://www.itsjournal.ru/articles/international-experience/tsifrovizatsiya-transportnoy-deyatelnosti-v-evraziyskom-ekonomicheskom-soyuze/

Ускорению и упрощению документооборота способствует ещё одно решение, принятое в рамках цифровизации транспорта в ЕАЭС – использование навигационных пломб. [445] С их помощью перевозчики частично избавятся от бумажного документооборота (включая товаросопроводительные документы), ускорится процесс оформления транзита в пунктах пропуска. Таможенники, иные контролирующие органы и собственники груза получают широкий спектр возможностей контроля – вплоть до скорости транспортного средства, формирования оптимального маршрута, минимизации рисков и повышения эффективности логистических операций как для отдельной компании, так и для видов деятельности. Для расширения практики применения навигационных пломб в ЕАЭС необходимо увеличить количество постов, которые имеют разрешение на работу с пломбами, обеспечить решение задачи контроля отсутствия доступа к грузу, оптимизировать стоимость установки/снятия пломбы, её аренды.

Таким образом, повышение конкурентоспособности транспортной системы ЕАЭС на глобальном рынке транспортных услуг требует внедрения современных цифровых технологий, в частности – завершения процесса создания экосистемы цифровых транспортных коридоров, использование возможностей интеллектуальных транспортных систем, электронного документооборота, навигационных пломб. Наднациональная информационная система ЭЦТК в ЕАЭС должна агрегировать информационные системы национальных систем управления в сфере транспорта и логистики (Национальные центры транспортной логистики), а ее базисом на уровне субъектов хозяйствования должны стать информационно-управляющие системы основных участников перевозочного процесса (ИТ-системы экспедиторов, транспортно-логистических компаний, международных транспортно-логистических центров, персонала объектов транспортной инфраструктуры, коммерческие приложения и сервисы

[445] Соглашение «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок»

клиентов). Наличие дисбалансов транспортной инфраструктуры, недостающих звеньев и «узких мест» в национальных транспортных системах государств-членов ЕАЭС свидетельствует о необходимости формирования сети региональных многофункциональных транспортно-логистических центров как будущего компонента бизнес-уровня ЭЦТК.

Цифровизация транспортной системы ЕАЭС принесет ряд эффектов, способствующих углублению и ускорению транспортной интеграции, а также экономическому развитию государств-членов ЕАЭС на качественно ином уровне. Внедрение передовых IT-решений и цифровых транспортных технологий создадут новые условия и формы взаимодействия субъектов транспортной деятельности на всех уровнях.

Выводы по главе:

1. Выявлено, что одним из важнейших условий формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС является разработка и реализация государствами-членами единой тарифной политики на рынке транспортных услуг, центральным элементом которой выступает процесс установления единого тарифа на транспортные услуги на всём пространстве Евразийского экономического союза. Данная задача может быть реализована только в сегменте железнодорожного транспорта, который относится к естественным монополиям и тарифообразование является предметом государственного регулирования профильных национальных органов в каждом государстве-члене ЕАЭС.

2. В проведении единой тарифной политики в ЕАЭС должны учитываться интересы всех участников евразийского рынка транспортных услуг – национальные экономические интересы государств-членов, наднациональные интересы Союза, интересы бизнеса (невысокая транспортная составляющая в цене перевозимых товаров и др.).

3. Исключить практику применения дифференцированных тарифов на услуги железнодорожного транспорта в каждом государстве-члене, а также сокращение количества «переломов тарифов», возникающих при

тарификации международной перевозки за отдельные расстояния железных дорог государств-членов ЕАЭС предлагается путём введения единого «сквозного железнодорожного тарифа» на всей территории ЕАЭС.

4. Принципиальным вопросом при определении и установлении единого сквозного тарифа в ЕАЭС является его величина и структура формирования. Данную проблему предложено решать путём унификации каждого составляющего элемента в структуре тарифа: инфраструктурного, локомотивного и вагонного.

5. Обосновано, что введение в действие нового механизма формирования единого сквозного тарифа в сегменте железнодорожных грузовых перевозок даст существенный экономический эффект, который будет выражаться в дополнительном финансировании транспортной инфраструктуры.

6. Выявлено, что качество модернизации и развитие единой транспортной системы ЕАЭС непосредственно зависит от степени доступности финансово-инвестиционных ресурсов. Установлено, что на сегодняшний день инфраструктурное транспортное строительство в ЕАЭС на 65 % финансируется из бюджета государств-членов ЕАЭС, что является недостаточным и свидетельствует о нерешенном вопросе механизма и источников финансирования проектов на наднациональном уровне.

7. Предложены инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС: создание Фонда инфраструктурных инвестиций; создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций; средства бюджета ЕЭК; средства софинансирования интеграционных транспортно-логистических проектов посредством трансграничного государственно-частного партнёрства.

8. Формирование единого транспортного пространства в ЕАЭС должно проходить только с учётом специфики и особенностей отраслевой интеграции транспортной сферы и возможности развития каждого сегмента рынка транспортных услуг.

9. Выявлена необходимость создания единой транспортно-логистической оператора в сегменте грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, координирующего работу транспортных компаний на маршрутах евразийских транспортных коридоров; унификации технических стандартов, взаимного признания документов, унификации тарифов.

10. На железнодорожном транспорте ЕАЭС необходим единый интермодальный подход к перевозочному процессу, повышение уровня контейнеризации транспортно-логистических операций, устранения инфраструктурных ограничений.

11. Главными направлениями единой транспортной политики в сегменте авиаперевозок являются выявление и устранение барьеров в области гражданской авиации, совершенствование тарифной политики, создание равных (недискриминационных) условий для авиакомпаний государств-членов.

12. В сфере интеграции на водном транспорте выявлена необходимость гармонизации законодательства и взаимного признания документов государств-членов ЕАЭС в сегменте внутреннего водного транспорта в части обеспечения безопасности судоходства, технического регулирования, страхования, лицензирования.

13. В отношении трубопроводного транспорта ЕАЭС необходимо решать проблемы классификации товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом, сложности таможенного декларирования и перемещения товаров трубопроводным транспортом, высокий износ трубопроводов.

14. Эффективное функционирование и высокий уровень развития транспортной инфраструктуры способствует выстраиванию оптимальных логистических цепей поставок, уменьшению пространственной изолированности отдельных территорий ЕАЭС, снижению транспортных издержек, увеличению объёма грузо- и пассажиропотоков, реализации транзитного потенциала.

15. Важной составляющей интеграционных процессов на транспорте в ЕАЭС является использование современных цифровых технологий в формировании и развитии единого транспортного пространства, интеллектуальных транспортных систем.

16. Выявлены проблемы в формируемой в ЕАЭС экосистеме цифровых транспортных коридоров.

17. Предложена трёхуровневая модель функционирования экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационном исследовании решена актуальная научная проблема разработки научно обоснованного подхода к формированию стратегии интеграции национальных транспортных систем Евразийского экономического союза в целях формирования единого транспортного пространства.

В ходе ее решения получены следующие выводы.

На основе анализа теоретических подходов к определению сущности транспортной системы и уровням её функционирования (национальному, региональному, мировому и уровню международных интеграционных объединений) была выявлена недостаточность исследования теоретических аспектов транспортной системы интеграционного объединения. Транспортная система интеграционного объединения представляет собой совокупность транспортных систем государств-членов интеграционного объединения, дополненная механизмами единого управления предоставлением транспортных услуг, унифицированными стандартами развития транспортных организаций и проектов, включающий в себя международные транспортные коридоры, международные транспортно-логистические проекты, международное инфраструктурное обеспечение предоставления транспортных услуг и иные объекты развития транспортного комплекса, реализуемые в рамках соответствующего интеграционного объединения в соответствии со стратегическими целями и приоритетами его социально-экономического развития.[446]

Основными составляющими элементами транспортной системы интеграционного объединения являются: международные транспортные коридоры (проходящие по территории интеграционного объединения), международные транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные инфраструктурные проекты; транспортное хозяйство и инфраструктура,

[446] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545

используемые в рамках проектов и программ развития интеграционного объединения, единая система управления развитием транспортной системы интеграционного объединения (наднациональные органы управления), включая информационно-коммуникационную систему управления транспортной системой, унифицированные и гармонизированные нормы, стандарты оказания транспортных услуг, процедуры государственного администрирования развития транспортной системы.[447]

Обеспечение эффективности развития транспортной системы должно соответствовать ряду базовых принципов: принципу равного доступа к транспортной инфраструктуре, принципу гармонизации нормативно-правовой базы, принципу открытости, принципу надёжности, принципу безопасности, принципу интеграции с субъектами внешней среды.

Этапами процесса формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения являются: постановка целей и задач создания и развития транспортной системы интеграционного объединения, ее потенциальных выгод для субъектов международной интеграции, проектирование организационной структуры органов управления транспортной системой интеграционного объединения, оценка и планирование транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения, факторов его максимизации, последовательная унификация институционального обеспечения национальных транспортных систем, формирование условий повышения инвестиционной привлекательности транспортной системы интеграционного объединения, инвестирование в формирование и развитие транспортной системы интеграционного объединения, эксплуатация транспортной системы интеграционного объединения, комплексная оценка эффективности развития транспортной системы объединения.[448]

[447] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545
[448] Там же

Важнейшим и заключительным этапом в процессе формирования транспортной системы интеграционного объединения является комплексная оценка эффективности её функционирования**.** В этой связи разработана система показателей оценки эффективности транспортной системы интеграционного объедения, включающая группы показателей: показатели уровня развития транспортной инфраструктуры в интеграционном объединении; уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок; использования транзитного потенциала; уровня согласованности нормативно-правовой базы транспортной системы; уровня конкурентоспособности перевозчиков стран-членов интеграционного объединения; оценки эффективности международных транспортных коридоров; уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы. [449]

Одной из задач интеграции национальных транспортных систем является реализация и развитие транзитного потенциала. В свою очередь развитие транзитного потенциала повышает уровень включения интеграционного объединения в мировую экономику и международные экономические отношения. Транзитный потенциал интеграционного объединения рассматривается с позиции экономического ресурса и представляет собой возможности интеграционного объединения по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по его территории и приносящих доход его владельцам (государствам-членам и интеграционному объединению в целом), определяемые внутренними и внешними факторами.

На развитие транзитного потенциала интеграционного объединения оказывают влияние две основные группы факторов: группа внешних факторов (геоэкономические и геополитические факторы), группа

[449] Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182), 2025 С.541-545

внутренних факторов (инфраструктурные, технологические и экономико-правовые).

При формировании транспортной системы интеграционного объединения важным является оценка транзитного потенциала с помощью разработанных количественных показателей: коэффициент использования транзитного потенциала, транзитные провозные возможности транспортной системы интеграционного объединения, доля дохода от транзита грузов в структуре суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, доля грузооборота относительно суммарного ВВП государств-членов интеграционного объединения, частота совершаемых транзитных перевозок, доля использования мультимодальных контейнерных перевозок в общем объёме транзитных потоков.

Исследованный мировой опыт подтверждает важность формирования единой транспортной системы в международных интеграционных объединениях. Большинство исследователей и проблем транспортной интеграции и автор считают, что наиболее продвинутой в этой сфере является единая транспортная система Европейского Союза (ЕС). Итогами транспортной интеграции в Европейском Союзе стали высокая динамика стастистических показателей, а также: создан общий рынок автомобильных транспортных услуг; устранена дискриминация при установлении тарифов в зависимости от резидентства владельца груза, сформирована единая европейская железнодорожная система, достигнуто взаимное признание документов в сегменте железнодорожных перевозок; определён единый порядок взимания платы за пользование инфраструктурой; разработан и реализуется эффективный масштабный проект создания 16 Трансъевропейских транспортных сетей; учреждён профильный наднациональный орган – Генеральный директорат по энергетике и транспорту; Реализованы 170 проектов, направленных на обеспечение мультимодальности транспортной системы; устранены отдельные технические барьеры на транспорте; изменён механизм финансирования

транспортно-логистических проектов.

Выявлено, что в процессе формирования единого транспортного пространства ЕС столкнулся с рядом проблем, включая: проблемы технического характера (разница ширины колеи на железнодорожном транспорте, системы электроснабжения и др.), экономические проблемы (деятельность государственных транспортных монополий), социальные проблемы (экономическая недоступность отдельных транспортных услуг для населения, неразвитость путей сообщений с переферийными районами ЕС, безопасность транспорта, экологическая составляющая), фискальные проблемы (дискриминация при формировании тарифов в зависимости от резидентства), финансовые проблемы (недостаточное финансирование и неэффективность в распределении и освоении инвестиций на модернизацию транспортной системы). Для решения указанных проблем был принят целый комплекс мер по различным направлениям: в рамках принятого Дорожного пакета разрешены каботажные автомобильные перевозки, уточнены и упрощены единые конкурентные правила доступа на рынок, введено понятие «тарифной вилки», разработан перечень эталонных тарифов для перевозок товаров со сходными параметрами.

Интеграция транспортных систем осуществляется как в рамках интеграционных объединений, так и в рамках реализации крупных международных транспортно-логистических проектов и программ, которые охватывают транспортные системы нескольких стран, интеграционных союзов и целых континентов. Одним из таких проектов является инициированный правительством Китая проект «Пояс и путь». Данный проект полностью переформатировал всю транспортно-логистическую систему и усилил экономическое сотрудничество стран-участниц, смог интегрировать транспортные системы стран-участниц проекта, несмотря на значительные технические, правовые и др. проблемы. Были открыты новые международные транспортные коридоры, построены транспортно-логистические центры, сформированы вдоль маршрутов проекта

конкурентоспособные производства. Одной из ключевых проблем проекта явилась проблема финансирования проекта. Для её решения был изменён механизм финансирования и инвестирования с привлечением и мобилизацией средств частного сектора через созданные крупные финансовые институты, развитие государственно-частного партнёрства, использованием средств специально созданных фондов (Фонда Шёлкового пути).

Анализ и оценка современного состояния национальных транспортных систем государств-членов ЕАЭС показал, что общими для всех стран ЕАЭС являются проблемы высокого износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, диспропорции в структуре перевозок по видам транспорта, трудности с финансированием инфраструктурных проектов, недостаточная интеграция национальных транспортных систем в мировую транспортно-логистическую систему, высокие тарифы.

Специфическими выявленными проблемами национальных транспортных систем государств-членов ЕАЭС являются следующие. В России – по причине введённых санкций многие сформировавшиеся транспортные маршруты оказались недоступными для дальнейшего активного использования, ограничив транзитный потенциал страны; закрытие отдельных аэропортов внутри России и авианаправлений по причине проведения СВО; по отдельным маршрутам уровень использования пропускных способностей достиг критического уровня, требуется их увеличение. В Беларуси – превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети, неразвитость мультимодальных перевозок, низкий уровень развития транспортных информационно-коммуникационных технологий управления грузовыми потоками и экспедиционного обслуживания. В Казахстане – невысокая пропускная способность инфраструктуры и участка маршрута МТК Север-Юг, низкий индекс LPI по компонентам таможня, инфраструктура, международные перевозки. В Кыргызстане – ограниченные возможности развития железнодорожного транспорта по причине

географических условий, отсутствие встроенной системы транспортно-экспедиторского обслуживания снижает эффективность использования транспортных ресурсов. В Армении – отсутствие прямого сухопутного сообщения и общих границ Армении со странами ЕАЭС; геополитическая напряжённость, низкая пропускная способность таможенной инфраструктуры и иные проблемы на стратегически важном КПП «Верхний Ларс»; сложности с Зангезурским коридором.

Эволюция интеграции транспортных систем на евразийском пространстве проходила в несколько этапов в рамках СССР, СНГ, ЕврАзЭС и ЕАЭС. В процессе евразийской интеграции в сфере транспорта достигнуты конкретные результаты: обозначены цели и задачи общей транспортной политики в ЕАЭС, определены и отдельные реализованы перспективные инфраструктурные транспортные проекты, частично гармонизированы нормы транспортного права и унифицированы отдельные стандарты, определены полномочия, компетенции и функции наднационального органа управления согласованной транспортной политикой в Союзе, перевозки в сегменте автомобильного грузового транспорта осуществляются на безразрешительной основе (в том числе каботажные), введены в действие унифицированные железнодорожные тарифы, создан единый оператор транзитных контейнерных железнодорожных перевозок ЕАЭС – Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК); обеспечен недискриминационный доступ авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре. Продолжается работа по выявлению и устранению (снижению действия) существующих барьеров, изъятий и ограничений, препятствующих формированию единого транспортного пространства в ЕАЭС.

Остаются нерешённые проблемы транспортной интеграции в ЕАЭС: отсутствие беспрепятственного взаимного доступа перевозчиков по всем видам транспорта на рынки государств-членов, транзитных перевозок по их территории; большая доля транспортных издержек в конечной стоимости

товаров вследствие неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры, ограниченного использования передовых транспортно-логистических технологий (в т.ч. цифровых); территориальная изолированность Армении и некоторых регионов государств-членов ЕАЭС; ограничения, связанные с реализацией инфраструктурных проектов, которые требуют крупного финансирования, экономические ограничения, связанные с тарифообразованием и ценовой политикой в отношении транзитных грузоперевозок по национальным участкам маршрутов евразийских транспортных коридоров; низкая пропускная способность отдельных маршрутов; административные и правовые барьеры, отсутствие унификации стандартов и правил перевозки грузов по евразийским сегментам МТК, единства в тарифной политике, гармонизация законодательства в транспортной сфере.

В рамках ЕАЭС в числе реализуемых приоритетных транспортно-логистических проектов особую роль играют евразийские транспортные коридоры, являющиеся основой транзитного потенциала Союза. Выявлены основные необходимые условия функционирования международного транспортного коридора: наличие единой взаимосвязанной системы транспортной инфраструктуры, являющейся материально-технической базой коридора, обеспечивающая функционирование одного или нескольких видов транспорта, единой технологии перевозок и интероперабельность, единой системы учётно-статистической информации. Установлено, что этим условиям не удовлетворяет ни один из транспортных коридоров ЕАЭС.

Важнейшей задачей наднационального уровня является повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС. Выявлены факторы, снижающие конкурентоспособность евразийских коридоров: наличие «жёстких» (инфраструктурных, технологических и т.д.) и «мягких» ограничений (институциональные, законодательные, сервисные), отсутствие единого транспортного документа по всему маршруту транспортного коридора

«Север-Юг», единой страховки, единого оператора, координирующего работу МТК, отсутствие единой сквозной тарифной ставки (имеются «переломы тарифов»), непроизводительные простои на пунктах пропуска, связанные в том числе с различающейся шириной железнодорожной колеи и др.

Задачу повышения конкурентоспособности необходимо решать путём реализации разработанного комплекса направлений опережающего развития МТК ЕАЭС, реализация которых сформирует дополнительные конкурентные преимущества транспортных коридоров ЕАЭС в сравнении с альтернативными маршрутами, идущими в обход ЕАЭС. Предложены направления повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров ЕАЭС с позиции их опережающего развития, в частности: развитие транспортной инфраструктуры МТК, совершенствование технологий перевозочного процесса, развитие сети узловых транспортно-логистических центров; разработка и введение конкурентоспособных тарифов и координация тарифной политики, гармонизация таможенных процедур и упрощение процесса пересечения границ, цифровая трансформация процесса перевозки по транспортным коридорам, координационный механизм управления коридором, совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страхования.

Развитие транзитного потенциала является стратегическим приоритетом ЕАЭС важной интегрированной характеристикой состояния и уровня развития транспортной системы ЕАЭС. Транзитный потенциал ЕАЭС необходимо рассматривать не только как транспортно-сырьевой мост, обслуживающий сквозные транзитные грузопотоки третьих стран, но и как маршруты, которые должны в первую очередь удовлетворять собственные потребности внутреннего транзита и обеспечивать национальные интересы государств-членов ЕАЭС и Союза в целом.

Доказано, что транзитный потенциал ЕАЭС реализуется не в полной мере (по оценке рассчитанных показателей) вследствие инфраструктурных

причин, выбора операторами альтернативных маршрутов, обострения геополитической обстановки, дефицита многофункциональных ТЛЦ на транзитных маршрутах и др. Транспортная связь между Россией и остальным миром претерпела кардинальные изменения на фоне военной операции на Украине и последовавших волн санкций, коснувшихся всех отраслей российской экономики. В изменившихся геополитических условиях, ограничений и санкций, существенно растет роль автомобильных грузовых перевозок как самого гибкого канала как в вопросе освоения новых транспортных коридоров, так и в плане стоимости перевозок. Используется новые схемы доставки грузов – косвенный реэкспорт, «ложный» транзит и др.

Стратегической перспективой развития транзитного потенциала в сегменте морских перевозок является реализуемый инфраструктурный мегапроект Северный морской путь (СМП). Данный маршрут формирует новую транспортную конфигурацию евразийского континента и является стратегической инициативой ЕАЭС. Северный морской путь выступает значимым предметом участия России в реализации китайского проекта «Пояс и путь». Это обусловлено общими интересами России и Китая в коммерческом освоении данного маршрута.

Существенно изменилась география перевозок и направления маршрутов. Грузопоток поворачивается с запада на восток. В сложившейся ситуации стоит вопрос «расшивки» Восточного полигона, формирования второго и третьего Транссиба. Такая дорога сделает Россию альтернативой всем мировым океаническим перевозкам. Данная транспортная артерия должна принадлежать России и строиться только силами России с использованием в том числе китайских технологий. На хордах транзита необходимо создавать и совместные предприятия со строгим преобладанием российских инвестиций над китайскими (индийскими, иранскими и т.д.). Проект строительства второго Транссиба будет иметь и социально-

экономические последствия, так как будет сопровождаться развитием Сибири и Дальнего Востока.

Особое положение в реализации транзитного потенциала ЕАЭС занимает Армения по причине отсутствия общей границы и прямого сухопутного сообщения Армении со странами ЕАЭС. Стратегическим важным для Армении является КПП «Верхний Ларс», который превратился также и в важную реперную точку международного транспортного коридора «Север–Юг».

Выявлено, что одним из важнейших условий формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе является проведение единой тарифной политики на рынке транспортных услуг, ключевым элементом которой является установление единых тарифов на рынке транспортных услуг в ЕАЭС. Данная задача может быть реализована только в сегменте железнодорожного транспорта, который относится к естественным монополиям и тарифообразование является предметом государственного регулирования профильных национальных органов в каждом государстве-члене ЕАЭС.

В проведении единой тарифной политики в ЕАЭС должны учитываться интересы всех участников евразийского рынка транспортных услуг – национальные экономические интересы государств-членов (развитие транспортной инфраструктуры на своих территориях, доступность транспортных услуг для населения и бизнеса и др.), наднациональные интересы Союза (транспортная интеграция, устранение любых форм дискриминации на рынке, конкурентоспособность евразийских транспортных коридоров и др.), интересы бизнеса (невысокая транспортная составляющая в цене перевозимых товаров и др.).

Исключить практику применения дифференцированных тарифов на услуги железнодорожного транспорта в каждом государстве-члене, а также сокращение количества «переломов тарифов», возникающих при тарификации международной перевозки за отдельные расстояния железных

дорог государств-членов ЕАЭС предлагается путём введения единого «сквозного железнодорожного тарифа» на всей территории ЕАЭС. Введение сквозного тарифа наряду с интеграционной функцией в сфере транспорта в ЕАЭС обеспечит одинаковую стоимость транспортировки одного и того же груза во всех государствах-членах ЕАЭС за единицу расстояния, будет также нацелено на снижение транспортной составляющей в цене транспортируемого товара.

Принципиальным вопросом при определении и установлении единого сквозного тарифа в ЕАЭС является его величина и структура формирования. Данную проблему предложено решать путём унификации каждого составляющего элемента в структуре тарифа: инфраструктурного, локомотивного и вагонного.

Обосновано, что введение в действие нового механизма формирования единого сквозного тарифа в сегменте железнодорожных грузовых перевозок даст существенный экономический эффект, который будет выражаться в дополнительном финансировании транспортной инфраструктуры.

Выявлено, что качество модернизации и развитие единой транспортной системы ЕАЭС непосредственно зависит от степени доступности финансово-инвестиционных ресурсов. Установлено, что на сегодняшний день инфраструктурное транспортное строительство в ЕАЭС на 65 % финансируется из бюджета государств-членов ЕАЭС, что является недостаточным и свидетельствует о нерешенном вопросе механизма и источников финансирования проектов на наднациональном уровне. Действующие институты развития (ЕАБР и др.) предлагают высокие кредитные ставки, которые не являются льготными и устанавливают высокий порог финансирования проектов (10-30 млн. долл). Предложены инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС: создание Фонда инфраструктурных инвестиций; создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций; средства бюджета ЕЭК; средства софинансирования интеграционных

транспортно-логистических проектов посредством трансграничного государственно-частного партнёрства.

Учредителями Фонда инфраструктурных инвестиций должны стать все государства-члены ЕАЭС, а основным источником формирования средств в Фонде должны стать отчисления от предлагаемого единого сквозного тарифа, взимаемого в сегменте железнодорожных перевозок, а именно инфраструктурной его части, составляющей 55% от общего тарифа.

При учреждении Евразийского банка инфраструктурных инвестиций его уставный капитал должен формироваться за счёт взносов национальных правительств всех государств-членов в форме оплаты подписанных акций (оплаченный капитал). Долю каждого государства-члена в уставном капитале банка предложено определять пропорционально, как средневзвешенную величину от получаемых транзитных доходов и в зависимости от размера экономики (объёма ВВП) каждого государства-члена ЕАЭС. Содействие Банка должно осуществляться путём применения широкого спектра финансовых инструментов, включая, в частности, льготное кредитование (с процентной ставкой не выше 5%), вложение средств в долевые ценные бумаги, предоставление финансовых гарантий. Порог финансирования должен быть приемлемым (до 8 млн долларов) и быть доступным предприятиям малого и среднего бизнеса. Финансовое содействие реализации транспортно-инфраструктурных проектов из бюджета ЕЭК за счёт направления в бюджет ЕЭК взимаемых таможенных платежей. Использование механизма трансграничного государственно-частного партнёрства при финансировании транспортно-логистических проектов в ЕАЭС, в частности строительства международных многофункциональных транспортно-логистических центров по маршрутам участков евразийских транспортных коридоров.

Формирование единого транспортного пространства в ЕАЭС должно происходить с учётом специфики и особенностей интеграции каждого сегмента рынка транспортных услуг и вида транспорта: автомобильного,

железнодорожного, воздушного, водного и трубопроводного транспорта. Выявлено, что в настоящий момент в каждом сегменте транспортного рынка существуют определённые проблемы, требующие стратегического подхода к их решению.

Выявлена необходимость создания единой логистической компании-оператора в сегменте грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС на маршрутах евразийских транспортных коридоров, координирующая работу автомобильных перевозчиков; унификации технических стандартов, взаимного признания документов, унификации тарифов. На железнодорожном транспорте ЕАЭС необходим единый интермодальный подход к перевозочному процессу, повышение уровня контейнеризации транспортно-логистических операций, устранения инфраструктурных ограничений. Главными направлениями единой транспортной политики в сегменте авиаперевозок являются выявление и устранение барьеров в области гражданской авиации, совершенствование тарифной политики, создание равных (недискриминационных) условий для авиакомпаний государств-членов. В сфере интеграции на водном транспорте выявлена необходимость гармонизации законодательства государств-членов в сфере внутреннего водного транспорта в части обеспечения безопасности судоходства, технического регулирования, страхования, лицензирования. В отношении трубопроводного транспорта ЕАЭС необходимо решать проблемы классификации товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом, сложности таможенного декларирования и перемещения товаров трубопроводным транспортом, высокий износ трубопроводов. Эффективное функционирование и высокий уровень развития транспортной инфраструктуры способствует выстраиванию оптимальных логистических цепей поставок, уменьшению пространственной изолированности отдельных территорий ЕАЭС, снижению транспортных издержек, увеличению объёма грузо- и пассажиропотоков, реализации транзитного потенциала.

Важным стратегическим направлением развития транспортной системы ЕАЭС является её цифровая трансформация. За счёт внедрения современных информационных технологий на транспорте можно ускорить транспортные потоки, увеличить объём перевозок, сократить себестоимость транспортировки. Одним из направлений, в рамках которого реализуется цифровая повестка в ЕАЭС, является создание с 2019 года Экосистемы цифровых транспортных коридоров. Однако, выявлено, что уже сейчас можно констатировать, что имеются определённые проблемы в реализации проекта ЭЦКТ, в частности: интеллектуальные транспортные системы разрознены, и сфера их внедрения для разных видов транспорта существенно отличается (наиболее охвачены транспортными интеллектуальными системами автомобильный и железнодорожный транспорт) и др. В этой связи предлагается трёхуровневая модель функционирования формируемой экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, агрегирующая информационные и информационно-управляющие системы участников перевозочного процесса (бизнес-уровень), национальные системы управления в сфере транспорта и логистики (уровень государств-членов ЕАЭС) в единую цифровую транспортную систему ЕАЭС (наднациональный уровень)

Предложенный в исследовании научно-обоснованный подход к стратегии интеграции национальных транспортных систем Евразийского экономического союза создаёт условия для формирования единого транспортного пространства в интеграционном объединении и выступает основой дальнейшего развития и углубления транспортной интеграции на евразийском пространстве и экономического развития государств ЕАЭС.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абдулгазис В.С. Интеграционные приоритеты России // Интеграционные аспекты экономического развития государства и регионов в глобальных условиях. Монография. Том Часть 2. Под общей редакцией З.О. Адамановой. Симферополь, 2016. С.49-88

2. Алексеев П.В. Роль Евразийского банка развития в формировании единого транспортного пространства ЕАЭС // Экономические науки. 2021, № 1 (194), С.154

3. Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // https://index1520.com/upload/medialibrary/a2f/vyjtd4m2b5jk4oa20s6e5u1rwy52ns4u/ru_TITR.pdf

4. Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза // ЕЭК ЕАЭС https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ee7/An-dokl-Analiz-sostoyaniya-i-sovremennykh-tendentsiy-razvitiya-transportno_logisticheskikh-tsentrov-v-tselyakh-vyrabotki-rekomendatsiy.pdf

5. Анализ целесообразности разработки и заключения международного договора по созданию и функционированию общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках Евразийского экономического союза // Аналитический доклад ЕЭК

6. Аналитический доклад «Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок» (2019 год) // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК

7. Аналитический доклад «Мониторинг реализации в государствах – членах перечня совместных проектов государств – членов в сфере транспорта и инфраструктуры», 2020 г. //

https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/4e7/Prilozhenie-3-_-Analiticheskiy-doklad-itog.pdf

8. Аналитический доклад на тему: «Анализ контейнерных перевозок в целях выработки предложений по их развитию в рамках евразийского экономического союза» // https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport

9. Антонова К. А. Государственно-частное партнерство как фактор социально-экономического развития России : автореф. дис. канд. экон. наук М., 2012.

10. Армения отказалась от контроля ФСБ за транспортным сообщением при разблокировании связей с Азербайджаном // Интерфакс. 04.06.2023 [Электронный ресурс]. URL: https:// www.interfax.ru/world/904744

11. Арский, А.А. Тенденции трансформации транспортной отрасли России / А. А. Арский, О. Н. Жильцова, Д. А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2023 — Т. 15 — № 5 —— URL: https://esj.today/PDF/82ECVN523.pdf - Текст: электронный.

12. Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-1. – С. 120-124; URL: https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39892

13. База данных крупнейших инвестиционных проектов в строительстве государств – членов ЕАЭС на период 2018–2022 гг. М., 2022. 46 с.

14. Байбикова Э.Р., Забоев А.И. Евразийская экономическая интеграция на железнодорожном транспорте: современное состояние, проблемы и перспективы // Наследие. Режим доступа: http://www.nasledie.ru/?q=node/4639

15. Барамзин, С.В. Совершенствование состава критериев оценки работы таможенных органов / С.В. Барамзин, С.С. Шапран // Вестник Российской таможенной академии. – 2011. – № 2. – С. 5-10.

16. Барыкин С.Е., Бойко И.А, Островская Н.В. Анализ развитости транспортной инфраструктуры Кыргызстана в целях международной интеграции // Глобус, 2020, с.55

17. Бевеликова Н.М., Петровский В.Е. «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. С.151-163

18. Беляков И.В. О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с госучастием // Вопросы государственного и муниципального управления. № 4. 2022. С. 30–60

19. Булохова Т.А., Оленцевич В.А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС // Постсоветский материк. — 2022. — № 2(34). — С. 42–52.

20. В ЕАЭС решили создать страховщика внешней торговли: поможет ли это поставкам в условиях санкций // Газета Ведомости // https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/08/29/937980-eaes-strahovschika-torgovli?from=copy_text

21. Вайда М. Транспортная интеграция в ЕАЭС: ключи от будущего. [Электронный ресурс]. - URL.: http://eurasian-studies.org/archives/13227

22. Валента Е.А. Основные направления отраслевой интеграции в сфере транспорта // Выступления полномочного представителя Президента Российской Федерации в Конституционном суде Российской Федерации (2018-2019 годы) (с приложением решений Конституционного суда Российской Федерации), ООО «Проспект», Москва, 2023

23. Варданян А. С. О перспективах развития армяно-иранских отношений при новом премьер-министре Армении Н. Пашиняне [Электронный ресурс] // Институт Ближнего Востока. 4.03.2019. URL: http://www.iimes.ru/?p=54016

24. Васильева Е. За два года в 1,5 раза увеличилось число транзитных грузов по Севморпути. 2017. 5 декабря // URL: https://minvr.ru/press-center/news/10972/

25. Верхний Ларс. Зачем Грузия расширяет погранпереход с Россией //https://regnum.ru/article/3786945?ysclid=m9oinmvj7v668315639

26. Верхний Ларс — символ нижней точки: Россия показала Армении «прекращение» отношений. https://eadaily.com/ru/news/2023/11/30/verhniy-lars-simvol-nizhney-tochki-rossiya-pokazala-armenii-prekrashchenie-otnosheniy

27. Винокуров Е, Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. (2024) Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития

28. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. (2022) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

29. Винокуров Е. Ю., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. – 2021. – Алматы, Москва: Евразийский банк развития. – С. 4

30. Винокуров, Е., Забоев, А., Кузнецов, А., Омаров, А., Романов, И. (2025) Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта. Рабочий документ 25/5. Алматы: Евразийский банк развития

31. Винокуров Е., Забоев, А., Малахов, А., Маслова, С. (2023) Трансграничные государственно-частные партнерства. Доклады и рабочие документы 23/3. Алматы: Евразийский банк развития

32. Вице-премьер Азербайджана встретился с министром дорог и градостроительства Ирана [Электронный ресурс] // Media.az. 9.05.2021. URL https://media.az/politics/1067821375/vice- premer-azerbaydzhana-vstretilsya-s-ministrom-dorog-i-gradostroitelstva-irana/

33. Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12 (часть 9) . С. 1674.

34. Возросли транзитные перевозки по коридору TRACECA // https://report.ge/ru/economics/vozrosli-tranzitnie-perevozki-po-koridoru-traceca/?ysclid=lt8g7uwkot662012420

35. Волчок Ю.Г. Формирование единого транспортного пространства евразийского экономического сообщества // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, №1 (32), 2011г

36. Ворона А. А. Концепция создания экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза / А. А. Ворона. — Текст : непосредственный // Вопросы экономики и управления. — 2019. — № 4 (20). — С. 17-20. — URL: https://moluch.ru/th/5/archive/132/4341/

37. Воронова А.А. Концепция создания экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза // Вопросы экономики и управления. – 2019. - №4 (20). – С. 17-19.

38. Выступление и ответы на вопросы СМИ министра иностранных дел РФ С. В. Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2023 г. Москва, 18 января 2024 г. [Электронный ресурс] // МИД РФ. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/ news/1926392/

39. Гайноченко Т.М. Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств-членов ЕАЭС // Бюлл. транспортной информации. 2017. № 10. С. 3-10.

40. Гатовский Л.М., И.А. Гламков, Я.А. Кронрод, И.Д. Лаптев. Советская социалистическая экономика 1917-1957гг. Государственное издательство политической литературы, 1957.

41. Глухов В.В., Сафонов М.М. Типовые модели государственно-частного партнерства // π-Economy. №6, 2010. С.170-171

42. Глянц М., Росс Р. Один пояс и один путь. М.: Международныеотношения, 2021. С.4.

43. Горборуков В.В. Транспортная логистика. М.: Ridero, 2022. С.52.

44. Горчаков В.В. Российско-Китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем востоке. №3 (104), 2023 С. 11-23

45. Государственная программа «Развитие транспортной системы», Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

46. Гришунин С. В. Единое лизинговое пространство ЕАЭС – спасательный круг в условиях новых геополитических вызовов // https://www.bankdelo.ru/fingram/press-center/pub/7201

47. Директива о единой европейской железной дороге 2012 г // https://wiki5.ru/wiki/Single_European_Railway_Directive_2012

48. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

49. Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://www.kremlin.ru/supplement/3402

50. Договор об учреждении Европейского экономического сообщества от 25 марта 1957 г.

51. Доклад «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» // ЕЭК, 2022. https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitii-transportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_-chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf

52. Доклад о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008№ 1734-р. Отчетный период: 2019 год. URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/10722

53. Долганов А. Северный морской путь - только для России // URL: https://topwar.ru/136687-severnyy-morskoy-put-tolko-dlya-rossii.html

54. Доля транспортной отрасли в ВВП России. URL: https://www.yandex.ru/search/7tex

55. Домнина С.В. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в странах-членах Евразийского экономического союза / С.В. Домнина, Федоренко А.И. // Логистика сегодня. – 2014. – №6(66). – С. 353.

56. ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров. URL: https://www.apk-inform.com/ru/news/1500861

57. ЕАЭС запускает создание экосистемы цифровых транспортных коридоров и приглашает к партнерству всех заинтересованных лиц. [Электронный ресурс]. - URL.: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/19-06-2019-2.aspx

58. Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды // https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/?ysclid=m9edwbsfjc807419826

59. Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы // Всероссийская академия внешней торговли, Центр экономики инфраструктуры // https://www.vavt

60. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник; Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2022. – 189 с.

61. Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023. С.141

62. Евро-Азиатский транспортный союз (ЕАТС). Euro-Asian Transport Union (EATU). URL: http://www.eatu.ru.

63. Европейская интеграция: учебник / под ред. О.В. Буториной. — М.: Издательский Дом «Деловая литература», 2011.

64. Еловой И.А. Методика расчета эффективности транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Республики Беларусь // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: наука и транспорт. № 2 (3), 2001. с.61-67

65. Ефремов А.А., Крекова М.М., Борейко А.Е. Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС // Экономика и управление народным хозяйством. – 2019. - №4. – С. 24-30.

66. Ефремова, Т. Ф. Новый словарь русского языка: толково-словообразовательный / Т. Ф. Ефремова. — М.: Рус. яз., 2000. — 1233 с.

67. ЕЭК ООН // https://www.un.org/ru/ecosoc/unece/docs.shtml

68. ЕЭК. Карты ЕАЭС. // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/664/TK-EAES-i-Perechen-prioritetnykh-integratsionnykh-infrastrukturnykh-proektov-new.pdf

69. Жужлев, Г. Е. Инвестиции в транспортную инфраструктуру для реализации транзитного потенциала ЕврАзЭС / Г. Е. Жужлев [Электронный ресурс] // РИА Новости

70. Жунусов А.О. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка // Инновации транспорта. – 2018. – №1(31). – С. 6.

71. Закон Республики Казахстан от 14 октября 2014 года «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе»

72. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации. 10 ноября 2020 года [Электронный ресурс] // Президент России. URL: http://kremlin.ru/acts/news/64384

73. Зворыкина Ю.В., Кофнер Ю.Ю., Пакулов С.И. Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС. Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 9. С. 94-104

74. Зейналова Л. Азербайджан становится центром глобальных поставок — транспортная стратегия 20 лет приносит свои плоды; Строительство железной дороги Горадиз — Агбенд завершено на 48%

[Электронный ресурс] // Media.az. 15.09.2024. URL: https://media.az/society/1067949102/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-goradiz-agbend-zaversheno-na-48/

75. Знатнов С.С. К вопросу о пропуске международного транзита по территории России с использованием внутренних водных путей // Transport business in Russia, №1 2016

76. Иванов О.В., Тонконог В.В. Анализ конкурентной среды предприятий водного транспорта. Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2022. № 2 (39). С. 77-80

77. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // Новости науки и технологий. - 2015. - № 1

78. Ивуть, Р. Б. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: теория, методология, практика / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель. - Могилёв : Белорусско-Российский ун-т, 2023. - 192 с.

79. Иержати Сайлик. Совершенствование форм международной экономической интеграции Российской Федерации и стран Азии : на примере сотрудничества в сфере нефтегазовой отрасли России и Китая : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 5.2.5.

80. Импорт и транзит // РЖД Бизнес Актив. https://rzdba.ru/

81. Интеграционные аспекты экономического развития государства и регионов в глобальных условиях / Монография. Том Часть 2. Под общей редакцией Адамановой З.О.. Симферополь, 2016. С.49-88

82. Интерактивная карта ЕЭК // https://eec.eaeunion.org/comission/economic-potential/

83. Исингарин Н.Г. Транспорт – магистраль экономической интеграции в СНГ. – Алматы: «Атамура», 1998. – 256 с.

84. Использование иностранных водительских удостоверений в России // https://www.garant.ru/actual/voditel/1807281/?ysclid=mdwtuynse935465168

85. Как развивается транспортный макросектор российской экономики в 2024 году. URL : https://runews24.ru/articles/26/05/2023/8c9d5c874fC37313aff42c 117ce1e36

86. Канторович Л.В. Экономико-математические работы. Новосибирск: Наука, 2011. С.72.

87. Кашкин, С. Ю. Право Евразийского экономического союза : учебник / С. Ю. Кашкин, А. О. Четвериков. — Москва : Проспект, 2016. — 192 с.

88. Кожошев А.О. Цифровизация транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе // Интеллектуальные транспортные системы России. Режим доступа: https://www.itsjournal.ru/articles/international-experience/tsifrovizatsiya-transportnoy-deyatelnosti-v-evraziyskom-ekonomicheskom-soyuze/

89. Коммерсант, газета от 16.02.2022 //https://www.kommersant.ru/doc/5217485

90. Комов М.С. Единое транспортное пространство в ЕАЭС: перспективы создания единой системы межгосударственного регулирования // Экономика и предпринимательство, № 4 (129), 2021. С. 139-143

91. Комов М.С. Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов Евразийского экономического союза // Экономика и предпринимательство. № 6 (179) 2025 г. С.387-390

92. Комов М.С. Подход к концепции формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе // Экономика и предпринимательство. № 9 (182) 2025 г.

93. Комов М.С. Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта в Евразийском экономическом союзе и стратегические направления их решения // Экономика устойчивого развития. № 3 (63) 2025.

94. Комов М.С. Роль транспорта в развитии региональных интеграционных процессов в мировой экономике // Региональные проблемы преобразования экономики, №8, 2018. С.192-199

95. Комов М.С. Теоретические подходы к интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения. Финансовая экономика. 2022. № 3. С. 146-148

96. Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Тарифное обеспечение формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Инновации и инвестиции. 2026. № 4. С. 123-125

97. Комов М. С., Сапожникова Е. С., Чугунова О. А., Горшков Е. А. Формирование финансового механизма стимулирования развития единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Экономика строительства. 2026. № 4. С. 541-544.

98. Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки, 2018 №5, https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf

99. Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы // Монография. Москва: МАКСПресс, 2021, 128с.

100. Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/564

101. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.)

102. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (Лондон, 9 апреля 1965 г.) // https://base.garant.ru/77663184/?ysclid=me3yjz3d7m404480671

103. Константинов И.М., Юстратова И.Л. Трансъевропейские транспортные коридоры // Материалы научно-практической конференции «Наука и социум». 2021. С.77

104. Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 25.04.2025 № Р-2/25 «О разъяснении положений пунктов 8, 9, 10 и 10 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

105. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году // Информационно-аналитический обзор https://index1520.com/upload/medialibrary/8da/ERAI-2021_RU.pdf?ysclid=lt8h44xxm0206015351

106. Концепция технологического развития Российской Федерации на период до 2030 г. / Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2023 г. №1315-р

107. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

108. Котляр В. Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика // URL: http://russiancouncil

109. Кошкаров Е. Институт уполномоченных экономических операторов: новая жизнь старого знакомого // Деловая Россия, 2024. https://deloros.ru/press-centr/slovo-gensoveta/institut-upolnomochennykh-ekonomicheskikh-operatorov-novaya-zhizn-starogo-znakomogo/

110. Краткий экономический словарь / по ред. Ю.А. Белика и др. – М.: Политиздат, 1987. – 399с.

111. Крупнейший железнодорожный мост для Зангезурского коридора будет построен в АР [Электронный ресурс] // Sputnik Азербайджан. 2022.

URL: https://az.sputniknews.ru/20221124/ krupneyshiy-zheleznodorozhnyy-most-dlya-zangezurskogo-koridora-budet-postroen-v- ar-448906686.html

112. Кудрявцев А.М., Руднева Л.Н. методика комплексной оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство, № 8(254) /апрель 2014, с.113-114

113. Кудряшов Н. Г. Барьеры и проблемы развития транспортно-логистической отрасли в Республике Беларусь // Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции [Электронный ресурс] : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Респ. Беларусь, Минск, 25 марта 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2020. – С. 29-33.

114. Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3 (62). С. 92-99

115. Куприянова А. Н. Таможенный контроль товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом. Автореферат дипломной работы. // Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, Саратов, 2023. http://elibrary.sgu.ru/VKR/2023/38-05-02_133.pdf

116. Лапидус Б.М. Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. М.: Прометей, 2020;

117. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского Экономического Союза // Проблемы национальной стратегии. 2017.№4. С.152.

118. Ларин О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 171 с.

119. Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс,

один путь» и технологии цифровой железной дороги. // Современные информационные технологии и ИТ-образование, Т.13 №3, 20

120. Левченко Т.А. Реализация инициативы «Один пояс – один путь»: цели, достижения, вызовы. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2020. Т. 9. № 4(33). С.214.

121. Леонтьев Р.Г., Кириченко Л.П.. Конкурентоспособность транспортных коридоров и ее объективная оценка - факторы социально-экономического развития региона // Власть и управление на Востоке России. 2007. №3(40)

122. Леонтьев Р.Г., Комарова В.В. Формирование тарифов на железнодорожные перевозки как фактор регионального развития // Власть и управление на Востоке России. №3 (48), 2009

123. Лесняков А.А. Совершенствование механизма формирования единого транспортного пространства на территории Евразийского экономического союза: на примере автомобильных грузовых перевозок: дисс. кандидата экономических наук: 08.00.14;

124. Липский В.К., Комаровский Д.П. и др. Технические и ландшафтные характеристики магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов беларуси // Вестник Полоцкого государственного университета. №12, 2004. с.140-145

125. Лузянин С.Г. Один пояс, один путь: идея российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. №3. С.27.

126. Лукьянова В.Ю., Плюгина И.В. Институциональные основы функционирования интеграционных объединений на евразийском пространстве // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. № 1 (56), 2016 с.78-87

127. Лю В., Лю Ю. Один пояс, один путь: сравнительное исследование национальной и региональной политики. М.: Нестор-история, 2022. С.32.

128. МАПП «Верхний Ларс» сегодня: проблемы проезда и возможные решения // https://e1-card.ru/blog/strategiya/mapp-verkhnij-lars-segodnya-problemy-proezda-i-vozmozhnye-resheniya

129. Маратканова Э.М. Развитие модели инновационно-ориентированной фирмы в системе экономики знаний : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.01, Казань, 2022.

130. Маркаров А.А., Давтян В.С. Место и роль Армении в развитии евразийской транспортной инфраструктуры. Геоэкономика энергетики. 2023. Т. 23. № 3. С. 132-148

131. Маслова С.В., Соколов М.Ю. Трансграничные проекты государственно-частного партнерства: концептуальные особенности и практические аспекты управления // Вопросы государственного и муниципального управления. 2020. № 1. С.86-114

132. Матвеева Н.В., Чжао Фэнцай. «Один пояс, один путь»: место Китая в глобальной модели «двойной циркуляции» // Московский экономический журнал. 2021. № 9. URL: https://qie.su/otraslevaya-i-regionalnaya-ekonomika/moskovskii-ekonomicheskii-zhurnal-9-2021 -32/

133. Мачавариани Г. Основные показатели развития мировой экономики // ИМЭМО РАН, 2024

134. Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», 2018. – URL: http://titr.kz/ ru/ob-assotsiatsii/history

135. Международная Конвенция «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» от 18 мая 1973 года

136. Международные стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО

137. Мехдиев Э. Т.. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика № 2 (24) 2018

138. Минкоммерции КНР: в 2019 году Китай создаст ещё больше платформ для успешного достижения новых целей в совместном строительстве «Одного пояса, одного пути». - Пекин: Международное радио

Китая, 05 марта 2019 // http://russian.cri.cn/economy/weekly/356/20190305/257047.html

139. Моисеев А. В., Петросян К. Ц.. Основы экономики важнейших отраслей народного хозяйства СССР: Кн. для учителя / Под ред. А. В. Моисеева.— М.: Просвещение.— 192. 1984

140. Мокров Г.Г. Евразийский экономический союз: Демпинговый импорт и антидемпинговые меры защиты внутреннего рынка. М.: Проспект, 2022. С.161.

141. МФЦА, Aries Shipping Agency, сайт порта Поти, сайт порта Баку, Всемирный банк, VesselTracker.com

142. Национальные стандарты Российской Федерации «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем» и «Дорожные транспортные средства. Функциональная безопасность»

143. Национальный статистический комитет КР. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.stat.kg.

144. Начкин А. И., Матвеев А. Б. Теория и практика осуществления таможенных операций при осуществлении морских перевозок // Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию (IBCP’23) с. 194-197

145. Начкин А.И., Матвеев А.Б. Проблемы предварительного информирования при международных перевозках морским транспортом. В сборнике: Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию. Сборник докладов Международной практической конференции. Санкт-Петербург, 2023. С. 126-134

146. Непредсказуемая логистика эпохи перемен. Обзор. // https://www.interfax.ru/business/835549

147. Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса как фактор интеграции России в мировую экономику : диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.14 Москва 2015

148. Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса, как фактор интеграции России в мировую экономику: автореф. дис. д.э.н. М., 2015. С.18.

149. Нечепуренко И. Из Москвы в Мумбаи: Россия обращается к югу ради торговли [Электронный ресурс] // The New York Times, США. 16.09.2024. URL: https://inosmi.ru/20240316/rossiya-268254793. html (дата обращения: 20.09.2024).

150. Новикова Е.А. Влияние санкционных ограничений на транспортно-логистическую отрасль России // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. №11-3. С.9.

151. Новый торговый путь избавит Россию от санкций // Ритм Евразии. https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-03-17--novyj-torgovyj-put-izbavit-rossiju-ot-sankcij-pishut-smi-72142

152. Нурахметов Ержан: «За счет «цифры» можно увеличить пропускную способность и добиться снижения стоимости перевозок» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/23_10_17_1.aspx

153. О формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 31 января 2020 года № 4. [Электронный ресурс]. - URL.: http://docs.cntd.ru/document/564200761

154. Организация, экономика и планирования локомотивного хозяйства: Учебник для техникумов ж.-д транспорта / Е.Н. Исиков, С.С. Маслакова, А.Н. Митрофанова и др. 2-е изд. – М.: «Транспорт», 1983. – 359 с.

155. Орлов А.Л. Транспортная политика и транзитный потенциал РФ: восточный вектор: монография. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2011.

156. Основные показатели развития внутреннего водного транспорта государств-членов ЕАЭС, 2023 г // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/3f8/Statistika-po-vod-transp-2023.pdf

157. Основы таможенного дела// https://studfile.net/preview/7370540/page:103/

158. О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь

159. Отчёт «Logistics Performance Index 2023» Всемирного банка

160. Официальный сайт Азиатский Банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) https://www.aiib.org/

161. Официальный сайт АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» https://www.utlc.com/routes/

162. Официальный сайт ЕАБР // Режим доступа: https://eabr.org

163. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. // https://eec.eaeunion.org/

164. Официальный сайт Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан // https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd?lang=ru

165. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги», АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»)https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?redirected&id=2444

166. Официальный сайт Информационного агентства РЖД-партнёр. // https://www.rzd-partner.ru/

167. Официальный сайт Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут». // https://middlecorridor.com/ru/klientam/tarify

168. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. // https://www.economy.gov.ru/

169. Официальный сайт Организации сотрудничества железных дорог. // http://osjd.org/

170. Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе // http://www.dfo.gov.ru/press/press_service/5739/

171. Официальный сайт Счётной палаты Российской Федерации // https://ach.gov.ru/

172. Официальный сайт Федеральной таможенной службы России. https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/299514

173. Официальный сайт Эстонского союз международных автомобильных перевозчиков (ERAA) // https://www.eraa.ee/files/filemanager/files/Navigation_seals_in_the_Union_State__RU.pdf

174. Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: дис. ... канд. экон. наук. / МГИМО МИД России М.: , 2017. С. 117.

175. Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3(42). С. 205-209

176. Пак А.Ю. Подходы к концептуальной основе формирования евразийской промышленной политики в современных условиях // Финансовая экономика. 2024. № 2. С. 52-58

177. Пак. А.Ю. Сравнительный анализ элементов промышленной политики государств-членов ЕАЭС на современном этапе // Экономика и предпринимательство. № 2 (163), 2024. С.139-147

178. Пантина Т. А., Бородулина С. А.. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // Вестник

Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика, 2018, №3

179. Переварив» Карабах, азербайджано-турецкий тандем пойдет на Зангезур — тюрколог // Голос Армении. 01.10.2023 [Электронный ресурс]. URL: https://www.golosarmenii. am/article/192099/perevariv- karabax--azerbajdzhano-tureckij-tandem-pojdet-na-zangezur---tyurko- log

180. Перечень позиций Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм в тоннах загрузки универсальных вагонов // https://base.garant.ru/12131790/56ae36fc84d31bc2f9c0b07177fa16a9/

181. Перелыгина Е. Верхний Ларс: что это, где находится и почему он так часто закрыт? // Вестника Кавказа / https://vestikavkaza.ru/articles/verhnij-lars-kak-rabotaut-edinstvennye-vorota-iz-rossii-v-gruziu.html

182. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / 2017 / [Е.С. Алексеенкова, И.С. Глотова, А.В. Девятков и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам

183. Петраков Г. П. Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте : федеральный справочник. Т. 25. М. : 2011. – [Электронный ресурс]: Федеральный справочник : URL : http :// federalbook . ru /news/analitics/9.11.2011-3.html

184. Петров А. Зангезурский коридор — что это такое и зачем он нужен? [Электронный ресурс] // Вестник Кавказа. 01.03.2023. URL: https://vestikavkaza.ru/articles/zangezursku-koridor- cto-eto-takoe-i-zacem-on-nuzen.html

185. Планирование городских транспортных систем: качество, доступность, эффективность. Материалы Научно-практической конференции ОАО «НИИАТ» 14 марта 2023. https://www.niiat.ru/information/novosti/oao-niiat-provelo-nauchno- prakticheskuyu-konferenciyu-planirovanie-gorodskih-transportnyh-sistem-kachestvo-dostupnost-effektivno/

186. Подведение итогов деятельности Администрации СМП за 2017 г. // URL: http://www.nsra.ru/ru/glavnaya/novosti/n19.html

187. Полещук И. И. Логистика транзитных грузопотоков: состояние и перспективы развития / И. И. Полещук // Научные труды БГЭУ. - 2023. - Вып. 5. - С. 297-305.

188. Полещук И. И. Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / И. И. Полещук // Белорусский экономический журнал. - 2013. - N° 3.

189. Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

190. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию 22 февраля 2023 г. // Российская газета. – 2023. – №37. – С.2.

191. Постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь 30 мая 2023 г. № 37 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования»

192. Постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 (ред. от 07.06.2023) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2003 №4882)

193. Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе // https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/ru-eu-legislations.pdf

194. Приложение № 1 к Порядку регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

195. Приложение № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/3eb5b28db9797e51fda1017b395f55505ff8a307/

196. Приложение № 2. Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики // https://sudact.ru/law/dogovor-o-evraziiskom-ekonomicheskom-soiuze-podpisan-v/prilozhenie-n-24/prilozhenie-n-2_4/

197. Приложение № 5 к Договору о Евразийском экономическом союзе «Протокол о порядке зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие), их перечисления в доход бюджетов государств-членов»

198. Приложения № 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике» к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года

199. Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующие годы [Электронный ресурс] // Межгоссовет ЕврАзЭС. – Москва, – 2014. – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/30

200. Провозная способность Восточного полигона достигла в 2023 году 173 млн тонн // ТАСС, ttps://tass.ru/ekonomika/19886391?ysclid=lt8cj4a2kv721006824

201. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы (утверждена Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015). – Режим доступа: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70925970/#1000

202. Путин сказал о грядущем росте грузопотока Севморпути в десять раз к 2025 г. // URL: http://www.interfax.ru/business/601967

203. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров. Аналитический доклад // https://rusiranexpo.ru/wp-content/uploads/2023/11/202311

204. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 15 «О плане мероприятий («дорожной карте») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2021 - 2023 годы» // https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/b9f/Rasporyazhenie-15.pdf

205. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 «О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств - членов Евразийского экономического союза»

206. Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.10.2021 № 175 "Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов" // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_399396/16fa93e8a63d4f529c884a79976688d4074cae92/

207. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 года № 2991-р. Тарифная политика в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования на 2019–2025 годы

208. Распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 23 ноября 2020 г. № 29 "О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза"

209. Редкие земли. Возрождение Северного морского пути - главная забота российских полярников. 2016. 1 июля // URL: http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html

210. Рекомендации ЕЭК № 33 от 14 октября 2019 г. «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры»

211. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 ноября 2019 г.№ 36 «О повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок в международном сообщении государств - членов Евразийского экономического союза»

212. Рекомендация Коллегии ЕЭК от 22.12.2020 № 29 «О развитии международного железнодорожного пассажирского сообщения между государствами–членами Евразийского экономического союза»

213. Ремнёва Т.И. обеспечение экологической безопасности при эксплуатации объектов трубопроводного транспорта в евразийском экономическом союзе// вестник полоцкого государственного университета. Серия D, №5, 2017, с.185-188

214. Решение Высшего евразийского экономического совета от 25 мая 2023 года № 4 «Об оказании финансового содействия при реализации государствами-членами Евразийского экономического союза совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности»

215. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

216. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы»

217. Решение Интеграционного комитета ЕврАзЭС «О Положении о Совете по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС» от 5 апреля 2002 года № 92 // Режим доступа: https://docs.cntd.ru/document/902124372

218. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 июля 2016 г. № 80 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза»

219. Решение Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 9 декабря 2010 года № 65 «О ходе выполнения Плана действий по формированию Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации»

220. Решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС № 331 от 18 апреля 2007 г. // Режим доступа: https://www.conventions.ru/int/22503/

221. Решения Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза»

222. РЖД Логистика» хочет удвоить частоту отправок контейнерных поездов с Южного Урала в Иран. ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. URL: https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=214369

223. Российская экономика: проблемы и перспективы. – М.: Изд-во Института экономической политики, 2024. С.354.

224. Россия и страны мира: статистический ежегодник. – М.: Изд-во Федеральные службы государственной статистики, 2022. С.12.

225. Россия и страны мира: статистический ежегодник. – М.: Изд-во Федеральные службы государственной статистики, 2024. С.436.

226. Рынок грузовых железнодорожных перевозок стран Пространства 1520. М.: ИПЕМ, 2020. –108 с.

227. Рынок экспресс доставки в 2013-2014 годах и прогноз до 2017 года // РБК. М., 2015. С. 1617.

228. Саиян Г. О девятом пункте трехстороннего соглашения // Еркрамас. 23.12.2020. [Электронный ресурс]. URL: https://yerkramas.org/article/177808/o-devyatom-punkte-tryoxstoronnego-soglasheniya

229. Семин П.А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ : диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.14

230. Симонова Л.М., Черкашов Е.М. Глава 5. Новые транспортно-логистические форматы ведения международного бизнеса // Международное развитие бизнеса в условиях глобальной турбулентности. Учебное пособие. ТюмГУ-Press, Тюмень, 2025. С.115-131

231. Смородинцева Е. Е. Взаимодействие видов транспорта : курс лекций / Е. Е. Смородинцева, Н. В. Якушев. — Екатеринбург : УрГУПС, 2014. — 246с;

232. Собин А. Окно закрывается: как Китай строит транспортные коридоры в обход России // https://www.forbes.ru/mneniya/549258-okno-zakryvaetsa-kak-kitaj-stroit-transportnye-koridory-v-obhod-rossii?ysclid=mo9v1k0cdb21872473

233. Современное состояние и взаимосвязь транспортных комплексов государств-членов ЕврАзЭС // Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/68

234. Соглашение «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок»

235. Соглашение «О проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества» от 24 марта 2005 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://www.evrazes.com/docs/view/57

236. Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/901793372

237. Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств - членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры

238. Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Заключено в г. Москве 09.12.2010) // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113006/415bde81bced1b28371880bac29fedc95b8395a3/

239. Соглашение от 01.02.2019 «Соглашение о судоходстве» // https://www.alta.ru/tamdoc/19bn0005/

240. Соглашение от 19.04.2022 «Соглашение от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» // https://www.alta.ru/tamdoc/22bn0065/?ysclid=lpy8g5k3dp408443434

241. Соглашение от 20.10.2022 «Соглашение об учреждении Евразийской перестраховочной компании»

242. Список директив Европейского Союза // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.418be8da-62fa417e-a31080e2-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_Union_directives#Transport

243. Список конвенций об ИМО // https://www.imo.org/ru/about/conventions/pages/listofconventions.aspx

244. Средний торгово-транспортный коридор // https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf

245. Ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015)(с изм.идоп.,вступ.всилус12.08.2017).–Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

246. Статистический ежегодник Армении, 2024 / https://www.armstat.am/ru/?nid=586&year=2024

247. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2024 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. - Минск : Белстат, 2024. - 317 с

248. Степанян Т.М. Развитие международных транспортных коридоров на евразийском пространстве // Восточно-европейский научный журнал. №4-7 (44), 2019 с.59-65

249. Сунь Л. Эволюция развития международного промышленного сотрудничества между РФ и КНР // Экономические науки. №234 Год: 2024 С.571-576

250. Сунь Л. Эволюция развития международного промышленного сотрудничества между РФ и КНР // Экономические науки. №234 Год: 2024 С.571-576

251. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/26ab71da645b41efbb3f5d6bfa7efcfadaea8506/

252. Таможенный Союз и экономическое приграничные сотрудничество Республики Казахстан и Российской Федерации // https://vuzlit.com/2059857/tamozhennyy_soyuz_ekonomicheskoe_prigranichnye_sotrudnichestvo_respubliki_kazahstan_rossiyskoy_federatsii

253. Тарифная политика ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» на 2026 фрахтовый год https://www.railway.am/ctu/documents

254. Тарифы АО «Қазақстан Темір Жолы»// https://railways.kz/ru/infrastruktura/tarify/?ysclid=misor4b296775261641

255. Титов С. «Ложный транзит» и «перепродажа в пути»: как товары из Европы возят в Россию // https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyj-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v rossiu?ysclid=lw0sjylmg4294126765

256. Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. №3 (42) С. 151.

257. Топ-10 морских портов России. // Информационное агентство Credinform. https://credinform.ru/publications/35ab611c19a1

258. Транзитный сепаратизм на нефтегазовом пространстве ЕАЭС/СНГ доминирует // Ритм Евразии. https://www.ritmeurasia.ru/news--2019-01-16--tranzitnyj-separatizm-na-neftegazovom-prostranstve-eaes-sng-dominiruet-40554?ysclid=m9eazd06my785056558?print=1?print=1

259. Транскаспийский коридор – много планов и туманное будущее // https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-03-04--transkaspijskij-koridor-mnogo-planov-i-tumannoe-buduschee-71894?ysclid=m53yb5f8cx450562892

260. Транскаспийский международный транспортный маршрут // https://ru.wikipedia.org/wiki/Транскаспийский_транспортный_маршрут

261. Транспорт в России. 2024: Стат.сб./Росстат. – Т65 М., 2024 – 100 с

262. Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. - Минск : Нац. Стат. Ком. Респ. Беларусь, 2023. - 114 с.

263. Транспорт и связь СССР // https://istmat.org/files/uploads/17728/narhoz_sssr_1987_transport.pdf

264. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности : учебное пособие / В. И. Горшенин, Н. В. Михеев, И. А. Дробышев, С. В. Соловьев. — Воронеж : Мичуринский ГАУ, 2009. — 422 с.

265. Транспорт России: информационно-статистический бюллетень. 2022 год. М. 2023. 31 с. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf

266. Транспорт. Инфраструктура. // ЕЭК. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf

267. Транспортная система России - общая характеристика, структура и значение. URL: https://nauka.club/geografiya/transportnaya-sistema-rossii.html

268. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf

269. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. / Утв. Постановлением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р (с изм. и доп. от 11.07.2021). Раздел «Термины и определения»

270. Транспортные коридоры // Сайта центра ЕСИМО Минтранса России [Электронный ресурс]. – http://www.morinfocenter.ru/smp.asp

271. Транспортный коридор «Европа - Кавказ – Азия» / Информационно-аналитический центр Rybar. https://rybar.ru/piwigo/upload/2023/08/04/20230804192755-7331fb5a.jpg

272. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // ЕЭК, https://eec.eaeunion.org/upload/files/paos/library/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf

273. Трубопроводный транспорт нефти и газа. Решение типовых задач / Е. Л. Полубоярцев, П. В. Благовисный, Е. В. Исупова. – Ухта: УГТУ, 2014. – С. 8.

274. Турлай И. С. Влияние региональной экономической интеграции на привлечение прямых иностранных инвестиций (теоретические, методологические, эмпирические аспекты) : монография / И.С. Турлай. — Москва : ИНФРА- М, 2017. — 148 с.

275. Фёдоров Р. «Выход к морю»: страны ЕАЭС интегрируются в сфере водного транспорта // Евразия.Эксперт. https://eurasia.expert/eaes-integriruyutsya-v-sfere-vodnogo-transporta/?ysclid=m9ff2qzbrf315460754

276. Фиоктистов К.С. Проблемы развития транспортной системы в современных условиях // Вестник экономики и управления. 2021. №3. С.49.

277. Фрейдман О. А. Методология исследования и анализ показателей потенциала мезологистической системы (на примере Иркутской области) / О. А. Фрейдман // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. — 2015. — № 2. — С. 65–77

278. Функционирование внутреннего рынка Евразийского экономического союза // https://barriers.eaeunion.org/ru-ru/Pages/obstacle-limitations.aspx

279. Халилов Р.Р. Тенденции развития инвестиционных процессов в условиях евразийской экономической интеграции // Экономические науки. 2023, №6 (223)

280. Хейфец Б. Северный морской путь - новый транзитный маршрут «Одного пояса - одного пути» // Международная жизнь. №7, 2018

281. Храмчихин И.В. Механизмы государственного регулирования транспортной системы России // Вестник РЭА, № 2, 2010. С.42-47

282. Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2015. – 272 с

283. Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука»,2012. – 192 с.

284. Цветков В А., Медков А. А. Перспективы государственно-частного партнерства при строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры // Журнал экономической теории. 2008. № 1. С. 170–182.

285. Центральная энергетическая таможня. Общие сведения о ЦЭТ, включая регион деятельности // https://cet.customs.gov.ru/about/obshhaya-informacziya/obshhie-svedeniya-o-czet,-vklyuchaya-region-deyatel-nosti

286. Цзя Сун. Роль Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) в реализации проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» // Инновации и инвестиции. №5, 2016, с. 61-66

287. ЦИМ/СМГС - Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов / Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

288. Цифровой транспортный коридор. Краткое описание концепции. [Электронный ресурс]. - URL.: http://dtccluster.org/wp-content/uploads/2018/05/DTC+.pdf

289. Цифровые Транспортные Коридоры. Пакет цифровых услуг для транзитных коридоров ЕАЭС. Проектная сессия Рабочей Группы ЕЭК 10 августа 2016. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/2. Инфопарк_Пакет цифровых услуг для транзитных коридоров ЕАЭС.pdf

290. Черемных И. Северный морской путь и Суэцкий канал. 2017. 24 апреля // URL: http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html

291. Чупин А.Л. Интеллектуальные транспортные системы как фактор формирования единого транспортного пространства ЕАЭС (на примере международных автомобильных перевозок грузов) // Дисс. канд. экон. наук, РУДН, Москва, 2023

292. Шаряпова Ю. М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // Восточная аналитика. 2019. С.111-128

293. Швайченко О. Транссиб: тяжеловесный и скоростной // Направление Дальний Восток. - 2011. - № 4 (22). - [Электронный ресурс]. - ИКЬ: http://www.n-dv.ru/?pade=3&article=522.

294. Шелепов А.В. НБР и АБИИ как катализаторы частных инвестиций в инфраструктуру // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2018. Т. 18. № 3. С. 656—672. DOI: 10.22363/2313-0660-2018-18-3-656-672.

295. Шелепов А.В. Новые и «традиционные» многосторонние банки развития: результаты и перспективы сотрудничества // Вестник международных организаций. 2017. Т. 12. № 1. С. 127—147. DOI: 10.17323/1996-7845-2017-01-127.

296. Шелепов А.В. Формирование новых банков развития и рост влияния стран с формирующимися рынками в системе многосторонних финансовых институтов. Дисс. канд. экон. наук, 2019. С.115

297. Шелистов Ю.И., Ладвищенко В.Ю. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник Московского университета. Серия 12: политические науки. № 6, 2010. С. 84-94

298. Шемятенков В.Г. Европейская интеграция: Учеб. пособие. М.: Междунар. отношения, 2003

299. Щепетов П. А. К вопросу о дефиниции концепта «международный транспортный коридор» / П. А. Щепетов // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 701-720. – DOI 10.18334/eo.14.4.122379

300. Щербанин Ю. А. Международный обмен и транспорт / Ю. А. Щербанин. — СПб.: Лики России, 2003. — 69 с.

301. Экосистема цифровых транспортных коридоров Союза. 25.11.2019. [Электронный ресурс]. - URL.: https://transport-tranzit.by/ekosistema-tsifrovyh-transportnyh-koridorov-soyuza/

302. Эксперт. Зангезур является ключевым маршрутом для направлений с Севера на Юг и с Востока на Запад [Электронный ресурс] // Новости Армении — NEWS.am. 08.01.2024. URL: https://news.am/rus/news/801063.html (дата обращения: 25.09.2024).

303. Юсупова-Вельгорская Л.А. Лекции по дисциплине «Транспортная система». Донецк, 2017. С.5.

304. Якимов А.В. Направления и проблемы влияния института санкций на обеспечение эффективности транспортно-логистического комплекса экономики России // Проблемы менеджмента и маркетинга: материалы научн.-практ. конф. - Новосибирск, 2024. С.81-83.

305. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_2329.

306. Ambrosio L. Lectures on optimal transport. NY.: Springler, 2021. P.29.

307. An overview of the air services agreements concluded by the EU. URL: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT(2013)495849_EN.pdf.

308. Asian Infrastructure Investment Bank (2016). Pakistan: National Motorway M-4 Project. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/pakistan-national-motorway.html

309. Asian Infrastructure Investment Bank (2016). Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html

310. Asian Infrastructure Investment Bank. Mobilizing Private Capital for Infrastructure (Technical Note). 2018b. URL: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/mobilizing_private/Strategyon-Mobilizing-Private-Capital-for-Infrastructure.Technical-Note.pdf

311. Asian Infrastructure Investment Bank. Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB. Режим доступа: https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/membership-status/

312. Belt and road portal. URL: https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm

313. Bruck N. The Role of Development Banks in the Twenty-First Century // Journal of Emerging Markets. 1998. N 3. P. 61—90. URL: http://www.adfiap.org/wp-content/uploads/2009/10/the-role-of development-banks-in-the-twenty-first-century.p

314. China Development Forum (2021) The Future of Artificial Intelligence in China. March. P.164.

315. Cowie J. The economic of transport.Wash., 2009.P.4.

316. Crage A.B. The economy of services.NY.: ABC-press, 2020.

317. Debyser A. Aviation safety. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/134/aviation-safety.

318. Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf.

319. European Conference of Ministers of Transport (ECMT). URL: http:// www.cemt.org

320. Griffith-Jones S. What Can the Asian Infrastructure Investment Bank Learn from Other Development Banks? IDS Policy Briefing no. 113. 2016. URL: https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/123456789/11170/PB113_AGID545_AIIB_Online.pdf;sequence=1

321. Hoel L., Garber N. Transportation Infrastructure Engineering: A Multimodal Integration. Cengage Learning, 2007. P.42.

322. Humphrey C. Six proposals to strengthen the finances of multilateral development banks. ODI Working Paper 509. 2017. URL:https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/ 11451.pdf

323. Humphrey C. Six proposals to strengthen the finances of multilateral development banks. ODI Working Paper 509. 2017. URL: https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11451.pdf

324. Humphreys, M. Sustainability in European Transport Policy. London and New York: Routledge, 2011. P. 16., P. 23

325. Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs. Available at: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org. ohrlls/files/improving-transport-connectivity-lldcs-2022. Pdf

326. Insight: Blended finance in the national planning process. Deloitte. 2017.URL:https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/gx-blendedfinance-in-national-planning-process.pdf

327. Insight: Blended finance in the national planning process. Deloitte. 2017. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/gx blendedfinance-in-national-planning-process.pdf

328. Institutions of the EU: The European Commission [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/european-commission_en.

329. Ismailov Z; Kononov D. The New Silk Road: an Analysis of the Problems of Ensuring the Integrated Safety of Railway Transport // 15th International Conference Management of large-scale system development (MLSD), 2022

330. Lakshmanan, T. R., Anderson, W. P. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US Department of Transportation, Federal Highway Administration. Center for Transportation Transport and Regional Development // European Transport Economics ; Ed by J. Studies, Boston, 2002

331. LPI International, 2007'2016. [Электронный ресурс]. URL: http:// lpi.worldbank.org/international/global

332. Moschovou, T.P. Giannopoulos, G.A. Modeling Freight Mode Choicein Greece. Transport Research Arena. 2012. Vol. 48.P. 597-611.

333. Nedopil Wang Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024 [Электронный ресурс] // Green Finance & Development Center.

URL: https://green-fdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/

334. New Euro-Asian Land Transport Initiative (NELTI). Final Report. Available at: https://www.iru.org/ sites/default/files/2016-01/en-nelti-report-2010.pdf

335. Odiyo J. Green Economy in the Transport Sector. NY.: Springler, 2021. P.110-124.

336. Pernice D. Common transport policy: Overview. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview.

337. Pernice D. Common transport policy: Overview. URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview.

338. Regulation (EU) no 913/2010 of the European parliament and of the council of 22 September 2010 // https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF

339. Sebastian J. The finishing stroke of world economy. Wash., 2020. P.72.

340. The Annual Energy and Transport Review for 2004. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. P. 34.

341. The Guardian (2015). Support for China-led development bank grows despite US opposition. 14 March 2015. Режим доступа: http://www.theguardian.com/world/2015/mar/13/support-china-led-development-bank-grows-despite-us-opposition-australia-uk-new-zealand-asia

342. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource] // World Bank.

343. The Wall Street Journal (2015). Germany, France, Italy to Join China-Backed Development Bank. Режим доступа: http://www.wsj.com/articles/germany-france-italy-to-join-china-backed-development-bank- 1426597078

344. The Central Asia Regional Economic Cooperation. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.carecprogram.org

345. Trade and Development Report, 2015: Making the international financial architecture work for development. UNCTAD. 2015. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf

346. Tumlin J. Sustainable Transportation Planning: Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities. Wiley, 2012. P.147.

347. Vasigh B., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications. NY.: Routledge, 2018; 3rd edition. P.8.

348. Vinokurov, E. (Editor), Amangeldy, S., Ahunbaev, A., Zaboev, A., Kuznetsov, A., Malakhov, A. (2024) The Eurasian Transport Network. Reports 24/6. Almaty: Eurasian Development Bank

349. Vinokurov, E., Jadraliyev, M., Shcherbanin, Yu. (2009) The EurAsEC Transport Corridors. EDB Sector Report, March. Available at: https://eabr.org/upload/iblock/ e5a/EurAsEC_Trans_Cor.pdf (Accessed 28 September 2022).

350. White Paper on growth, competitiveness, and employment: The challenges and ways for- ward into the 21st century. COM(93) 700 final. Brussels, 1993. 5 Dec. Ch. 6. http://europa.eu.int/en/ record/white/c93700/ch6_1.html

351. White paper. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system: офиц. сайт Европ. Комиссии. URL: http://eur-lex.europa.eu/ LexUriServ/ LexUriServ.do?uri= COM:2011:0144:FIN:EN:PDF

Приложение 1.

Основные элементы транспортной системы интеграционного объединения



Источник: составлено автором

Приложение 2.

Система показателей комплексной оценки эффективности транспортной системы ЕАЭС

Группа показателей	Показатели в составе группы	Метод расчёта
Показатели оценки уровня развития транспортной инфраструктуры интеграционного объединения	– протяженность путей сообщения интеграционного объединения (Lобщ.)	Lобщ. $= \sum L_i$ где Li – суммарная протяженность путей сообщения по i-му виду транспорта в интеграционном объединении, в км.
	– протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов (Lобщ. нов)	Lобщ. нов. $= \sum L_{i\,н}$ где Li н – суммарная протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов в интеграционном объединении, в км
	– плотность путей сообщения (Р)	$Р = \frac{L}{S}$ где L — суммарная протяженность путей сообщения в интеграционном объединении, в км S — площадь интеграционного объединения, в км2
	– средняя скорость перевозки груза конкретным видом транспорта (Vср)	Vср. = tн / S, где S — преодоленное расстояние (пробег), км, tн — общее время выполнения задания, включая простои под погрузкой и разгрузкой и др.
	– время прохождения транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе интеграционного объединения (Tобщ. т. о.)	Tобщ. т. о. $= \sum Т_{т.о.}$ где Tт.о. – суммарное время прохождения транспортом необходимых таможенных операций, в ч.
Показатели оценки уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок в интеграционном объединении	– объем перевозок грузов отдельным видом транспорта в интеграционном объединении (Qобщ. гр.)	Qобщ. гр. $= \sum Q_{i\,1}$ где Qi1 – объем перевозок грузов выполненный 1-м видом транспорта i-ой страной-членом интеграционного объединения за отчетный период, в т.

	– грузооборот на і-м виде транспорта в интеграционном объединении *(W);*	$W = Q_{общ.гр.\ i} \times Li$, где $Q_{общ.гр\ i\text{-м}}$ – количество перевезенного груза і-м видом транспорта в интеграционном объединении за отчетный период, в т.; Li – расстояние перевозки груза і-м видом транспорта, в км.
	– коэффициент использования пробега на рынке грузовых перевозок в интеграционном объединении (Кисп. пр);	$$\text{Кисп. пр} = \frac{L\text{гр}}{L\text{общ.}},$$ где Lгр – расстояние пробега транспортного средства с грузом, в км Lобщ.- общий пробег грузового транспортного средства, в км
Показатели оценки уровня конкурентоспособности перевозчиков в интеграционном объединении	– количество новых перевозчиков на отдельном сегменте рынка из государств-членов интеграционном объединении *($Q_{общ.ин.пер}$.)*	$$Q\text{общ. н. пер.} = \sum Q_{\text{н.пер.}}$$ где Qн.пер – суммарное количество перевозчиков из государств-членов интеграционного объединения, появившихся на отдельном сегменте грузовых перевозок в интеграционном объединении за отчетный период
	– количество иностранных перевозчиков на отдельном сегменте рынка в интеграционном объединении *($Q_{общ.н.пер}$.)*	$$Q\text{общ. ин. пер.} = \sum Q_{\text{ин.пер.}}$$ где Qин.пер – суммарное количество иностранных перевозчиков, появившихся на отдельном сегменте грузовых перевозок в интеграционном объединении за отчетный период
Показатели оценки уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы интеграционного объединения	– доля инвестиций в транспортную инфраструктуру интеграционного объединения (Dтр.)	$$D\text{тр.} = \frac{I_{\text{тр}}}{I_{\text{общ.}}},$$ где $I_{\text{тр}}$– объём инвестиций в транспортную систему интеграционного объединения, $I_{\text{общ.}}$ – общий объём инвестиций по всем отраслям интеграционного объединения
	– объём частных инвестиций в транспортную отрасль интеграционного объединения (Iобщ. гос. тр.)	$$I\text{общ. гос. тр.} = \sum I_{\text{гос.тр.}}$$ Iгос. тр. –суммарное количество всего объема государственных инвестиций в транспортную отрасль

		интеграционного объединения, в млн.долл.
	– объём государственных инвестиций в транспортную отрасль интеграционного объединения (Iобщ. част. тр.)	Iобщ. част. тр. $= \sum I_{\text{част.тр.}}$ Iчаст. тр. –суммарное количество всего объема привлеченных частных инвестиций в транспортную отрасль интеграционного объединения, в млн.долл.
Показатели оценки эффективности международных транспортных коридоров	– тариф за перевозку по i-му транспортному коридору (T_i) – экономический эффект выбора i-го транспортного коридора ($\Delta Э i$)	$T_i = T_{пер.гр} \times L + T_{п-р} + T_{п-в} + T_{н-к} + T_{допол}$ $T_{пер.гр}$- затраты на перемещение груза L- расстояние перевозки $T_{п-р}$ – затраты на погрузочно-разгрузочные работы $T_{п-в}$ – затраты на подвоз (вывоз) к магистральному транспорту $T_{н-к}$- затраты на начально-конечные операции $T_{допол.}$ – дополнительные затраты (связанные с сервисным обслуживанием, страхованием, таможней и др.) $\Delta Э i = (T_{альт.} - T_{i.}) \times Q$ $T_{альт}$- плата за перевозку по альтернативному машруту T_i – плата за перевозку по выбранному маршруту
Показатели оценки уровня согласованности и унификации нормативно-правовой базы транспортной системы интеграционного объединения	– количество унифицированных нормативно-правовых документов, регулирующих транспортную отрасль в интеграционного объединения (Qобщ. ун.)	Qобщ. ун. $= \sum_{i=1}^{n} Qi$ ун. док где Qун. док – суммарное количество унифицированных документов, регулирующих автотранспорт в интеграционном объединении за отчетный период i -отдельный сегмент рынка транспортных услуг (вид транспорта)
Социально-экономические показатели	– транспортная мобильность (подвижность) населения ($T_м$)	$Тм = \frac{\sum HL \text{ пас.}}{H}$ HL пас – пассажирооборот, пасс.-км H – численность населения

	– транспортоёмкость транспортной системы интеграционного объединения (Те)	$\text{Те} = \frac{\sum PL\text{пр.тр.}}{\text{ВВП}_{\text{ин.об}}} \text{X}100$ $L\text{пр. тр.}$ – приведенная продукция транспорта (объём перевозок) $\text{ВВП}_{\text{ин.об.}}$ – совокупный валовый продукт государств-членов интеграционного объединения

Источник: составлено автором на основе: Ларин О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 171 с.; Смородинцева Е. Е. Взаимодействие видов транспорта : курс лекций / Е. Е. Смородинцева, Н. В. Якушев. — Екатеринбург : УрГУПС, 2014. — 246с; Лесняков А.А. Совершенствование механизма формирования единого транспортного пространства на территории Евразийского экономического союза: на примере автомобильных грузовых перевозок: дисс. кандидата экономических наук: 08.00.14; Кудрявцев А.М., Руднева Л.Н. методика комплексной оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство, № 8(254) /апрель 2014, с.113-114

Приложение 3.
Расчёт отдельных показателей оценки эффективности формируемой транспортной системы ЕАЭС

Группа показателей	Показатели в составе группы	Метод и результаты расчёта
Показатели оценки уровня развития транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	– протяженность путей сообщения интеграционного объединения (Lобщ.)	Lобщ. 2024 $= \sum L_i$= 1900 тыс км + 108 тыс км + 793,5 тыс км + 107, 5 тыс км = 2909 тыс км (по автомобильному, ж/д, воздушному, внутреннему водному, видам транспорта) где Li – суммарная протяженность путей сообщения по i-му виду транспорта ЕАЭС, в км.
	– протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов (Lобщ. нов)	Lобщ. нов. 2024 $= \sum L_{i\ н}$= 1000 км +110 км = 1110 км (автомобильные + ж/д в 2024г) где Li н – суммарная протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов в ЕАЭС, в км
	– плотность путей сообщения (Р)	Р $= \frac{L}{S}$ = 2909 тыс км /20 000 тыс км^2=0,14545 где L — суммарная протяженность путей сообщения в ЕАЭС, в км S — площадь ЕАЭС, в км2
	- средняя скорость перевозки груза конкретным видом транспорта (Vср)	Vср.2019г = tн / S = 1056 км/сут Vср.2024г = tн / S = 729 км/сут где S — преодоленное расстояние (пробег), км, tн — общее время выполнения задания, включая простои под погрузкой и разгрузкой и др.
	– время прохождения транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС (Tобщ. т. о.)	Tобщ. т. о. 2024 $= \sum$ Т т.о. $=$ 40минут Tобщ. т. о. 2025 $= \sum$ Т т.о. $=$ 72 часа где Tт.о. – среднее время прохождения транспортом необходимых таможенных операций в одном пункте пропуска, в ч.

Показатели оценки уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок в ЕАЭС	– объем перевозок грузов отдельным видом транспорта ЕАЭС (Qобщ. гр.)	Qобщ. гр. 2023 $= \sum Q_{i\,1} = 6{,}1$ трлн т. Qобщ. гр. 2024 $= \sum Q_{i\,1} = 6{,}2$ трлн т. где Qi1 – объем перевозок грузов выполненный i-ой 1-м видом транспорта страной-членом ЕАЭС за отчетный период, в т.
	– грузооборот на i-м виде транспорта в ЕАЭС *(W);*	$W_{2023} = Q_{общ.гр.\,i} \times Li = 6135{,}2$ млрд т-км $W_{2024} = Q_{общ.гр.\,i} \times Li = 6181{,}9$ млрд т-км где $Q_{общ.гр\ i\text{-м}}$ – количество перевезенного груза i-м видом транспорта в ЕАЭС за отчетный период, в т.; Li – расстояние перевозки груза i-м видом транспорта, в км.
Показатели оценки использования транзитного потенциала ЕАЭС	– коэффициент использования транзитного потенциала ($К_{исп.тр.}$)	$К_{исп.тр.2024} = \frac{Q_{тр.ф.t}}{Q_{тр.п.t}} = 1249$ где $Q_{тр.ф.t}$ – реальный (фактический) объем международного транзита, $Q_{тр.п.t}$ – потенциально возможный объем международного транзита, t – анализируемый период времени (один год). $Q_{тр.п.t}$ - объём перевозок, следующих по альтернативным маршрутам, в обход интеграционного объединения.
	– транзитные провозные возможности транзитных маршрутов (Wтр. пр. воз.)	Wтр. пр. воз. $= \sum_{i=1}^{n}(\frac{Q_1 \times V_1}{L_1}) =$ 12899 млн. тонн (для ж/д транспорта) , где Q - объема транзитного потока по i-му маршруту, V – средняя скорость транзитного потока i-го маршрута, L – протяженность i-го транзитного маршрута, n – количество транзитных маршрутов
	– время движения транзитного грузопотока (Tтр.)	Tтр. $= \frac{L_i}{V_i}$ =8,8 суток (для начальной и конечной точки МТК «Север-Юг» используя контейнерный поезд), где L_i – протяженность i-го транзитного маршрута, V –

		средняя скорость транзитного потока i-го маршрута.
	– доля транзитного грузооборота, приходящаяся на 1 млн. долларов валового продукта интеграционного объединения (Wr)	$\text{Wr2020} = \frac{\sum W}{\text{ВВП}} \text{X100} = 3{,}50$ т-км/долл. $\text{Wr2023} = \frac{\sum W}{\text{ВВП}} \text{X100} = 2{,}34$ т-км/долл. где $\sum$W – суммарный грузооборот государств-членов ЕАЭС, т-км ВВП – суммарный ВВП государств-членов ЕАЭС в сопоставимых ценах, долл.
	– доля дохода от транзита в общей величине валового продукта интеграционного объединения (Y)	$\text{Y2020} = \frac{\text{Yr}}{\text{ВВП}} \text{X100} = 1{,}07$ $\text{Y2023} = \frac{\text{Yr}}{\text{ВВП}} \text{X100} = 1{,}24$ где Yr – доход от транзита грузов, млрд. долл. ВВП – суммарный ВВП государств-членов ЕАЭС в сопоставимых ценах, млрд, долл.
	– частота совершаемых транзитных перевозок ($Ч_{тр.п.}$)	$Ч_{тр.п.2023} = \frac{N}{T_i}$ =5663 рейсов в год $Ч_{тр.п.2024} = \frac{N}{T_i}$ =5546 рейсов в год где N – фактическое количество осуществляемых транзитных перевозок за i-й период (принимаем за одну контейнерную перевозку 1 ж/д состав вместимостью 119 контейнеров), T_i – продолжительность i-го периода.
	– доля использования мультимодальных контейнерных перевозок в общем объёме транзитных потоков ($W_{м.к.п.}$)	$W_{м.к.п.}2023 = \frac{\sum W}{Q} \text{X100} = 6{,}5\%$ $W_{м.к.п.}2025 = \frac{\sum W}{Q} \text{X100} = 5{,}1\%$, где W-объём мультимодальных контейнерных перевозок по всем транзитным маршрутам, Q – общий объем транзитного потока
Показатели оценки уровня конкурентоспособности перевозчиков в ЕАЭС	– количество новых перевозчиков на отдельном сегменте рынка из государств-членов ЕАЭС ($Q_{общ.ин.пер.}$)	Qобщ. н. пер. $2023 = \sum Q_{\text{н.пер.}} = 44758$ Qобщ. н. пер. $2024 = \sum Q_{\text{н.пер.}} = 42347$

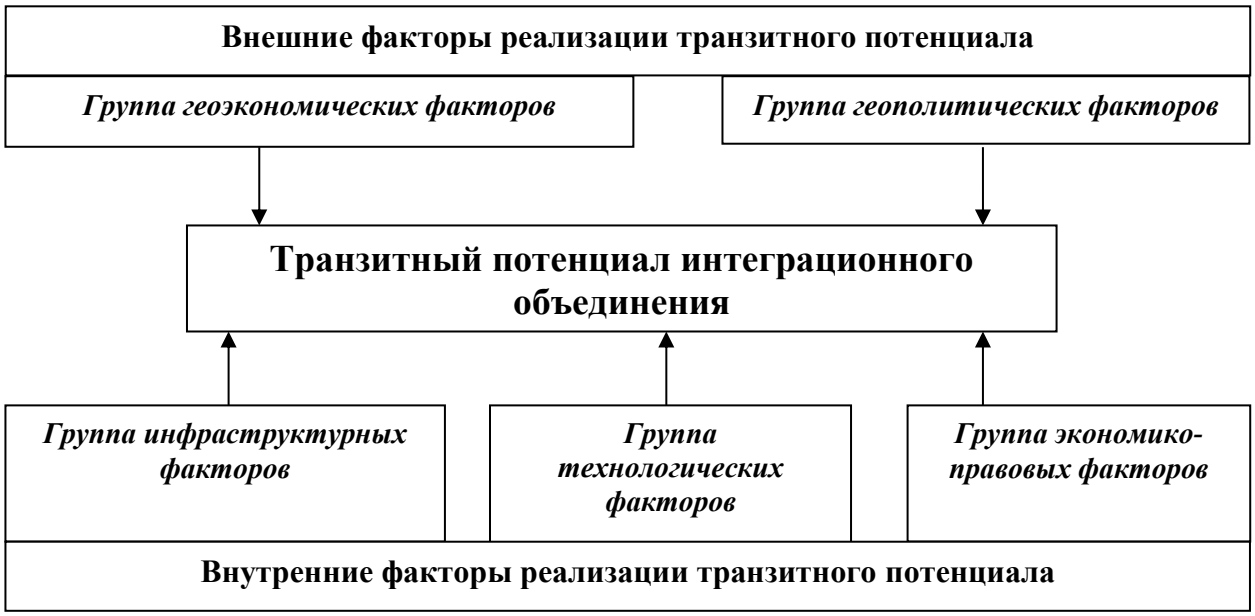
		где Qн.пер – суммарное количество перевозчиков из государств-членов ЕАЭС, появившихся на отдельном сегменте грузовых перевозок в ЕАЭС за отчетный период *данные по сегменту автомобильных грузоперевозок
	– количество иностранных перевозчиков на отдельном сегменте рынка в ЕАЭС *($Q_{общ.н.пер}$.)*	Qобщ. ин. пер. 2023 $= \sum Q_{\text{ин.пер.}} = 1280$ Qобщ. ин. пер. 2024 $= \sum Q_{\text{ин.пер.}} = 1018$ где Qин.пер – суммарное количество иностранных перевозчиков, появившихся на отдельном сегменте грузовых перевозок в ЕАЭС за отчетный период *данные по сегменту автомобильных грузоперевозок
Показатели оценки уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы ЕАЭС	– доля инвестиций в транспортную инфраструктуру ЕАЭС (Dтр.)	$D\text{тр.} = \frac{I_{\text{тр}}}{I_{\text{общ.}}} = 2{,}8\%$ где $I_{\text{тр}}$– объём инвестиций в транспортную систему ЕАЭС, $I_{\text{общ.}}$ – общий объём инвестиций по всем отраслям ЕАЭС
	– объём частных инвестиций в транспортную отрасль ЕАЭС (Iобщ. гос. тр.)	Iобщ. гос. тр. $2024 = \sum I_{\text{гос.тр.}} = 14172$ млн. долл Iгос. тр. −суммарное количество всего объема государственных инвестиций в транспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.
	– объём государственных инвестиций в транспортную отрасль ЕАЭС (Iобщ. част. тр.)	Iобщ. част. тр. $2024 = \sum I_{\text{част.тр.}} = 69196$ млн. долл Iчаст. тр. −суммарное количество всего объема привлеченных частных инвестиций в транспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.
Показатели оценки эффективности международных транспортных коридоров	– тариф за перевозку по i-му транспортному коридору (T_i)	$T_i = T_{\text{пер.гр}} \times L + T_{\text{п-р}} + T_{\text{п-в}} + T_{\text{н-к}} + T_{\text{допол}}$ $T_{\text{пер.гр}}$- затраты на перемещение груза

	– экономический эффект выбора i-го транспортного коридора ($\Delta Эi$)	L- расстояние перевозки $Т_{п-р}$ – затраты на погрузочно-разгрузочные работы $Т_{п-в}$ – затраты на подвоз (вывоз) к магистральному транспорту $Т_{н-к}$- затраты на начально-конечные операции $Т_{допол.}$ – дополнительные затраты (связанные с сервисным обслуживанием, страхованием, таможней и др.) $\Delta Эi = (Т_{альт.} – Т_{i.}) \times Q$ $Т_{альт}$- плата за перевозку по альтернативному маршруту $Т_i$ – плата за перевозку по выбранному маршруту Q- объём перевозимого груза, т
Социально-экономические показатели	– транспортная мобильность (подвижность) населения ($Т_м$)	$Тм2023 = \frac{\sum HL\ пас.}{Н} = 3,64$ $Тм2024 = \frac{\sum HL\ пас.}{Н} = 3,52$ HL пас – пассажирооборот, пасс.-км Н – численность населения
	– транспортоёмкость транспортной системы ЕАЭС (Те)	$Те2023 = \frac{\sum PL пр.тр.}{ВВП_{ЕАЭС}} \times 100 = 0,0045$ $Те2023 = \frac{\sum PL пр.тр.}{ВВП_{ЕАЭС}} \times 100 = 0,0044$ $L пр.тр.$ – приведенная продукция транспорта (объём перевозок) $ВВП_{ЕАЭС}$ – совокупный валовый продукт государств-членов ЕАЭС

Источник: рассчитано автором на основе: ЕЭК. Транспорт. Динамические ряды; Федеральная таможенная служба; Евразийский Экономический Союз в цифрах: Статистический сборник. – М., 2023; Доклад об анализе результатов реализации мероприятий государств – членов Евразийского экономического союза по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты); Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2023 году;

Приложение 4.

Факторы, влияющие на развитие и реализацию транзитного потенциала интеграционного объединения



Источник: разработано автором на основе Р.Б. Ивуть, А.С. Зиневич. Формирование организационно-экономических основ развития транзитного потенциала республики Беларусь в области автомобильных перевозок // Вестник науки и образования Северо-Запада России, 2015, Т. 1, № 1

Приложение 5.
Грузовые коридоры ЕС в Регламенте (ЕС) № 913/2010 от 22 сентября 2010 года

1. Коридор Нидерланды – Бельгия – Германия – Италия (Зебрюгге - Антверпен/Роттердам - Дуйсбург - [Базель] - Милан Генуя);

2. Коридор Нидерланды – Бельгия – Люксембург – Франция (Роттердам-Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базель]);

3. Коридор Швеция – Дания – Германия – Австрия – Италия (Стокгольм-Мальме-Копенгаген-Гамбург-Инсбрук-Верона Палермо);

4. Коридор Португалия – Испания – Франция (Синес-Лиссабон/Лейксис – Мадрид-Медина дель Кампо/Бильбао / Сан-Себастьян-Ирунбордо-Париж / Гавр / Мец Синес-Эльвас/Альхесирас);

5. Коридор Польша – Чехия – Словакия – Австрия – Италия – Словаения (Острава / Жилина - Братислава / Вена/ Клагенфурт - Удине - Венеция / Триест / Болонья / Равенна/ Грац - Марибор - Любляна - Копер / Триест);

6. Коридор Испания – Франция – Италия – Словения - Венгрия (Альмерия - Валенсия/Мадрид - Сарагоса/Барселона - Марсель Лион - Турин - Милан - Верона - Падуя/Венеция - Триест/Коперляна - Будапешт - Захони (венгерско-украинская граница);

7. Коридор Чехия – Австрия – Словакия – Венгрия – Румыния – Болгария – Греция (Бухарест – Констанца - Прага - Вена/Братислава – Будапешт - Видин - София - Салоники - Афины);

8. Коридор Германия – Нидерланды – Бельгия – Польша - Литва (Бремерхафен/Роттердам/Антверпен - Ахен/Берлин - Варшава Тересполь (польско-белорусская граница)/Каунас),

9. Коридор Чехия – Словакия (Прага - Горни Лидеч - Жилина - Кошице).

Источник: составлено автором на основе Regulation (EU) no 913/2010 of the European parliament and of the council of 22 September 2010 // https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF

Приложение 6.
Направления и меры повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров ЕАЭС с достигаемыми конкурентными преимуществами

Направления повышения конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС	Меры в рамках предложенного направления	Достигаемое конкурентное преимущество
II. Развитие физической («жёсткой»[450]) инфраструктуры транспортных коридоров		
1. Развитие транспортной инфраструктуры МТК	- Ликвидация «узких мест» и «недостающих звеньев» - внедрение мультиколейного подвижного состава - повышение пропускной способности пунктов пропуска транспортных узлов, стыкующим различные виды транспорта увеличение количества путей и длину железнодорожных станций - строительство сухих портов и др.	- ускорение движения транспортного грузопотока; - сокращение времени ожидания грузов и транспортных средств
2. Совершенствование технологий перевозочного процесса	- применение технологий контейнеризации перевозок - использования ускоренных контейнерных поездов - развитие системы транспортно-экспедиционного обслуживания - развитие мультимодальных технологий	- снижение стоимости перевозки груза до 20% - сокращение времени транспортировки
3. Развитие сети узловых транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на маршрутах евразийских транспортных коридоров	- строительство транспортно-логистических центров с современной складской инфраструктурой и технологиями - расширение функций узловых ТЛЦ: формирование и переформирование контейнерных поездов, складирование товаров с использованием современного автоматизированного погрузочно-разгрузочного оборудования, перегрузка и перевалка на различные виды транспорта, организация досмотро-контрольных	- ускорение и привлечение дополнительных транзитных потоков на транспортные коридоры ЕАЭС - рост доходов транспортно-логистических компаний

[450] Термин «жёсткая» и «мягкая» инфраструктура используется ЕАБР применительно к Евразийскому транспортному каркасу

	мероприятий	
II. Развитие нефизической «мягкой» инфраструктуры		
1. Разработка и введение конкурентоспособных тарифов и координация тарифной политики	- введение сквозных транзитных тарифов, цель которого - введение гибкой системы льготных скидок - формирование конкурентоспособных тарифов с участием правительств государств-членов ЕАЭС, в том числе путём субсидирования - координация тарифной политики при осуществлении перевозок по каждому коридору	- значительное сокращение последовательных провозных транзитных платежей - снижение издержек транспортных компаний
2. Гармонизация таможенных процедур и упрощение пересечения границ по маршрутам транспортных коридоров	- правовая гармонизация в сфере таможенного оформления и упрощения процедур пересечения границ - современное информационное обеспечение процедур пересечения границ - прозрачное и предсказуемое толкование и применение таможенных правил - использование таможенными органами единой системы гарантий - увеличение пропускной способности и технической оснащенности большинства пунктов пропуска	- существенное сокращение времени, потраченное на границе
3. Цифровая трансформация процесса перевозки по транспортным коридорам	- расширение практики внедрения электронного документооборота на таможенных пунктах всех государств-членов (электронные накладные, декларирование и др.), EDI-технологий, взаимное признание электронных документов (электронной предварительной информации), получение разрешений на международные транзитные перевозки - обеспечение совместимости разрозненных интеллектуальных транспортных систем - развития многоступенчатой	- ускорение и удешевление перевозок - снижение издержек - обеспечение роста доходов от транзитных перевозок. - упрощение процедур пересечения границ - повышение безопасности движения

	информационной системы и единого оператора по каждому транспортному коридору, обслуживающему навигационные пломбы - применение для транзитных мультимодальных железнодорожных перевозок электронных накладных CIM/CMGS и CMR - создание единого информационного портала в формате работы «Единого окна», которое интегрирует транспортно-логистических операторов, грузовладельцев	
4. Совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страховой деятельности	- использование клиринговых расчётов - в части страхования рисков необходимо использовать ресурсы и возможности Евразийской перестраховочной компании	- снижение финансовых рисков
5. Координационный механизм управления транспортными коридорами	- согласование сквозных транзитных тарифов и разработка единой тарифной политики государствами-членами ЕАЭС, определение перечня приоритетных инфраструктурных объектов на маршрутах транспортных коридоров и их строительство, гармонизация нормативно-правовой базы, регулирующей транзитные перевозки, координация работы различных видов транспорта - создание временных или постоянных рабочих групп, комиссий, управляющих (координационных) комитетов, ассоциаций.	- согласованные (скоординированные) единые решения по всем вопросам перевозок по маршруту МТК
6. Маркетинговая политика по стимулированию спроса на услуги транспортного коридора, привлечению новых грузопотоков и инвестиций	- информирование потенциальных грузовладельцев, транспортно-логистических операторов, инвесторов и других стейкхолдеров о конкурентных преимуществах транспортного коридора, тарифах, технологиях и условиях перевозки - создание специального информационного портала (веб-портала) - продвижение евразийских	- привлечение дополнительных грузопотоков на маршруты евразийских транспортных коридоров

	транспортных коридоров в международных отраслевых организациях (Международный союз автомобильного транспорта, Организация сотрудничества железных дорог, КВТ ЕЭК ООН, ИКАО - продвижение коридора в рамках региональных и отраслевых международных организаций (ОСЖД, ОЭС) - демонстрация применяемых логистических технологий и подвижного состава	

Источник: разработано автором

Приложение 7.

Перечень услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в ЕАЭС

Республика Беларусь	Республика Казахстан <*>	Российская Федерация <**>	Республика Армения	Кыргызская Республика <***>
Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов, включая электроснабжение тягового подвижного состава	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов, включая электроснабжение тягового подвижного состава	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов
Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений, включая электроснабжение тягового подвижного состава	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений, включая электроснабжение тягового подвижного состава	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений	Предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений
Услуги по техническому и коммерческому контролю, направленные на обеспечение безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа	-	Услуги по техническому и коммерческому контролю, направленные на обеспечение безопасности движения поездов		

<*> В том числе для участков инфраструктуры принадлежности Казахстану на территории России.

<**> В том числе для участков инфраструктуры принадлежности России на территории Казахстана.

<***> В том числе для участков инфраструктуры принадлежности Кыргызстана на территории Казахстана.

Источник: Приложение к Правилам оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/587c65f508b4d4d95775414488127a6bf978