

На правах рукописи

КОМОВ МИХАИЛ СЕРГЕЕВИЧ

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

Специальность: 5.2.5 Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Москва – 2026

Диссертация выполнена на кафедре международных экономических отношений экономического факультета ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН)

Научный консультант: **Андропова Инна Витальевна,**
доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой международных экономических отношений, декан экономического факультета Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы»

Официальные оппоненты: **Авдокушин Евгений Фёдорович,**
доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономической теории и менеджмента Института социально-гуманитарного образования Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский педагогический государственный университет»

Тесленко Ирина Борисовна,
доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой «Бизнес-информатика и экономика» Института экономики и туризма Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Владимирский государственный университет им. А. Г. и Н. Г. Столетовых»

Хачатрян Нерсес Карленович,
доктор экономических наук, заместитель директора института по научной работе Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Центральный экономико-математический институт Российской академии наук»

Ведущая организация Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)»

Защита диссертации состоится 17 декабря 2026 г. в 12:00 часов на заседании диссертационного совета ПДС 0600.001 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН им. Патриса Лумумбы) по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, зал заседаний №3.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке РУДН по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д. 6..

Объявление о защите диссертации и текст автореферата размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (<https://vak.gisnauka.ru/>) и на сайте РУДН: <https://www.rudn.ru/science/dissovet>.

Автореферат разослан 16 октября 2026 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета ПДС 0600.01
доктор экономических наук, профессор

Андропова И.В.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 позволяет 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. Для этого необходимо устранить сохраняющиеся барьеры в транспортной сфере, упростить и ускорить таможенные процедуры, ввести единые тарифы, что возможно только в условиях функционирования единого транспортного пространства. Всё это обеспечит снижение издержек транспортных компаний, ритмичность и бесперебойность цепей поставок в условиях обострения международной обстановки.

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 научной разработанности темы исследования. 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., Лapidуса Б.М., Курганова В.М., Резера С.М. и др.

Вместе с тем, следует констатировать, что концептуальные основы интеграции 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 объединения, 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 периферийными 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 Трансевропейских 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 перестроил 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 элементов 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 процедур 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 с 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 и профильных Министерств государств-членов ЕАЭС 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: Всероссийская научно-практическая конференция «Социально-экономические инновации в условиях цифровой трансформации» Москва, 2019г), Международная интернет-конференция «Современные проблемы железнодорожного транспорта (Москва, 2019г.), Международная научная конференция теоретических и прикладных разработок «Научные разработки: Евразийский регион» (Москва, 2019г.), Межвузовская научно-практическая конференция «Экономика, бизнес и практика логистики» (Москва, 2020г), Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития транспортно-логистических систем» (Москва, 2021г), I Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы пространственного развития (Нижний Новгород, 2024 г.), XIV Международная научно-практическая конференция «Перспективные научные исследования: опыт, проблемы и перспективы развития» (Уфа, 2024 г.), Научно-практическая конференция «Стратегические тенденции в развитии логистики» (Москва, 2022г), 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, входящие в Перечень ВАК Министерства науки и высшего образования / Перечень РUDN, 1 публикация, индексируемая в RSCI, 2 монографиях, 22 в других изданиях. 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.

II. СТРУКТУРА РАБОТЫ

ВВЕДЕНИЕ

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

1.1 Транспортная система интеграционного объединения как ключевой фактор его экономического развития

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

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

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

2.1 Опыт Европейского союза в формировании единого транспортного пространства

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

ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС

3.1 Транспортная система Российской Федерации

3.2 Транспортная система Республики Беларусь

3.3 Транспортная система Республики Казахстан

3.4 Транспортная система Кыргызской Республики

3.5 Транспортная система Республики Армения

ГЛАВА 4. ЭВОЛЮЦИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА В ЕАЭС

4.1 Эволюция евразийской интеграции в сфере транспорта

4.2 Перспективы реализации транзитного потенциала отдельных государств-членов ЕАЭС в условиях геополитической напряженности

4.3 Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов ЕАЭС

ГЛАВА 5. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЕАЭС И ИНСТРУМЕНТЫ ЕЁ РЕАЛИЗАЦИИ

5.1 Тарифное обеспечение функционирования единого транспортного пространства в ЕАЭС

5.2 Формирование финансовых механизмов стимулирования развития единого транспортного пространства в ЕАЭС

5.3 Проблемы отраслевой интеграции в сфере транспорта и стратегические направления их решения

5.4 Перспективные направления использования современных цифровых технологий в развитии транспортной системы ЕАЭС

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

ПРИЛОЖЕНИЯ

III. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Предложено авторское определение транспортной системы интеграционного объединения, а также определены принципы эффективности функционирования и развития транспортной системы интеграционного объединения. Разработана система показателей оценки эффективности транспортной системы интеграционного объединения

В специальной научной литературе вопрос о сущности транспортной системы интеграционного объединения является практически непроработанным. Большинство имеющихся определений рассматривают транспортную систему исключительно на национальном уровне, определяя её как простую совокупность входящих в неё элементов, преимущественно инфраструктурного характера. Предложенное определение транспортной системы интеграционного объединения уточняет её сущность на наднациональном уровне, рассматривая как взаимосвязанную и взаимообусловленную совокупность элементов, расширяя их состав. 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 объекты развития транспортного комплекса, реализуемые в рамках соответствующего интеграционного объединения в соответствии со стратегическими целями и приоритетами его социально-экономического развития.

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

1. Принцип равного доступа к транспортной инфраструктуре, предполагающий создание равных и недискриминационных (не зависимо от их резидентства) условий доступа к транспортной инфраструктуре интеграционного объединения транспортным компаниям (перевозчикам) всех государств-членов.

2. Принцип интеграции транспортной системы с субъектами внешней, в частности, с теми отраслями и комплексами национальной экономики, с

которыми она непосредственно взаимодействует и в определённой степени зависит от них (финансово-кредитная сфера, строительный комплекс, отрасль транспортного машиностроения и др.).

3. Принцип гармонизации нормативно-правовой базы, направленный на сближение транспортного законодательства и унификацию документов в транспортной сфере (технических стандартов и др.).

4. Принцип открытости транспортной системы на основе её интеграции в мировую транспортную систему через международные транспортные коридоры, включение в международный рынок транспортно-логистических услуг.

5. Принцип безопасности, предполагающий выявление и нейтрализацию возникающих угроз функционирования транспортной системы.

6. Принцип надёжности транспортной системы, в соответствии с которым обеспечивается непрерывное движение логистических потоков в цепи поставок на основе ритмичного и бесперебойного функционирования транспортной системы.

Важнейшим этапом в процессе формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения является комплексная оценка эффективности её функционирования. С этой целью разработана система показателей, которые охватывают все элементы транспортной системы интеграционного объединения, отражают уровень её развития, находятся во взаимосвязи с поставленными целями в рамках транспортной интеграции. Система показателей является гибкой и адаптивной под изменяющиеся внешнеэкономические условия, учитывает инфраструктурные, транспортно-технологические, финансово-инвестиционные, рыночные, социально-экономические аспекты и включает: показатели оценки уровня развития транспортной инфраструктуры интеграционного объединения (протяженность путей сообщения интеграционного объединения; плотность путей сообщения; средняя скорость перевозки груза конкретным видом транспорта; протяженность введенных в эксплуатацию новых маршрутов; время прохождения транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе; показатели оценки эффективности международных транспортных коридоров, проходящих по территории интеграционного объединения; показатели оценки уровня сформированности отдельных сегментов рынка перевозок в интеграционном объединении (объем перевозок грузов отдельным видом транспорта ЕАЭС; грузооборот транспорта в интеграционном

объединении; коэффициент использования пробега на рынке грузовых перевозок в ЕАЭС); показатели оценки уровня инвестиционной привлекательности транспортной системы ЕАЭС (доля инвестиций в транспортную инфраструктуру интеграционного объединения; объём частных инвестиций в транспортную отрасль; объём государственных инвестиций в транспортную отрасль); показатели оценки уровня конкурентоспособности перевозчиков (количество новых перевозчиков на отдельном сегменте рынка из государств-членов ЕАЭС; количество иностранных перевозчиков на отдельном сегменте рынка в ЕАЭС); социально-экономические показатели (транспортная мобильность населения; транспортнoёмкость транспортной системы ЕАЭС).

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 транспортную систему интеграционного объединения, выявлять факторы её модернизации и планировать соответствующие управленческие решения.

2. Произведена этапизация процесса формирования и развития транспортной системы интеграционного объединения, которая выступает основой и детализирует стратегию формирования единого транспортного пространства в интеграционном объединении

Интеграция национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения является сложным процессом, затрагивающим в том числе и национальные интересы стран. На текущий момент отсутствует единый подход к оптимальной форме и структуре процесса формирования единой транспортной системы в интеграционном объединении, отвечающий современным реалиям, не учтены в полной мере такие этапы как унификация стандартов, тарифная политика и др. Предложенные этапы данного процесса определяют последовательность шагов государств-членов по формированию стратегии создания единой транспортной системы, учитывающей все её системообразующие элементы. В частности, выделены такие этапы, как:

1. Определение целей и задач создания и развития транспортной системы интеграционного объединения, ее потенциальных выгод для субъектов международной экономической интеграции.

2. Проектирование организационной структуры наднациональных органов управления и транспортной системой интеграционного объединения.

3. Оценка и планирование транзитного потенциала транспортной системы интеграционного объединения, факторов его максимизации.

4. Последовательная унификация и гармонизация институционального обеспечения национальных транспортных систем (норм транспортного и иных, смежных отраслей права).

5. Формирование условий повышения инвестиционной привлекательности транспортной системы интеграционного объединения, минимизация основных видов рисков ее развития, в т.ч.: риски, связанные с геополитической нестабильностью, различия в правовом регулировании инвестиционной деятельности, проблемы гарантии инвестиций и равного доступа к реализации проектов; длительные сроки окупаемости.

6. Финансирование и инвестирование в формирование и развитие транспортной системы интеграционного объединения, в т.ч. реализация единой тарифной политики.

7. Эксплуатация транспортной системы интеграционного объединения

8. Комплексная оценка эффективности развития транспортной системы объединения, в т.ч. ее транзитного потенциала, выявление факторов ее модернизации и планирование.

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; 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, реализация единой тарифной политики.

Реализация всех предложенных этапов в стратегии формирования единой транспортной системы интеграционного объединения позволяет комплексно и

последовательно выстроить процесс транспортной интеграции, начиная от определения потенциальных выгод для государств-членов до этапа функционирования и оценки эффективности единой транспортной системы, реализации транзитного потенциала.

3. Уточнено понятие транзитного потенциала интеграционного объединения. Выявлены факторы развития и реализации транзитного потенциала интеграционного объединения. Разработана система показателей количественной оценки транзитного потенциала интеграционного объединения

Важнейшим элементом транспортной системы интеграционного объединения является транзитный потенциал, который 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). На транзитный потенциал оказывают влияние две группы факторов:

1. Группа внешних факторов, включающая: геоэкономические факторы (спрос на использование транзитных маршрутов со стороны сопредельных государств, конкурентоспособность международных транспортных коридоров в сравнении с альтернативными маршрутами; степень интеграции транспортной системы интеграционного союза в мировую транспортную систему и др.); геополитические факторы (транспортный суверенитет или транспортная зависимость соседних государств; степень согласованности (скоординированности) транспортной политики государств-членов; уровень сотрудничества и партнёрских отношений с государствами, тяготеющими к использованию транзитных маршрутов и др.).

2. Группа внутренних факторов, включающая: инфраструктурные факторы (пути сообщения с высокой пропускной способностью, количество международных многофункциональных транспортно-логистических центров; объекты таможенной инфраструктуры; пункты взаимодействия различных видов транспорта); технологические факторы (применение цифровых транспортных технологий; уровень контейнеризации перевозок; мультимодальные и интермодальные технологии; технологии и скорость таможенного оформления грузов и др.); экономико-правовые факторы (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 др.).

На основе выделенных факторов разработаны базовые показатели количественной оценки транзитного потенциала, характеризующие: уровень его использования, транзитные провозные возможности транзитных маршрутов, время движения транзитного грузопотока, долю транзитного грузооборота, приходящаяся в валовом продукте интеграционного объединения, долю дохода от транзита в общей величине валового продукта интеграционного объединения, частоту совершаемых транзитных перевозок, долю использования мультимодальных контейнерных перевозок (табл. 1).

Таблица 1.

Показатели количественной оценки транзитного потенциала
интеграционного объединения

Показатель	Метод расчёта
- коэффициент использования транзитного потенциала ($K_{\text{исп.тр.}}$)	$K_{\text{исп.тр.}} = \frac{Q_{\text{тр.ф.т.}}}{Q_{\text{тр.п.т.}}},$ где $Q_{\text{тр.ф.т.}}$ – реальный (фактический) объем международного транзита, $Q_{\text{тр.п.т.}}$ – потенциально возможный объем международного транзита, t – анализируемый период времени (год). $Q_{\text{тр.п.т.}}$ $Q_{\text{(тр.п.т.)}}$ определяется как совокупный объём перевозок, следующих по альтернативным маршрутам, в обход интеграционного объединения и фактически осуществляемый объём перевозок по маршрутам интеграционного объединения.
- транзитные провозные возможности транзитных маршрутов ($W_{\text{тр. пр. воз.}}$)	$W_{\text{тр. пр. воз.}} = \sum_{i=1}^n \left(\frac{Q_i \times V_i}{L_i} \right),$ 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 ($T_{\text{тр.}}$)	$T_{\text{тр.}} = \frac{L_i}{V_i},$ 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 ($W_{\text{тр}}$)	$W_{\text{тр}} = \frac{\sum W}{\text{ВВП}} \times 100$ 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)	$Y = \frac{Y_r}{\text{ВВП}} \times 100$ где Y_r – доход от транзита грузов, млрд. долл. ВВП – суммарный ВВП государств-членов ЕАЭС в сопоставимых ценах, млрд, долл.
- частота совершаемых транзитных перевозок ($Ч_{\text{тр.п.}}$)	$Ч_{\text{тр.п.}} = \frac{N}{T_i},$ где N – фактическое количество осуществляемых транзитных перевозок за i-й период, T_i – продолжительность i-го периода.
- доля использования мультимодальных контейнерных перевозок в общем объёме транзитных потоков ($W_{\text{м.к.п.}}$)	$W_{\text{м.к.п.}} = \frac{\sum W}{Q} \times 100,$ где W – объём мультимодальных контейнерных перевозок по всем транзитным маршрутам, Q – общий объём транзитного потока

Источник: составлено автором

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. Показано влияние транспортной интеграции на экономическое развитие стран-членов ЕС. Выявлено, что в процессе эволюции формирования единого транспортного пространства Европейский союз столкнулся с рядом проблем, показаны результаты принятых мер по их решению.

С момента образования ЕС была проделана масштабная работа по подготовке и реализации мероприятий по интеграции в сфере транспорта. В ЕС сформирована эффективная межгосударственная система организации и управления транспортными процессами, происходящими в рамках европейской интеграции, в частности: создан общий рынок автомобильных транспортных услуг; устранена дискриминация при установлении тарифов в зависимости от резидентства владельца груза; сформирована единая европейская железнодорожная система; взаимное признание документов в сегменте железнодорожных перевозок (сертификатов допуска подвижного состава, лицензий и др.); определён единый порядок взимания платы за пользование инфраструктурой; в области воздушного транспорта авиаперевозчик ЕС может свободно получить доступ к любому маршруту внутри ЕС без какого-либо разрешения; 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 (инициатива РАСТ (Pilot Action Combined Transport) с бюджетом 53 млн евро);¹ устранены отдельные технические барьеры на транспорте; изменён механизм финансирования транспортно-логистических проектов в пользу создания компаний со смешанным капиталом, концессий; реализованы принципы либерализации и свободной конкуренции на европейском рынке транспортных услуг.

В процессе формирования единого транспортного пространства ЕС столкнулся с рядом проблем, включая: проблемы технического характера (разница ширины колеи на железнодорожном транспорте, несовместимость системы электроснабжения, различающиеся весогабаритные параметры подвижного состава и др.); экономические проблемы (деятельность государственных транспортных монополий, ведущих к необоснованно высоким ценам и др.); социальные проблемы (экономическая недоступность отдельных транспортных услуг для населения, неразвитость путей сообщений с периферийными районами ЕС, безопасность транспорта, экологическая составляющая); фискальные проблемы (дискриминации при формировании тарифов в зависимости от страны регистрации владельца груза и др.); 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 принятых регламентов Дорожного пакета (2009)² разрешены каботажные перевозки в сегменте автомобильного транспорта, уточнены и упрощены единые конкурентные правила доступа на рынок. Введено понятие «тарифной вилки», которая устанавливала контролируемый диапазон допустимых цен для автомобильных грузоперевозок. Разработан перечень эталонных тарифов для перевозок товаров со сходными параметрами. Приняты технические спецификации для интероперабельности на железнодорожном транспорте. Структура нагрузки между видами транспорта перераспределилась с введением концепции «мультимодальности», которая предполагает создание взаимодополняющих

¹ Европейская комиссия: Мобильность и транспорт // Режим доступа: https://transport.ec.europa.eu/index_en

² Европейская комиссия: Мобильность и транспорт, Пакет мер по обеспечению мобильности // Режим доступа: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_enhttps://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en

связей между различными видами транспорта. Были открыты новые маршруты в рамках проекта Трансьевропейских транспортных сетей для увеличения транспортной доступности периферийных районов ЕС, и другие меры.

В результате проделанной работы в сфере транспортной интеграции ЕС за период 1970–2024 гг. доля транспорта ЕС в ВВП ЕС в текущих ценах увеличилась в 24,2 раза (до 2 трлн долл.); 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 рост 52% с 4,401 трлн до 6,714 трлн пассажиро-километров 1995-2024гг. (Табл.2, Рис.1-2); 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.³

Таблица 2.

Статистические показатели деятельности транспортной системы ЕС за период 1970-2024

Год	Объём транспортных услуг, млрд долл.	Объём транспортных услуг на душу населения, долл.	Объём транспортн ых услуг, млрд долл.	Рост объёма транспортны х услуг, %	Доля транспорт ных 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 // Режим доступа: https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook_en

³ Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union // Режим доступа: https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook_en

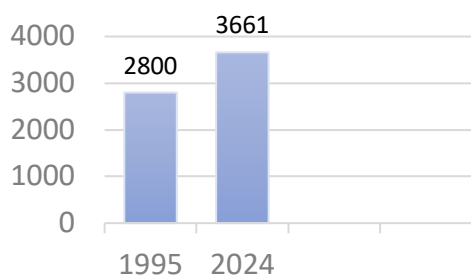


Рис.1 Объём грузовых перевозок по всем видам транспорта в ЕС за период 1995–2024 гг., млрд т-км

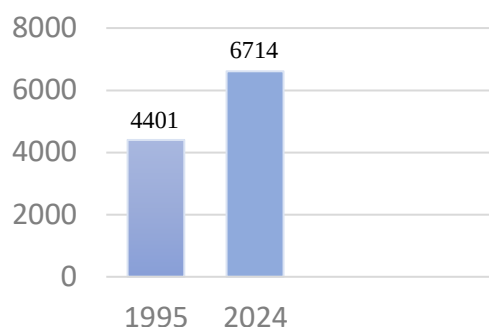


Рис.2 Суммарный объём пассажирских перевозок внутри ЕС, 1995–2024 гг., млрд пассажиро-километров

Источник: составлено по: Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union // Режим доступа: https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook_en

Несмотря на имеющиеся значительные достижения в части интеграции транспортных систем и создания общего рынка транспортных услуг, этот процесс настолько сложный, что до конца ещё не завершён. Остаются проблемы с унификацией отдельных технических стандартов, с допуском на отдельные национальные рынки транспортных услуг и другие сложности.

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»

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 охватывают транспортные системы нескольких стран, интеграционных союзов и целых 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. Одним из таких проектов является китайский проект «Пояс и путь», который полностью переформатировал всю транспортно-логистическую систему и усилил экономическое сотрудничество стран-участниц, интегрировал транспортные системы стран-участниц, несмотря на значительные технические, правовые и др. проблемы.

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.

2) развитие морских маршрутов в рамках подпрограммы «Морской Шёлковый путь XXI века».

3) строительство новых международных многофункциональных транспортно-логистических центров на маршрутах транспортных коридоров проекта;

4) организация и размещение производственных предприятий Китая или совместных производств вблизи международных транспортных коридоров проекта «Пояс и путь».

Сотрудничество государств привело к значительному росту числа совместно реализуемых транспортно-логистических проектов. За 2013–2024 гг. их количество увеличивалось ускоренными темпами с 12 до 797 проектов в год. За 2024 год количество новых предприятий, созданных в странах, расположенных вдоль маршрутов «Пояс и путь», с участием прямых инвестиций Китая составило 2 905 (прирост 34,1 %), общий объем инвестиций Китая составил 14,5 млрд долл. (Рис.3-4)⁴

⁴ Nedopil Wang Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024 [Электронный ресурс] // Green Finance & Development Center. Режим доступа: <https://green-fdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>

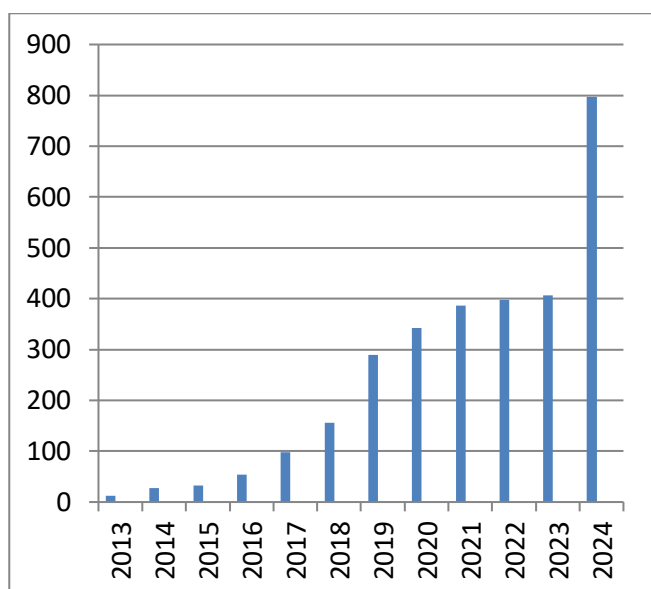


Рис. 3. Динамика количества инвестиционных проектов, реализуемых в рамках транспортно-логистической программы «Пояс и путь»

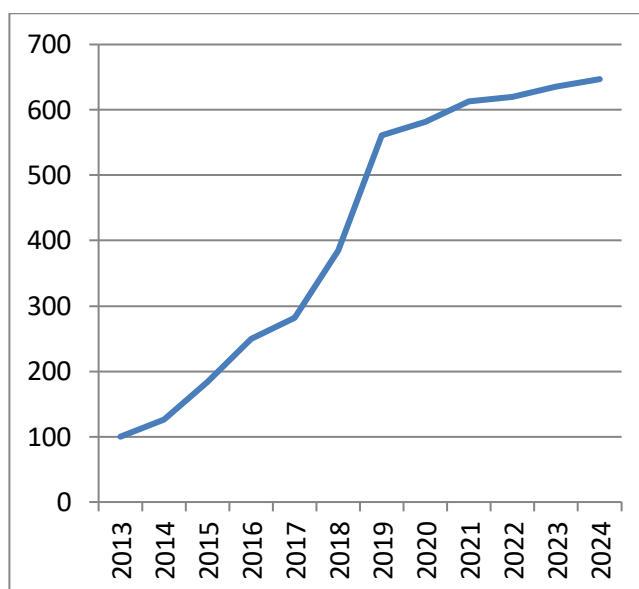


Рис. 4. Динамика темпов изменения суммарных инвестиций в проекты в рамках международной транспортно-логистической программы «Пояс и путь», % к 2013 г.

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

Однако, несмотря на положительную динамику указанных показателей, Китай сталкивается с определёнными трудностями. Имеют место технические инфраструктурные барьеры, в частности возникает трудность импорта и экспорта товаров между Китаем и Казахстаном по причине разницы ширины ж/д колеи. Для решения данной проблемы, был построен сухой порт Хоргос для перевалки грузов между поездами разных стандартов. В результате время следования по железной дороге сократилось до 18 - 20 дней вместо 28 дней.

Другой существенной транспортно-логистической проблемой в проекте «Пояс и путь» явилась проблема длительных сроков доставки грузов морским транспортом из Китая в Европу, достигающие 45-60 суток. Стратегическим шагом в решении этой проблемы выступила покупка Китаем Европейских портов. В 2016 году китайская компания (COSCO) приобрела 67 процентов акций греческого порта Пирей - третьего по величине в Средиземном море, одного из 10 наиболее эффективных в Европе и официально взяла на себя управление и эксплуатацию порта. Время доставки грузов сократилось до 10

дней, а пропускная способность порта увеличилась с 18 млн тонн в 2010 году до 103 млн тонн в 2023 году.⁵

Наиболее существенной была проблема финансирования проекта «Пояс и путь». Для её решения Китай инициировал создание двух крупных финансовых институтов. Один – в форме международной финансовой организации – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с капиталом 100 млрд. долл. и количеством стран-членов банка уже более 100, другой – в форме суверенного инвестиционного Фонда Шёлкового пути с капиталом 40 млрд. долл. Важнейшая функция АБИИ – мобилизации средств частного сектора для финансирования инфраструктурных проектов. Важным инструментом выступают «связанные» кредиты от китайских государственных банков под льготную ставку, не превышающую 2% и обеспечивающие финансирование до 85% стоимости проекта.

Таким образом, китайский проект «Пояс путь» является ярким примером того, что интеграция транспортных систем между странами, не связанными обязательствами региональной экономической интеграцией, возможна и при правильной организации отвечает экономическим интересам стран – участниц. Результаты расчетов реализации проекта показывают, что к 2027 году фактический среднегодовой темп роста в 65 странах, непосредственно находящихся вдоль маршрута «Пояс и путь» достигнет 4,7%. Общий ВВП увеличится с 23 трлн. долл. в 2015 году до почти 40 трлн. долл. США к 2027 году. Удельный вес ВВП этих стран в мировом ВВП увеличится с 31,1% до 38,2%.⁶

6. На основе исследования состояния транспортных систем государств-членов ЕАЭС выявлены общие и специфические проблемы их национальных транспортных систем.

Страны ЕАЭС, входящие до 1991 года в состав СССР были связаны единой транспортной системой Советского Союза. С момента распада СССР произошло формирование отдельных национальных транспортных систем бывших республик Союза со своими стандартами и правовыми нормами. С образованием ЕврАзЭС, а затем ЕАЭС государства-члены ставили перед собой задачу интеграции своих транспортных систем. Однако, несмотря на предпринятые меры в сфере транспортной интеграции, единое транспортное

⁵ Шаряпова Ю. М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // Восточная аналитика. 2019. С.111-128

⁶ Belt and road portal. // Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm>

пространство так и не было создано. Это происходит, прежде всего, потому, что у всех стран существуют общие и специфические проблемы в национальных транспортных системах, а также под влиянием геополитических факторов. Общими для всех государств-членов ЕАЭС являются следующие проблемы:

- изношенность инфраструктуры и подвижного состава. В большинстве стран ЕАЭС транспортные сети требуют значительных инвестиций. 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 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 и геополитических ограничений и отсутствия необходимой логистической поддержки;

- высокие и значительно различающиеся в государствах-членах тарифы на перевозки, что влияет на транспортные издержки предприятий и конечную цену транспортируемых товаров;

- невысокий уровень цифровизации транспортной отрасли;

- трудности с финансированием инфраструктурных проектов. В ряде стран ЕАЭС наблюдаются сложности с финансированием крупных транспортных проектов, особенно в условиях экономической нестабильности.

Специфическими проблемами, характерными для национальной транспортной системы каждого отдельного государства-члена ЕАЭС являются следующие:

- в России из-за санкций многие сформировавшиеся транспортные маршруты оказались недоступными для дальнейшего использования, ограничив транзитный потенциал страны; закрытие отдельных аэропортов внутри России и авианаправлений по причине проведения СВО; по отдельным маршрутам (Транссиб и др.) уровень использования пропускных способностей достиг критического уровня;

- в Беларуси превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети; пятый пакет санкций ЕС лишил белорусских перевозчиков возможности

осуществлять перевозки в ЕС; низкий уровень развития транспортных информационно-коммуникационных технологий управления грузовыми потоками и экспедиционного обслуживания; вынужденная по причине геополитической обстановки переориентация грузопотоков с востока на юг выявила инфраструктурные сложности адаптации.

- в Казахстане рост транзитных потоков обострил проблемы на стыках разных видов транспорта и в таможенной инфраструктуре; сложности синхронизации расписаний и развития портовой инфраструктуры; проблемы координации со странами-участницами маршрута МТК Север-Юг (Азербайджан, Грузия, Турция); низкий индекс LPI по компонентам таможня, инфраструктура, международные перевозки;

- в Кыргызстане ограниченные возможности развития железнодорожного транспорта по причине географических условий; обострение ситуации на Ближнем Востоке ставит под вопрос устойчивость южного коридора;

- в Армении отсутствие прямого сообщения и общих границ Армении со странами ЕАЭС; низкая пропускная способность таможенной инфраструктуры на стратегически важном КПП «Верхний Ларс»; транспортная блокада со стороны Азербайджана и Турции; сложности с Зангезурским коридором.

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.

Эволюция евразийской транспортной интеграции проходила в несколько этапов. 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. Динамика объёма грузовых перевозок в СССР за период 1940 по 1988 гг. показывает рост почти в 20 раз по всем видам транспорта с 736 млн т. до 13229 млн т. При этом особое

место в структуре перевозок занимал железнодорожный и автомобильный транспорт (табл.4).⁷

Таблица 4.

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 по: Народное хозяйство СССР в 1988г. Статистический ежегодник // Москва: «Финансы и статистика», 1989г.

Начиная с 1991 года, на евразийском пространстве возникла качественно новая ситуация в сфере транспорта, характеризующаяся дезинтеграционными процессами транспортного комплекса и самостоятельным функционированием транспортных систем независимых стран в формате СНГ.

Начальным этапом в формировании единой транспортной системы после распада СССР было принятие Соглашения о формировании Транспортного союза 1998 г. Итогом реализации целей Транспортного союза стало: достижение технического взаимодействия и унификации энергетической составляющей транспортных систем; согласование и унификация технических требований, предъявляемых к транспортным коммуникациям; обеспечение перемещения товаров через внутренние таможенные границы без ограничений по весу, количеству, стоимости; упрощение процедуры таможенного контроля и таможенного оформления товаров. Несмотря это, темпы прироста объемов грузоперевозок с 2000 по 2015 г., были на уровне около 12 млн тонн ежегодно, не показывая существенного роста.⁸

Следующим этапом в процессе евразийской интеграции в сфере транспорта выступил Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) от 10 октября 2000 г. Была утверждена Концепция формирования единого транспортного пространства ЕврАзЭС, в которой были классифицированы барьеры, существующие при перемещении пассажиров и грузов между странами членами. В рамках ЕврАзЭС была создана опорная сеть транспортно-логистических центров, которая обеспечила функционирование

⁷ Народное хозяйство СССР в 1988г. Статистический ежегодник // Москва: «Финансы и статистика», 1989г.

⁸ ЕЭК: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

основных транспортных коридоров на данном этапе. Решён вопрос о наднациональном органе по управлению реализацией скоординированной транспортной политикой – создан Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС. Транзитные перевозки по маршрутам ЕврАзЭС в 2015 г. превысили 117 млн тонн, тогда как совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС оценивался в 230 млн тонн, а значит, фактическое его использование составляло только порядка 50%.⁹

Несмотря на устранение указанных барьеров, отдельные вопросы транспортной интеграции в этот период так и не были решены. Так, например, отсутствовал единый подход к формированию железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки в рамках ЕврАзЭС, частично сохранялась плата за пользование транспортной инфраструктурой.

Следующим этапом процесса эволюции транспортной интеграции стала реализация положений скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС, результатами которой стали: разработка и реализация инфраструктурных проектов на транспорте (начата реализация проекта Экосистемы цифровых транспортных коридоров и др.); частичная унификация транспортного законодательства (унифицированы весогабаритные нормативы транспортных средств и др.); определены полномочия наднационального органа (Департамента транспорта и инфраструктуры) по управлению реализацией скоординированной транспортной политикой; автомобильные международные перевозки между государствами-членами ЕАЭС осуществляются на безразрешительной основе; определены условия применения внутригосударственных тарифов при транзитных перевозках по национальным территориям государств – членов; создан единый оператор транзитных контейнерных перевозок ЕАЭС – Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК).

В результате объём перевозок грузов в 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.5-6). Структура объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта практически остаётся постоянной

⁹ Современное состояние и взаимосвязь транспортных комплексов государств-членов ЕврАзЭС // Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/68>

наибольший удельный вес занимает железнодорожный и автомобильный транспорт, на который приходилось более 70%.¹⁰

¹⁰ ЕЭК: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

Таблица 5

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 в том числе:	9 048,1	9 085,4	9 339,8	9 628,9	9 777,1	9 254,3	9 609,2	-	-	-	6,2
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: ЕЭК: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

Таблица 6

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, в том числе:	2781,8	23190,1	23014,8	22673,8	2385,8	15613,2	17188,9	18176,9	19184,6	20049,5	-15,7
Армения	208,7	206,1	200,2	186,0	194,0	69,6	107,3	158,6	191,6	224,8	7,7
Беларусь	2094,1	1 971,4	1967,4	1979,2	995,0	1639,2	1591,6	1 568,3	1 629,6	1723,0	-17,8
Казахстан	1703,8	1640,1	1654,6	1633,5	1614,1	989,6	1289,9	1 486,1	1 607,3	1773,9	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	19122,1	18690,3	18482,7	18143,6	17826,1	12492,8	13 95,8	14436,9	15177,5	15692,5	18,0

Источник: составлено автором на основе: ЕЭК: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

Исследование динамики показателей объёма перевозки грузов и пассажиров (незначительный их рост и отрицательное значение по отдельным государствам-членам за девятилетний период) указывает на сохраняющиеся проблемы и барьеры в этой сфере, и необходимость дальнейшего продолжения комплексной работы по интеграции национальных транспортных систем и формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС.

8. Предложен концептуальный подход к формированию единой тарифной политики в сегменте железнодорожного транспорта в ЕАЭС. Показан и обоснован экономический эффект от введения единого сквозного железнодорожного тарифа

Одним из важнейших условий формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС является проведение единой тарифной политики, ключевым элементом которой является установление единых транспортных тарифов. Данная задача может быть реализована в сегменте железнодорожного транспорта, относящимся к естественным монополиям, где тарифообразование является предметом государственного регулирования профильных национальных органов в каждом государстве-члене ЕАЭС.

При проведении единой тарифной политики в ЕАЭС необходимо учитывать интересы всех участников евразийского рынка транспортных услуг (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 конечной стоимости 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 стран ЕАЭС предлагается путём введения «сквозного железнодорожного тарифа» на всей территории ЕАЭС, который обеспечит одинаковую стоимость транспортировки одного и того же груза во всех странах ЕАЭС за единицу расстояния, уменьшит транспортную составляющую в цене транспортируемого товара, повысит конкурентоспособности евразийских маршрутов.

Анализ тарифов на железнодорожные грузоперевозки государств ЕАЭС указывают на то, что общими для всех государств-членов ЕАЭС являются

параметры определения величины тарифа на грузовые железнодорожные перевозки, в частности, это род грузов (наименование, масса) и расстояние перевозок.

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.

Инфраструктурная и локомотивная составляющая тарифа (включают плату за пользование инфраструктурой и локомотивов) возмещает соответствующие издержки и отражает общие наднациональные интересы государств по техническому содержанию и обновлению материально-технической базы. Вагонная составляющая включает затраты по техническому обслуживанию, ремонту и амортизации с рентабельностью, обеспечивающей заинтересованность инвесторов в приобретении и обновлении вагонного парка.

Учитывая выявленные параметры и составляющие элементы тарифа, а также национальные интересы 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 (рис.5):

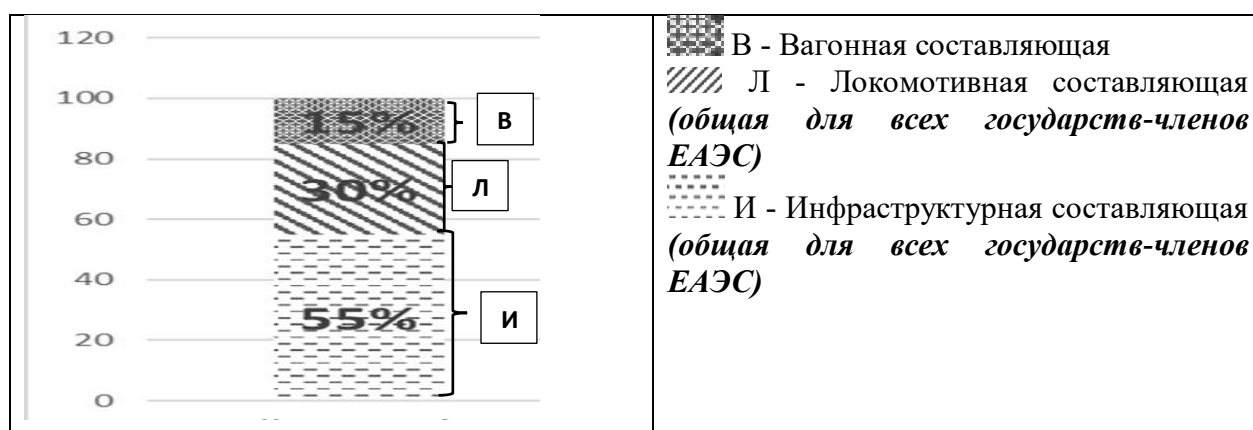


Рис 5. Структура единого сквозного тарифа

Источник: составлено автором

Значительная величина инфраструктурной составляющей (55%) обусловлена выявленным высоким износом транспортной инфраструктуры каждого государства-члена и представляет собой среднюю величину,

взимаемую за пользование железнодорожной инфраструктурой в государствах-членах ЕАЭС.

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.6).

Доход от железнодорожных перевозок при действующих тарифах, 2024г	Структура дохода от предлагаемого единого сквозного тарифа	
358014 млн руб.	196908 млн руб. <i>(Инфраструктурная составляющая)</i>	} 304312 млн руб. <i>(Часть сквозного тарифа, направляемая на развитие транспортной инфраструктуры)</i>
	107404 млн руб. <i>(локомотивная составляющая)</i>	
	53702 млн руб.	└ Вагонная составляющая тарифа

Рис. 6. Планируемый дополнительный доход на финансирование транспортной инфраструктуры от введения единого сквозного тарифа (в сопоставимых ценах)*

*в 2024г в развитие ж/д инфраструктуры инвестировано 12,291 млрд долл., при введении сквозного тарифа будет рост до 38,803 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-logisticheskikh-uslug-rb.pdf>; Бюро национальной статистики РК; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

9. Предложены инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС: создание Евразийского фонда инфраструктурного развития; создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций; средства бюджета ЕЭК; средства софинансирования интеграционных транспортно-логистических проектов посредством трансграничного государственно-частного партнёрства.

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 стран ЕАЭС, что является недостаточным и свидетельствует о нерешенном в полной мере вопросе механизма и источников финансирования проектов на наднациональном

уровне. Действующие институты развития (ЕАБР и др.) предлагают высокие процентные ставки, которые соответствуют среднерыночным и фактически не являются льготными, устанавливают высокий порог финансирования проектов (10-30 млн долл.).

Вместе с тем, в Союзе существует достаточно возможностей для создания механизма финансирования интеграционных транспортно-инфраструктурных проектов, составными элементами которого могут стать следующие предлагаемые источники:

1. Создание Евразийского фонда инфраструктурного развития (далее Фонд). Учредителями Фонда должны стать все государства-члены ЕАЭС. 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 (пропорционально получаемым доходам каждого государства-члена от взимания тарифа). Ежегодные отчисления в соответствии прогнозируемыми объёмами перевозок составят 358 014 млн руб. Вклад (доля) каждой страны в совокупном бюджете Фонда составит (Рис 7.):

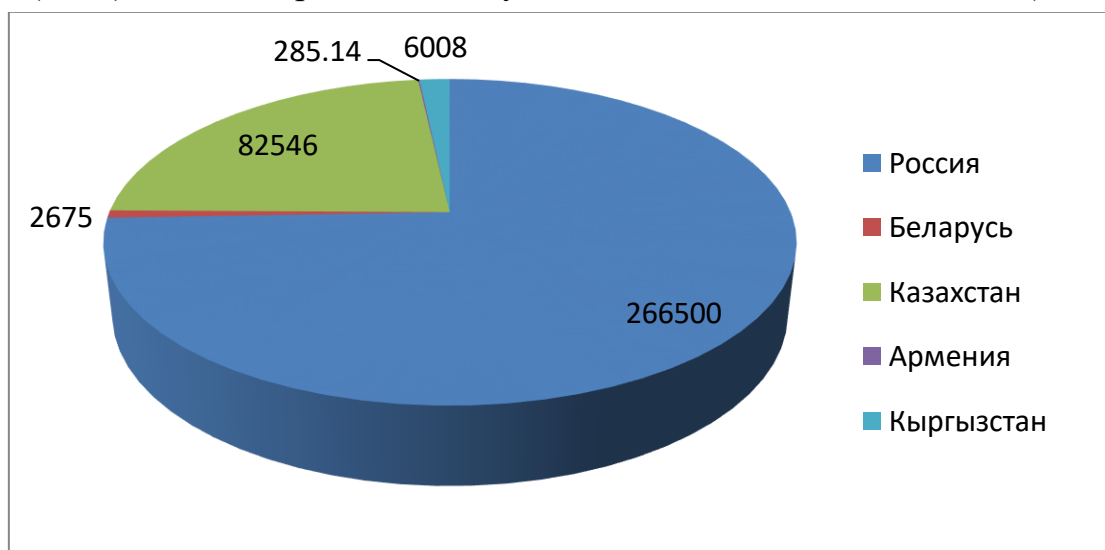


Рис.7. Доля каждой страны ЕАЭС в совокупном бюджете Евразийского фонда инфраструктурного развития, млн руб

Источник: составлено автором по: Официальный сайт ЕЭК; Официальный сайт ОАО «РЖД»; Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // <https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-rb.pdf>;

2. Создание Евразийского банка инфраструктурных инвестиций. 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 предлагается определять пропорционально, как средневзвешенную величину от получаемых транзитных доходов и в зависимости от размера экономики (объёма ВВП) каждого государства-члена ЕАЭС: 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.

Содействие Банка должно осуществляться путём применения широкого спектра финансовых инструментов, включая, в частности, льготное кредитование (с процентной ставкой не выше 5%), вложение средств в долевыми ценные бумаги, предоставление финансовых гарантий. Порог финансирования должен составлять до 8 млн долларов для возможности участия предприятий малого и среднего бизнеса. Банк также может взять на себя функции по управлению средствами предлагаемого Евразийского фонда инфраструктурного развития.

Предлагаемый Евразийский банк инфраструктурных инвестиций должен выступать и как софинансирующий институт развития по двум направлениям: в части софинансирования транспортных интеграционных проектов с другими международными банками и как софинансирующий институт в механизме трансграничного ГЧП.

3. Финансовое содействие реализации транспортно-инфраструктурных проектов из бюджета ЕЭК за счёт направления в бюджет ЕЭК взимаемых таможенных платежей: компенсационных, специальных, антидемпинговых. Данное направление финансирования состоит в финансовом содействии реализации транспортно-инфраструктурных проектов из бюджета ЕЭК, в том числе за счёт субсидирования процентной ставки по международным кредитам, которые выдаются для реализации перспективных проектов на транспорте (в соответствии с Решением ВЕЭС от 25 мая 2023 года № 4, предусматривающим возможности финансового содействия совместно реализуемых государствами-членами кооперационных проектов в отраслях промышленности). Финансовое содействие необходимо направить на развитие рынка транспортного машиностроения с целью обновления подвижного состава.

В существующих условиях целесообразным будет принятие решение о

направлении ввозных таможенных пошлин (компенсационных, специальных, антидемпинговых и иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие) в бюджет ЕЭК пропорционально существующим Нормативам распределения сумм ввозных таможенных пошлин в Таможенном союзе. 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).¹¹

4. Использование механизма трансграничного государственно-частного партнёрства при финансировании транспортно-логистических проектов в ЕАЭС. Механизм трансграничного государственно-частного партнёрства, касающийся объектов, пространственно разделённых границей двух и более государств, в транспортной отрасли не получил применения в ЕАЭС. Вместе с тем использование данного механизма способствует не только реализации транспортных проектов в ЕАЭС, но и углублению регионального сотрудничества, нахождения баланса между стремлением развивать трансграничную инфраструктуру и учетом интересов каждого из государств.

Объектами для финансирования посредством механизма трансграничного государственно-частного партнёрства в ЕАЭС может стать строительство международных транспортно-логистических центров по маршрутам участков евразийских транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» и в приграничных пунктах пропуска, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Пояс-путь». Может быть выбрана одна из двух возможных форм трансграничного ГЧП, в частности: ВТО (Build, Transfer, Operate) — «строительство, передача, эксплуатация» или ВОО (Build, Own, Operate) — «строительство, владение, эксплуатация».

10. Предложены направления повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров ЕАЭС с позиции их опережающего развития. Предложены направления повышения уровня использования и развития транзитного потенциала ЕАЭС.

В условиях геополитической напряжённости, введённых санкций использование транзитного потенциала ЕАЭС в полной мере ограничено. Грузооборот по традиционным транзитным маршрутам из Азии в Европу существенно сократился. Но даже имеющиеся возможности нужно развивать

¹¹ Официальный сайт Счётной палаты Российской Федерации // <https://ach.gov.ru/news/voa-eaes-podveli-itogi-proverki-postupleniya-vvoznnykh-tamozhennykh-poshlin>

через повышение конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров, являющихся основой транзитного потенциала ЕАЭС.

Актуальным является развитие существующих маршрутов, таких как формировании второго и третьего Транссиба (дублёра) в рамках «расшивки» Восточного полигона. Такая дорога сделает Россию альтернативой всем мировым океаническим перевозкам, а оплачиваемый транзит будет выступать существенным и весомым источником дохода для России. На хордах транзита необходимо создавать совместные предприятия со строгим преобладанием российских инвестиций над иностранными. Расширение практики контейнеризация грузов позволит получить дополнительный прирост транзитных перевозок.

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. 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 мазута, а через Суэцкий канал 35 дней и 880 тонн мазута, отсутствуют минусы мультимодальных перегрузок. 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.

Перспективой развития транзитного потенциала ЕАЭС является формируемая с 2020 года Экосистема цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК) Евразийского экономического союза, которую необходимо совершенствовать в части развития интеллектуальных систем и внедрения искусственного интеллекта в пунктах пропуска.

Другой важной перспективой развития транзитного потенциала ЕАЭС выступает проект сопряжения ЕАЭС и китайского «Экономического пояса Шёлкового пути», который в целом отвечает стратегическим интересам государств. Китайские инвестиции в рамках ЭПШП позволят ЕАЭС провести модернизацию стационарной транспортного-логистической инфраструктуры, повысить уровень их контейнеризации.

Основой реализации транзитного потенциала ЕАЭС являются международные транспортные коридоры, проходящие по территории Союза, наиболее значимые из которых «Север-Юг», «Восток - Запад». Однако, по отдельным параметрам конкурентоспособности (тарифы на перевозку, время в пути, длительность прохождения таможенных процедур), указанные коридоры

уступают имеющимся альтернативным маршрутам, идущим в обход ЕАЭС (в частности, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) и др). Евразийские транспортные коридоры необходимо рассматривать 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. С целью повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров необходима реализация двух основных направлений их опережающего развития:

Первое направление – развитие т.н. «жёсткой (физической) инфраструктуры» включающее в себя:

1. Развитие транспортной инфраструктуры МТК, которая является основой функционирования транспортного коридора, так как обеспечивает технические условия транспортировки грузов, поэтому её развитие и совершенствование является одним из ключевых направлений повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров. В этой связи необходимо: ликвидация «узких мест» и «недостающих звеньев»; внедрение мультиколейного подвижного состава, решающего проблему смены ширины колеи на ж/д транспорте; строительство пунктов стыковки коридоров и транспортных узлов, погранпереходов к ключевым морским портам.

2. Совершенствование технологий перевозочного процесса: расширение практики применения технологий контейнеризации перевозок с использованием ускоренных контейнерных поездов, развивающих скорость до 1 200 км в сутки, что дает экономию свыше 300 долл. на каждом контейнере; развитие системы транспортно-экспедиционного обслуживания, рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в транспортной цепи.

3. Развитие сети узловых транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на маршруте МТК. Необходимо формирование дополнительных многофункциональных международных транспортно-логистических центров по маршруту транспортных коридоров и в ключевых транспортных узлах. Их основными функциями должны быть комплексные логистические услуги: формирование и переформирование контейнерных поездов, складирование товаров с использованием современного автоматизированного погрузочно-

разгрузочного оборудования, перегрузка и перевалка на различные виды транспорта, организация досмотров-контрольных мероприятий и др.

Второе направление – развитие т.н. «мягкой инфраструктуры» включающее в себя:

1. Разработка и введение конкурентоспособных тарифов и координация тарифной политики. Предлагается: введение сквозного тарифа с целью сокращения последовательных провозных транзитных платежей и «переломов тарифов», введение гибкой системы льготных скидок, субсидирование тарифов. Резервом для уменьшения тарифов в сравнении с альтернативными маршрутами могут стать высокие пропускные возможности инфраструктуры, меньшее расстояние того или иного маршрута, низкие издержки строительства транспортной инфраструктуры и др.

2. Гармонизация процедур пересечения границ (правовая гармонизация в сфере таможенного оформления и упрощения процедур пересечения границ.).

3. Цифровизация транспортных документов и процессов (внедрение цифровых транспортно-логистических сервисов, взаимное использование и признание электронных навигационных пломб, создание «Единого окна» для организации транзитных перевозок в формате цифровой платформы. Обеспечение совместимости информационных систем, используемых транспортными, таможенными и пограничными органами стран, участвующих в развитии транспортного коридора. 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.

4. Совершенствование координационного механизма управления коридором, механизмов платежей, взаиморасчетов и страхования. Координация управления должна касаться таких сфер как согласование сквозных транзитных тарифов и разработка единой тарифной политики государствами-членами ЕАЭС, определение перечня приоритетных инфраструктурных объектов на маршрутах транспортных коридоров и их строительство и др. Использовать клиринговые расчёты, а также возможности учреждённой в ЕАЭС Евразийской перестраховочной компании при страховании рисков.

Результатом комплекса предложенных направлений и мер станет увеличение объёма перевозок за счёт сформированных конкурентных преимуществ евразийских транспортных коридоров.

Функционирование транспортных систем должно быть ориентировано на минимизацию ограничений в использовании транспортной инфраструктуры стран-транзитёров. В отношении транзита на пространстве ЕАЭС должны быть возможности бесшовного транзита, т.е. единая (определяемая союзными странами) технологическая, таможенная, тарифная и инвестиционная политика, а также ясные правила взаимоотношений государств-членов ЕАЭС с третьими странами и упрощенные правила взаимного доступа на территории. Указанные перспективы возможно реализовать только в рамках формирования единой транспортной системы в ЕАЭС.

Расчёт предложенных в диссертации показателей оценки транзитного потенциала ЕАЭС и статистические данные свидетельствует о его не полной реализации, отрицательной динамике отдельных показателей, наличии имеющихся резервов. Так, совокупный объём транзитных перевозок в 2024 составил 12,291 млн т., тогда как потенциальный объём оценивается более чем в 300 млн т. (используется только 4% транзитных возможностей ЕАЭС) (Рис. 8.)¹²

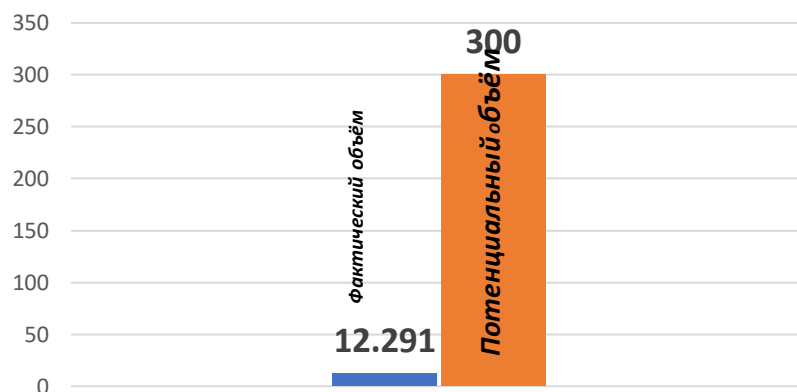


Рис.8. Фактический и потенциальный объём транзитных перевозок в ЕАЭС, млн. тонн 2024г.

Источник: составлено по: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

Основными причинами сложившейся динамики показателей являются:

¹² ЕЭК: статистика ЕАЭС, Транспорт и связь, динамические ряды // Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/

- инфраструктурные факторы, в частности высокий износ и недостаточно высокое качество дорог («узкие места и недостающие звенья» в транспортном коридоре Север-Юг на участке Решт-Астара, проблемы на пропускном пункте Верхний Ларс и др.)

- развитие альтернативных маршрутов, идущих в обход ЕАЭС (Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (TRACECA) и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и других;

- снижение конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров в части отсутствия единой сквозной тарифной ставки по отдельным видам транспорта, отсутствия единого транспортного документа по всему маршруту МТК «Север-Юг», единой страховки, единого оператора, непроизводительные простои на пунктах пропуска с разной шириной железнодорожной колеи;

- обострение геополитической ситуации и санкционное давление, и как следствие – переориентация маршрутов.

11. На основе исследования отраслевой интеграции по видам транспорта выявлены проблемы интеграции на автомобильном, железнодорожном, воздушном, водном и трубопроводном транспорте, а также разработаны научно-обоснованные рекомендации по их решению.

Формирование единой транспортной системы 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. В настоящий момент в каждом сегменте транспортного рынка существуют определённые проблемы, требующие стратегического подхода к их решению.

В сегменте автомобильного транспорта:

1. Проблема отсутствия единого логистического оператора, координирующего работу транспортных автомобильных компаний по маршрутам евразийских транспортных коридоров, их взаимодействие с другими видами транспорта, в частности на МТК «Север-Юг», что приводит к разрыву логистической цепи, увеличению сроков доставки, стоимости перевозки, несоответствию 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. Предлагаемое решение указанной проблемы – создание единой логистической компании-оператора в сегменте грузовых автомобильных перевозок, координирующей работу транспортных компаний на маршрутах евразийских транспортных коридоров. Отдельными функциями за компанией следует закрепить контроль

навигационных пломб отслеживания перевозок, формирование Реестра автоперевозчиков в ЕАЭС, чтобы обеспечить недискриминационные и прозрачные условия работы для представителей всех стран.

2. Отсутствие унифицированных внутрирегиональных и транзитных тарифов государств-членов ЕАЭС по перевозке грузов автомобильным транспортом. Необходимо устранить дискриминацию при установлении тарифов в зависимости от резидентства владельца груза, в том числе с учётом опыта ЕС – разработать перечень эталонных тарифов со сходными характеристиками (т.е. тип грузов) география перевозок, нагрузка на ось, время в транзите и т.д.).

В сегменте железнодорожного транспорта.

1. Отсутствует единый подход и к самой технологии перевозки в части документооборота. Решение – введение накладных ЦИМ/СМГС (один единый перевозочный документ, действующий на всей территории ЕАЭС).

2. Низкий уровень контейнеризации транспортно-логистических операций необходимо решать комплексом мер: путём модульной организации терминалов с минимизацией количества операций с контейнерами, максимальной автоматизации, снижения простоев контейнеров, технологического единства, внедрения информационных технологий, основанных на принципах логистики, решение проблемы обратной загрузки контейнеров.

3. Один из ключевых инфраструктурных барьеров, снижающий конкурентоспособность маршрута транспортного коридора – смена ширины колеи в железнодорожных пунктах пропуска. Решение может состоять во внедрении мультиколейного подвижного состава (free gauge train) в трёх возможных вариантах: раздвижные колёсные пары, система Acti-Wheel, многосистемный скоростной поезд семейства Fuxing.

Воздушный транспорт

1. В ЕАЭС международное сотрудничество на воздушном транспорте традиционно регулируется двусторонними соглашениями о воздушном сообщении между отдельными странами. Необходимо принять меры по гармонизации законодательства в области гражданской авиации, по следующим направлениям: в сфере обеспечения профессиональной квалификации авиационного персонала, в сфере лётной годности воздушных судов (взаимное признание сертификатов лётной годности), унификации аэропортовых тарифов и сборов.

4. В государствах-членах ЕАЭС остаётся низкий платежеспособный спрос на авиаперевозки в связи с высокой стоимостью перевозки. Для увеличения пассажиропотока рынку необходимы низкобюджетные

авиакомпаний, а следовательно, необходима либерализация этого сегмента рынка и развитие конкуренции, устранение на рынке любой дискриминации поставщиков транспортных услуг.

2. Проблема износа воздушных судов государств-членов ЕАЭС. Перспективы развития авиатранспортных систем государств-членов ЕАЭС в части обновления воздушных судов и технического перевооружения неразрывно связаны с активизацией выхода авиакомпаний на внешние рынки. Следовательно, в ближайшие годы необходим поэтапный переход к стратегическим формам кооперации, таким как совместные предприятия, альянсы лоукостеров, франчайзинг, а также межвидовые формы кооперации. Использовать новый предлагаемый в диссертации источник финансирования по обновлению парка воздушных судов – средства бюджета ЕЭК (за счёт субсидирования процентной ставки по кредитам и др.) за счёт направления туда взимаемых таможенных платежей: компенсационных, специальных, антидемпинговых. Данное предложение будет соответствовать Положению о бюджете ЕАЭС от 10.10.2014г № 78, которое предусматривает возможности финансового содействия совместно реализуемых государствами-членами кооперационных проектов в отраслях промышленности (транспортное машиностроение).

Водный транспорт.

Низкий уровень интеграции внутреннего водного транспорта с другими видами транспорта вызывает необходимость создания на базе речных портов координационных транспортно-логистических центров (КТЛЦ). Требуется также унификация номенклатур грузов для расчета тарифов на погрузо-разгрузочные работы в морских портах. Введение в действие Соглашения о судоходстве.

Трубопроводный транспорт

В сегменте трубопроводного транспорта требуется разработка единого гармонизованного классификатора нефтепродуктов, а также методологии учета в ЕАЭС, точной идентификации производителей нефти и нефтепродуктов, повышение экологической безопасности.

12. Предложена трёхуровневая модель функционирования формируемой экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, агрегирующая информационные и информационно-управляющие системы участников перевозочного процесса, определены ключевые задачи каждого уровня

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, уже сейчас можно констатировать, что имеются определённые проблемы в реализации проекта ЭЦТК. 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);
- оперативное реагирование на возникающие чрезвычайные ситуации, связанные с деятельностью транспорта;
- комплекс мероприятий, направленных на обеспечение и повышение уровня транспортной безопасности, связанной с эксплуатацией инфраструктуры.

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) (рис.9).

Ключевыми задачами каждого уровня определены, 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. Для решения этой задачи предложено создание Центра цифровизации единой транспортной системы ЕАЭС со следующими функциями и полномочиями:

1. обеспечение онлайн-взаимодействия и сотрудничества между профильными ведомствами, в компетенции которых входят вопросы цифровизации транспорта;
2. создание и сопровождение Единой базы знаний, отвечающей за цифровизацию транспорта в странах ЕАЭС, включая статистическую и аналитическую информацию по программам и проектам;

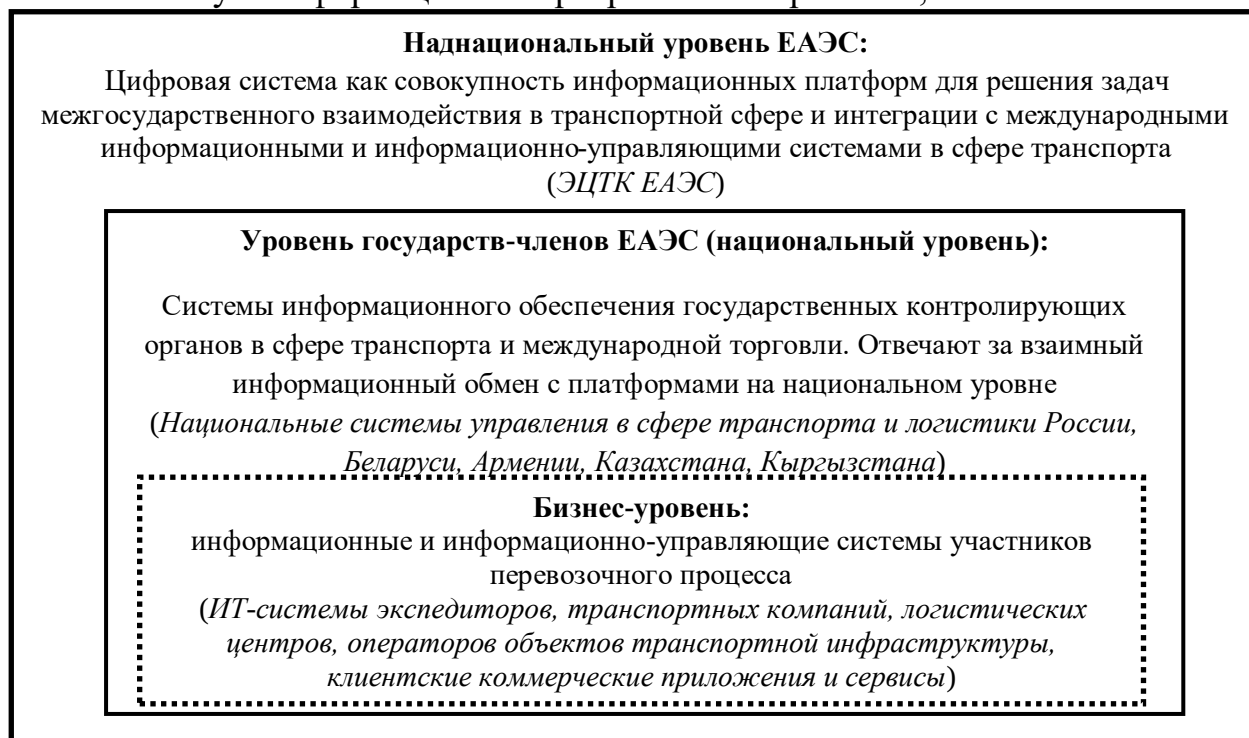


Рис. 9. Модель экосистемы цифровых транспортных коридоров для ЕАЭС

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.

3. сбор аналитических материалов из стран ЕАЭС о текущем состоянии информационной инфраструктуры ЕТП, контроль наполнения Единой базы знаний;

4. имплементация инициатив в области цифровизации международных перевозок грузов, управления информационной инфраструктурой на транспорте, развития информационной инфраструктуры дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Цифровизация транспортной системы ЕАЭС принесет ряд эффектов, способствующих углублению и ускорению транспортной интеграции, а также экономическому развитию государств-членов ЕАЭС на качественно ином уровне. Будет способствовать оптимизации операций перевозки и декларирования грузов, а также снижению барьеров в рамках формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе. Внедрение передовых IT-решений и цифровых транспортных технологий создадут новые условия и формы взаимодействия субъектов транспортной деятельности на всех уровнях.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационном исследовании решена научная проблема разработки научно-обоснованного подхода к формированию стратегии интеграции национальных транспортных систем Евразийского экономического союза в целях формирования единого транспортного пространства и реализации транзитного потенциала интеграционного объединения. Систематизированы теоретические подходы и определена сущность транспортной системы интеграционного объединения, а также транзитного потенциала как важнейшего её элемента. Исследован мировой опыт формирования единого транспортного пространства. Исследовано современное состояние транспортных систем государств-членов ЕАЭС и эволюция транспортной интеграции в Союзе. Разработан научно-обоснованный подход к стратегии интеграции транспортных систем ЕАЭС в целях формирования единого транспортного пространства интеграционного объединения. Разработаны направления повышения конкурентоспособности транспортно-логистических проектов, реализуемых в ЕАЭС. Предложен концептуальный подход к формированию единой тарифной политики в сегменте железнодорожного транспорта в ЕАЭС. Предложены инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС. Предложены стратегические направления развития транспортной интеграции в ЕАЭС и инструменты её реализации, включая максимизацию использования

транзитного потенциала ЕАЭС в условиях обострения международных экономических отношений, направления отраслевой интеграции по видам транспорта, использование современных цифровых технологий в развитии транспортной системы ЕАЭС.

V. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в рецензируемых журналах МБЦ Scopus:

1. Komov M.S. Challenges in developing integrated transport space over the world economic integration associations / E3S Web of., 2023, 376, p.04029
2. Komov M.S. Factors and Peculiarities of the Formation of the Single Transport Space in the Eurasian Economic Union (EAEU) / Transportation Research Procedia. – 2022. – Vol. 63. p. 753-758
3. Komov M.S., Tumanov E.V., Spektor A.A., Panko Ju.V., Stepanyan T.M. The main directions and priorities of the unified transport policy in the EAEU / Journal of Advanced Research in Law and Economics. – 2019. – Vol. 10, No. 8(46). p. 2556-2565

Статьи в изданиях, индексируемых в RSCI:

4. Комов М.С. Евразийский экономический союз: о «Стратегии-2025» и о транспортно-логистической составляющей проблематики документа / Российский экономический журнал. 2021. № 3 . С. 123-128

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства науки и высшего образования Российской Федерации и входящие в Перечень РУДН:

5. Комов М.С. Интеграция национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему: анализ форм и механизма / Вестник евразийской науки. 2018. Т. 10. № 4. С.1-12
6. Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития / Вестник евразийской науки. 2018. Т. 10. № 5. С. 27.
7. Комов М.С. Классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства / Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 2. с. 375-385
8. Комов М.С. Методика исследования и оценки потенциала и взаимосвязей государств – членов ЕАЭС в сфере транспорта / Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 2. С. 741-758
9. Комов М.С. Институционально-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 4. С.2649-2660
10. Комов М.С. Анализ современного состояния транспортно-логистической инфраструктуры Евразийского региона / Экономика устойчивого развития. 2019. № 2 (38). С. 46-51

11. Комов М.С. Зарубежный опыт региональной интеграции транспортных систем и возможность его применения в Евразийском экономическом союзе / Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 4. С. 34-40
12. Комов М.С. Международные транспортные коридоры как основа реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза / Фундаментальные исследования. 2019. № 12. С.82-87
13. Комов М.С. Сотрудничество в транспортной сфере как фактор развития региональной экономической интеграции в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) / Московский экономический журнал. 2019. № 13. С.80-89
14. Комов М.С. Анализ проблем и барьеров на пути формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) / Экономика и предпринимательство. 2020. № 1 (114). С.148-151
15. Комов М.С. Современные цифровые технологии как инструмент развития транспортных систем ЕАЭС / Инновации и инвестиции. 2020. № 3. С.74-77
16. Комов М.С. Роль Российской Федерации в формировании единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) / Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2020. № 3. С. 56-59
17. Комов М.С. Приоритеты и направления развития стратегии транспортной интеграции в ЕАЭС / Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2020. № 8. С.47-50
18. Комов М.С. Согласованная (скоординированная) транспортная политика как основа евразийской интеграции / Фундаментальные исследования. 2020. № 12. С.109-113
19. Комов М.С. Единое транспортное пространство в ЕАЭС: перспективы создания единой системы межгосударственного регулирования / Экономика и предпринимательство. 2021. № 4 (129). С.139-143
20. Комов М.С. Транспортный вектор развития Евразийского экономического союза / Наука и бизнес: пути развития. 2021. № 7 (121). С.141-144
21. Комов М.С. Евразийская цифровая повестка в транспортно-логистической сфере: тренды и перспективы / Финансовая экономика. 2021. № 12. С. 238-240
22. Комов М.С. Теоретические подходы к интеграции национальных транспортных комплексов в единую транспортную систему интеграционного объединения / Финансовая экономика. 2022. № 3. С.146-148
23. Комов М.С. Современные тенденции развития и значение международных транспортных коридоров на рынке транспортных услуг / Экономика и предпринимательство. 2022. № 6 (143). С.243-246

24. Комов М.С. Транзитный потенциал Евразийского экономического союза: оценка эффективности использования / Вопросы инновационной экономики. 2022. Т. 12. № 2. С.1253-1260
25. Комов М.С. Цифровые транспортные коридоры как приоритет в цифровой повестке Евразийского экономического союза / Финансовая экономика. 2023. № 5. С.232-234
26. Комов М.С. Перспективы реализации транзитного потенциала Евразийского экономического союза / Финансовая экономика. 2023. № 11. С.212-214
27. Комов М.С. О возможности использования опыта Европейского союза в формировании единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / Экономические отношения. 2024. Т. 14. № 4. С. 733.
28. Комов М.С. Конкурентоспособность транспортно-логистических проектов Евразийского экономического союза / Экономика и предпринимательство. 2025. № 6 (179). С.387-390

Монографии:

29. Комов М.С. Формирование единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе: проблемы и перспективы / Монография. МаксПресс. Москва, 2021, 128 с.
30. Комов М.С. Монография. Формирование механизма интеграции транспортных систем на евразийском пространстве / Монография. ООО «Амирит», Саратов, 2018, 110 с.

Статьи в других изданиях:

31. Комов М.С. Проблемы формирования единого транспортного пространства ЕАЭС и пути их решения / Материалы XVI международной научно-практической конференции, Наука в современном информационном обществе, North Charleston, USA, 13–14 августа 2018 года. С. 91-94
32. Комов М.С., Степанян Т.М. Транспорт как фактор развития региональной экономической интеграции / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Интеграционные процессы современного развития социально-экономических систем, Саратов, 21 ноября 2018 года. С. 88-91
33. Комов М.С., Спектор А.А. Особенности интеграции транспортных комплексов в Евразийском экономическом союзе / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Интеграционные процессы современного развития социально-экономических систем, Саратов, 21 ноября 2018 года. С. 84-87
34. Комов М.С. Транзит как фактор трансформации транспортной сети ЕАЭС // Восточно-Европейский научный журнал. Изд. «Новая Перспектива», № 4-7 (44), 2019.
35. Комов М.С. Транспорт как объект государственного регулирования / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Социально-

экономические инновации в условиях цифровой трансформации, Саратов, 21 марта 2019 года. С. 59-63

36. Комов М.С. Проблемы транспортно-логистического сотрудничества и формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) / Материалы Международной интернет-конференции, Современные проблемы железнодорожного транспорта, Москва, 21–22 марта 2019 года. С. 484-494

37. Комов М.С. Транзитные перевозки как фактор трансформации транспортной системы ЕАЭС / Материалы Международной научной конференции теоретических и прикладных разработок, Научные разработки: евразийский регион, Москва, 09 октября 2019 года. С. 13-16

38. Комов М.С. Транснациональные коридоры и роль таможенной логистики в их формировании // Проблемы современной экономики: глобальный, национальный и региональный контекст. Сборник научных статей // Гродненский государственный университет имени Янки Купалы, Гродно, 2020.

39. Комов М.С. Формирование общего рынка транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе: основные тенденции и перспективы / Материалы Всероссийской межвузовской научно-практической конференции, Экономика, бизнес и практика логистики, Москва, 31 марта 2020 года. С. 54-60

40. Комов М.С. Необходимость модернизации транспортно-логистических систем / Материалы Всероссийской межвузовской научно-практической конференции, Функциональный комплекс логистического менеджмента: проблемы и перспективы развития, Москва, 01 декабря 2020 года. С. 31-36

41. Комов М.С. Формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры в контексте евразийской интеграции / Материалы Международной научно-практической конференции, Проблемы и перспективы развития транспортно-логистических систем в России, Москва, 16 февраля 2021 года. С. 67-71

42. Комов М.С. Транспортно-логистические возможности ЕАЭС как основа экономического роста Союза/ Материалы межвузовского научно-практического круглого стола Тенденции развития менеджмента и логистики в условиях цифровой трансформации, Саратов, 11 марта 2021 года. С. 28-31

43. Комов М.С. Основные принципы функционирования международных логистических систем / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Функциональные подсистемы в логистике: цель, задачи и особенности, Москва, 15 ноября 2022 года. С. 28-36

44. Комов М.С. Развитие таможенной логистики в целях активизации международных транспортных коридоров / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Стратегические тенденции в развитии логистики, Москва, 10 марта 2022 года. С. 19-26

45. Комов М.С. Влияние процесса цифровизации на управление транспортно-логистической системой России / Материалы Международной

научно-практической конференции, Транспорт России: проблемы и перспективы-2023, Санкт-Петербург, 14–15 ноября 2023 года. С. 65-70

46. Комов М.С. Влияние транспортного комплекса на пространственное развитие России / Материалы Всероссийской межвузовской научно-практической конференции, Механизмы, институты и инструменты государственного управления, Москва, 19 мая 2023 года. С. 50-58

47. Комов М.С. Виды транспорта в логистической системе: сравнительный анализ и проблема выбора / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Стратегические тенденции в развитии логистики, Москва, 15 марта 2023 года. С. 36-41

48. Комов М.С. Роль транспортной системы в обеспечении экономической безопасности государства / Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Устойчивость и безопасность в современном мире: экономико-социальные и управленческие тенденции, Москва, 28 февраля 2023 года. С. 31-35

49. Комов М.С. Вопросы регулирования таможенного транзита в ЕАЭС / Материалы XIV Международной научно-практической конференции, Перспективные научные исследования: опыт, проблемы и перспективы развития, Уфа, 10 мая 2024 года. С. 138-143

50. Комов М.С. Тенденции и перспективы развития рынка международных грузоперевозок / Материалы Международной научно-практической конференции, Стратегические тенденции развития логистики, Москва, 29 февраля 2024 года. С. 32-40

51. Комов М.С. Формирование общего рынка транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе: существующие проблемы и пути их решения / Материалы Международной научно-практической конференции, Проблемы экономической безопасности и государственного управления в новых геополитических условиях, Москва, 22 ноября 2024 года. С. 42-49

52. Комов М.С. Сотрудничество в сфере транспорта и логистики как ключевое направление интеграции в ЕАЭС / Актуальные проблемы современного транспорта, № 1 (19), 2025

Комов Михаил Сергеевич (Россия)

Диссертационное исследование посвящено комплексному исследованию теоретических и практических подходов к интеграции транспортных систем государств-членов интеграционных объединений. Предложен научно-обоснованный подход к стратегии формирования единой транспортной системы в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) в условиях обострения международных экономических отношений. Выявлена сущность транспортной системы интеграционного объединения, определены принципы её функционирования и показатели оценки. Уточнено понятие транзитного потенциала и выявлены факторы, влияющие на его развитие. Исследован мировой опыт интеграции транспортных систем и формирования единого транспортного пространства. Исследована эволюция и современное состояние интеграционных процессов в сфере транспорта в ЕАЭС. Предложен концептуальный подход к формированию единой тарифной политики в сегменте железнодорожного транспорта в ЕАЭС. Предложены инструменты механизма финансирования интеграционных транспортно-логистических проектов ЕАЭС. Разработаны стратегические направления развития транспортной интеграции в ЕАЭС и инструменты её реализации.

Komov Mikhail Sergeevich (Russia)

The dissertation research is devoted to a comprehensive study of theoretical and practical approaches to the integration of transport systems of the member states of integration associations. A scientifically based approach to the strategy of forming a unified transport system in the Eurasian Economic Union (EAEU) in the context of the aggravation of international economic relations is proposed. The essence of the transport system of the integration association is revealed, the principles of its functioning and evaluation indicators are determined. The concept of transit potential has been clarified and the factors influencing its development have been identified. The international experience of integrating transport systems and forming a single transport space is studied. The evolution and current state of integration processes in the field of transport in the EAEU are studied. A conceptual approach to the formation of a unified tariff policy in the segment of railway transport in the EAEU is proposed. The instruments of the financing mechanism of the EAEU integration transport and logistics projects are proposed. Strategic directions for the development of transport integration in the EAEU and tools for its implementation have been developed.