

10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики

Егор Вадимович Пак, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: e.pak@inno.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

С момента подписания Договора о Евразийском экономическом союзе в 2014 г. евразийские процессы в области транспорта и логистики достигли определенных результатов (например, в части транзитных железнодорожных перевозок), несмотря на сохраняющиеся организационно-экономические барьеры (главным образом технического и административного характера), а также экзогенные шоки. Значимое влияние на отраслевое сотрудничество в 2022–2024 гг. оказал и фактор санкционного режима в отношении России. Так, на сегодняшний день можно с определенной уверенностью говорить об участии партнеров Москвы по ЕАЭС в логистических схемах по организации импорта ряда товаров (в т.ч. подсанкционных) в Россию. При этом в настоящем контексте важно проводить водораздел между государственной риторикой и интересами бизнеса: в некоторых случаях имеет место примат политики над экономикой, в некоторых – наоборот.

Целью статьи является критическое исследование результатов сотрудничества стран-участниц в области транспорта и логистики в 2014–2024 годах. Выявлено, что повышение «связности» транспортно-логистических систем стран ЕАЭС в контексте формирования Единого транспортного пространства в 2025 г. в целом отвечает интересам как «пятерки», так и других стран Большой Евразии. Краеугольной предпосылкой качественного участия стран ЕАЭС в транспортно-логистической повестке развития региона является их желание «встроиться» в глобальные цепи поставок, предоставив участникам рынка гарантированные, безопасные и устойчивые опции доставки груза. Автором сделан вывод, что в условиях фрагментации системы международных экономических отношений и, что самое главное, ее форсированной политизации ЕАЭС все же достаточно успешно справляется с проблемами в области транспорта и логистики, а приверженность развитию региональной интеграции, демонстрируемая официальными Астаной, Бишкеком, Ереваном, Минском и Москвой, внушает определенный оптимизм.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

евразийская экономическая интеграция, ЕАЭС, транспорт и логистика в ЕАЭС, транспортная «связность», Единое транспортное пространство, Большая Евразия

Введение

Представляется, что будущее евразийского проекта во многом зависит от реализации пространственного вектора его развития. Настоящая повестка актуальна для всех государств – участников ЕАЭС и, по сути, является продолжением общемировой тенденции по формированию устойчивого транспорта и мобильности на транспорте, содержащейся в программном документе ООН – Десятилетие устойчивого транспорта ООН (*UN Decade of Sustainable Transport*) на период 2026–2035 годов.

Пространственный аспект актуален для Союза еще и потому, что Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия являются странами, не имеющими выхода к морям Мирового океана (*landlocked economies*). Эти страны находятся в «ловушке континентальной географии»: например, грузам из Казахстана надо преодолеть 4800 км по территории стран-транзитеров, чтобы достичь морских портов, а из Киргизии и Армении – 4570 км и 2865 км соответственно.

В свою очередь, страны ЕАЭС начиная с 2014 г. сообщая в формате Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийского железнодорожного альянса (ОТЛК-ЕРА) – предоставляют стабильную и гарантированную услугу коммерческого транзита по своей территории в направлении Восток – Запад. Соответственно, создание современной, устойчивой и инклюзивной транспортно-логистической системы ЕАЭС (что, впрочем, справедливо и для других стран СНГ, «тяготеющих» к ЕАЭС¹, и, шире, для Большой Евразии²) может способствовать повышению глобальной конкурентоспособности региона, что отвечает интересам властей, бизнеса и граждан. Таким образом, транспортно-логистическое направление интеграции в ЕАЭС способно вывести соответствующие процессы в Большой Евразии на качественно новый уровень.

Вместе с тем нынешний формат реализуемой в ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики в полной мере не позволяет решить поставленную задачу. Так, имеет место разноуровневый процесс стратегического планирования, когда каждая из стран имеет собственную национальную программу развития отрасли. Логистика внутри ЕАЭС также не избавлена от влияния технических и иных административных барьеров, например технических стандартов: различия в предельно допустимой нагрузке на ось грузового автомобиля достаточно часто становятся преградой для грузоперевозок внутри объединения. Наконец, на железной дороге государства-члены вправе самостоятельно устанавливать транзитные тарифы, что препятствует единому отраслевому целеполаганию.

Таким образом, конвергенция управленческих подходов к развитию региональной транспортно-логистической системы, предоставляющей услуги грузо-владельцам как внутри Союза, так и иностранным субъектам транзитом через его территорию, может сыграть решающую роль в расширении и углублении евразийской экономической интеграции на горизонте до 2045 г. в рамках программы «Евразийский экономический путь».

1 Например, для Китая, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана и Азербайджана.

2 Например, для Китая, Афганистана и Монголии.

Обзор литературы

Транспорт и логистика как направление евразийской экономической интеграции достаточно широко представлены в научно-практическом дискурсе.

В ретроспективном анализе взаимосвязь транспорта, экономического развития и политических конструкций как на глобальном, так и региональном уровнях, содержится в работах И.М. Могилевкина¹. Актуальные вопросы развития транспортно-логистической системы ЕАЭС изучены Л.Б. Вардомским² и К.Х. Зоидовым³. Транзит, его роль и геополитическая составляющая в евразийских интеграционных процессах раскрыты Л.Б. Вардомским⁴ и М.О. Тураевой⁵. Адаптация логистики внешней торговли России к действующим в отношении нее санкционным режимам выявлена Ю.А. Щербаниным⁶. Особенности организации импортных поставок в Россию по новым логистическим схемам, в т.ч. через страны ЕАЭС, описаны А.М. Голубчиком и Е.В. Паком⁷.

Таким образом, можно говорить о наличии транспортно-транзитного и транзитного подходов⁸ к исследованию экономической интеграции в ЕАЭС. Инфраструктурой такой интеграции (которая, впрочем, может быть масштабирована на всю Большую Евразию) логично считать евроазиатские международные транспортные коридоры (МТК) «Восток – Запад» и «Север – Юг»⁹, которые в совокупности должны лечь в основу «евразийского транспортного каркаса»¹⁰.

В свою очередь, акцент на пространственной (в ряде источников географической¹¹) стороне интеграции в ЕАЭС как перспективном направлении исследования связан с категориями «транспортной доступности», «транспортной связности» и «транспортной мобильности».

Экономическое благосостояние напрямую зависит от выгод, генерируемых транспортной отраслью главным образом в части улучшения транспортной доступности¹². Под транспортной доступностью понимается «возможность достижения какой-либо территории с использованием транспортной инфраструктуры всех видов»¹³. Важно, что такая опция должна быть справедлива как для пассажиров, так и для грузов, что в совокупности, по сути, является одним из элементов формирования экономической безопасности регионального объединения¹⁴. Иногда маршруты перемещения собирательно именуется термином «транспортная коммуникация»¹⁵.

Более фундаментально возможность перемещения пассажиров и грузов является прямым следствием уровня транспортной «связности» (в ряде источников

1 Могилевкин 2005; Могилевкин 2020.

2 Вардомский 2021.

3 Зоидов, Медков, Зоидов 2024.

4 Вардомский 2021.

5 Тураева 2022.

6 Щербанин 2023.

7 Голубчик, Пак 2023.

8 Развитие транзитной экономики... 2016.

9 Пак 2020.

10 Винокуров et al. 2024.

11 Лисоволик, Сутырин, Иванова 2019.

12 Щербанин 2011.

13 Лавриненко et al. 2019.

14 Пак, Андропова 2023.

15 Тураева, Горохова 2021.

«связанности»), т.е. «связности» национальных транспортно-логистических систем, и ее следует рассматривать как определяющий фактор повышения эффективности хозяйственных связей внутри регионального объединения. И ЕАЭС здесь не исключение, а, возможно, наиболее показательный пример с учетом исторической важности пространственного фактора для развития Союза.

В иностранной литературе в этом контексте часто употребляется термин *transport connectivity*, что в целом можно считать синонимом транспортной «связности». Вместе с тем в концепции *transport connectivity*¹ упор делается на узловом подходе, где под узлом понимаются отдельный объект или комплекс объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Перемещение грузов и пассажиров может осуществляться как напрямую от узла к узлу (т.е. линейно), так и в сетевом взаимодействии (т.е. нелинейно)². Соответственно, наибольший эффект для экономики достигается тогда, когда имеется множественность маршрутов для перевозки объектов.

Одновременное наличие таких опций доставки пассажиров (причем этот сегмент в городском / междугороднем масштабах является пока доминирующим) и грузов обозначается иностранными исследователями как «мобильность» (*mobility*). Вместе с тем единого определения мобильности не существует. Наиболее часто встречающаяся дефиниция «мобильности как услуги» (*mobility as a service*) понимает под нею наличие у потребителя услуги по перемещению несколькими видами транспорта, доступной у нескольких провайдеров, но на одной цифровой платформе, которая становится интегратором всех возможных вариантов перевозки³. В ряде случаев – с учетом повестки Целей устойчивого развития ООН (*UN Sustainable Development Goals*) и Десятилетия устойчивого транспорта ООН (*UN Decade of Sustainable Transport*) на период 2026–2035 гг. – к базовой характеристике такой платформы добавляются аспекты устойчивого развития, в т.ч. инклюзивность, экологичность и энергоэффективность. В таком контексте уместно говорить об «устойчивой мобильности на транспорте».

Как представляется, фактор «связности» в развитии транспортно-логистических систем стран ЕАЭС на внутреннем и внешнем контурах нуждается в системном и критическом изучении. В настоящей статье основное внимание будет уделено грузовому сегменту транспортной «связности» стран ЕАЭС. Объективным ограничением исследования является отсутствие данных по некоторым странам, в частности по Белоруссии, которая не разглашает свои показатели за 2022 г. и 2023 г., а также агрегированных показателей по водным видам транспорта стран-участниц. Соответственно, в ряде случаев статистика по морским и речным сегментам взята из национальных агентств, что, впрочем, не сильно сказалось на результатах, так как вклад этих видов в общую структуру грузоперевозок незначителен.

1 Nakoinz 2023.

2 Rodrigue 2024.

3 "Transport Trends and Economics 2018-2019," UNECE Inland Transport Committee, 2020, accessed November 29, 2024, https://unece.org/DAM/trans/main/wp5/publications/Mobility_as_a_Service_Transport_Trends_and_Economics_2018-2019.pdf.

Анализ грузооборота и грузоперевозок стран ЕАЭС: динамика и структура

С февраля 2022 г. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) перестала публиковать агрегированную статистику взаимной торговли, так как соответствующая информация признана некоторыми странами ЕАЭС не подлежащей публикации. Но по данным ряда открытых источников, в 2023 г. взаимная торговля внутри объединения достигла рекордных показателей в 90 млрд долл. (рост почти в два раза в сравнении с 2014 годом)¹. При этом важно, что ее объемы демонстрировали рост и в 2022–2023 гг. на фоне беспрецедентных торговых ограничений в отношении России, а также института «вторичных санкций», который довлеет над некоторыми странами ЕАЭС.

В 2014–2023 гг. интеграционные процессы в целом способствовали развитию грузооборота и грузоперевозок стран ЕАЭС магистральными видами транспорта, т.е. морским, железнодорожным, автомобильным, речным и авиационным, во всех видах сообщения – внутреннем, экспортно-импортном и транзитном.

В 2014–2023 гг. грузооборот стран ЕАЭС в целом демонстрировал положительную динамику и в 2023 г. составил 3492,1 млрд т-км (Таблица 1).

Таблица 1.

ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), МЛРД Т-КМ

DYNAMICS OF FREIGHT TURNOVER OF THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), BILLION TONNES-KM

Страна	Годы							
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Армения	1,5	1,4	1,6	1,9	1,7	1,9	1,9	1,9
Белоруссия	71,7	66,4	80,8	76,8	71,3	74,2	н/д	н/д
Казахстан	299,1	261,3	316,8	311,5	319,5	331,8	338,4	338,4
Киргизия	2,4	2,3	2,6	2,7	2,2	2,3	2,5	2,5
Россия	2656,5	2708,8	2967,7	2992,0	2931,0	3059,8	3067,2	3067,2
ЕАЭС	3031,2	3040,2	3369,5	3384,9	3325,8	3470,0	3410,1	3410,1

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Традиционно в структуре грузооборота в странах ЕАЭС преобладает железнодорожный транспорт. Так, на протяжении всего исследуемого периода его доля составляла в среднем 86% (Таблица 2).

¹ Рекордный рост взаимной торговли ЕАЭС: на пути к углублению интеграции? // Россия в глобальной политике. 24 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.globalaffairs.ru/articles/eaes-livinczeva-zajczev/> (дата обращения: 29.11.2024).

Таблица 2.

СТРУКТУРА ГРУЗООБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), %

STRUCTURE OF FREIGHT TURNOVER IN THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), %

Вид транспорта	Годы									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
авиа	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1
авто	9,6	9,7	9,7	9,4	9,5	9,8	9,7	10,4	10,2	11,3
речной	2,4	2,1	2,2	2,1	2,0	1,9	1,9	2,0	2,0	1,6
ж/д	86,7	86,6	86,4	86,7	87,1	86,8	86,9	86,0	86,4	85,0
морской	1,1	1,4	1,5	1,6	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3	2,0

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Как видно из *Таблицы 2*, из всей «пятерки» только у Армении и Киргизии на первом месте в структуре грузооборота находится автомобильный транспорт – в 2023 г. соответствующие значения составили 68% и 51,3% соответственно. Важно подчеркнуть, что грузооборот по своей природе является не вполне репрезентативным показателем работы транспорта. Так, например, грузооборот лидирующего железнодорожного транспорта учитывает «порожний пробег» как вагонов, так и контейнеров. В этой связи уместнее анализировать показатель реальной погрузки – объем грузоперевозок.

В 2014–2023 гг. объем грузоперевозок стран ЕАЭС также демонстрировал в целом повышательную динамику и в 2023 г. достиг 8783,6 млн т (*Таблица 3*).

Таблица 3.

ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), МЛН Т

DYNAMICS OF FREIGHT TURNOVER OF THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), BILLION TONNES

Страна	Годы							
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Армения	8,5	18,8	27,4	12,9	13,0	15,2	16,7	16,5
Белоруссия	336,9	291,5	330,3	309,5	287,5	285,9	н/д	н/д
Казахстан	503,7	452,1	559,3	594,6	597,3	629,0	660,6	716,9
Киргизия	28,7	35,5	38,0	38,7	29,6	33,9	43,9	50,7
Россия	6928,6	6899,5	7096,0	7266,6	6898,2	7121,1	7706,6	7999,5
ЕАЭС	7806,4	7697,5	8051,0	8222,3	7825,7	8085,1	8427,8	8783,6

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

В структуре грузоперевозок всех стран ЕАЭС, кроме Казахстана, автотранспорт находится на первом месте и составляет в среднем 75% (*Таблица 4*).

Таблица 4.

СТРУКТУРА ГРУЗООБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), %

STRUCTURE OF FREIGHT TURNOVER IN THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), %

Вид транспорта	Годы									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
авиа	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01
авто	73,6	74,4	74,7	73,5	73,6	74,6	74,0	74,1	77,4	77,9
речной	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3
ж/д	24,5	23,7	23,4	24,6	24,5	23,7	24,2	24,2	20,9	20,4
морской	0,2	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Преобладание автомобильного сегмента в грузоперевозках стран ЕАЭС также следует оценить критически. Как правило, настоящая деятельность не лицензируется (например, в России), а в перевозках задействовано много индивидуальных предпринимателей, на балансе которых может находиться 1–2 транспортных средства, что мешает объективной фиксации перевозимых объемов. Достоверными могут считаться автоперевозки только в международном сообщении, т.е. при пересечении границы ЕАЭС.

Весьма показательно, что в этой связи Казахстан является исключением: в структуре грузоперевозок страны в 2014–2023 гг. лидирует железная дорога (в среднем 69% за исследуемый период). Начиная с 2005 г. перевозка грузов автотранспортом лицензируема, а с 2010 г. – из методологии расчета показателя исключены индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие перевозки грузов.

Особенности реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС

Началом институционального оформления скоординированной (согласованной) транспортной политики принято считать решение Коллегии ЕЭК № 284 от 25.12.2012 «О согласованной транспортной политике государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства». В Договоре «О Евразийском экономическом союзе» (Раздел XXI) уже зафиксировано проведение в ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики. Конечной целью всех инициатив в области транспорта и логистики в Союзе обозначено создание в 2025 г. Единого транспортного пространства (ЕТП).

Заявленная комбинация «скоординированная-согласованная» неслучайна: наиболее продвинутые интеграционные механизмы стран-членов созданы на железнодорожном и автомобильном видах транспорта. К основным программным результатам интеграции на железной дороге могут быть отнесены следующие:

- унифицированы тарифы на внутренние перевозки грузов, а также внешне-торговые перевозки в / из третьих стран через морские порты ЕАЭС;
- действует коридор колебаний железнодорожных тарифов внутри ЕАЭС;
- установлен порядок доступа перевозчиков стран-членов к инфраструктуре друг друга;
- создан оператор транзитных контейнерных перевозок по территории ЕАЭС в направлении КНР – ЕС (ныне ОТЛК ЕРА).

Справедливости ради следует отметить, что достигнутые договоренности в области железнодорожных тарифов в ЕАЭС во многом базируются на практике Тарифной конференции железнодорожных администраций государств СНГ, куда входит вся «пятерка».

Бесспорным достижением ЕАЭС в железнодорожном сегменте является создание достаточно стабильно функционирующей системы транзита как внутри ЕАЭС (так называемый «внутренний транзит», который для стран ЕАЭС преимущественно идет по территории России), так и по его территории в третьи страны (так называемый международный транзит¹, или «сквозной транзит»).

Транзитные перевозки железной дорогой в 2016–2024 гг. внутри ЕАЭС (такие перевозки для «пятерки» актуальны только для Беларуси и Казахстана и осуществляются транзитом по территории России) в целом демонстрировали положительную динамику (Таблица 5).

Таблица 5.

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА
ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС (2014–2024), ТЫС. ТЕУ**

**DYNAMICS OF INTERNATIONAL RAILWAY TRANSIT THROUGH
THE EAEU (2014–2024), THOUSAND TEU**

Страна	Годы								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Белоруссия	88,8	169,4	201,3	262,4	418,9	484,4	364,8	268,0	624,4
Казахстан	29,0	55,0	72,9	103,2	175,3	227,2	253,9	278,6	174,2

* данные за январь – сентябрь 2024 г.

Источник: составлено автором по данным аналитического агентства *Infranews*, www.infranews.ru.

Грузовая база железнодорожного транзита из Казахстана по территории России состоит главным образом из каменного угля, а также зерновых и следует в направлении российских портов на Балтике для последующего экспорта, например, в ЕС. Имеет место и транзит казахстанской продукции по территории России в адрес российских портов на Черном море, а также прибалтийских портов – Клайпеды, Риги, Вентспилса.

Основной экспортный товар Беларуси – калийные удобрения – начиная с 2020 г., момента введения экономических санкций ЕС в отношении страны, постепенно переориентируется с литовских портов на Балтике (главным образом с Клайпеды) на соответствующие российские терминалы в Балтийском (главным

1 Под международным транзитом понимается перевозка груза иностранного грузовладельца из одной страны в другую по территории третьей. Например, из ЕС в Китай по территории России.

образом в Бронку) и Азово-Черноморском бассейнах. Показательно, что на белорусские удобрения традиционно приходилось почти 65% всего транзита по железным дорогам Литвы. По итогам 2023 г. около 70% белорусского экспорта удобрений отгружено через терминалы Большого порта Санкт-Петербург, а около 7% – через Новороссийск¹.

Что касается международного транзита, то его следует рассматривать в двух плоскостях – грузеном и общем с учетом порожнего пробега. В целом динамика грузеного транзита в 2014–2024 гг. положительна (Таблица 6).

Таблица 6.

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА
ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС (2014–2024), ТЫС. TEU**
**DYNAMICS OF INTERNATIONAL RAILWAY TRANSIT THROUGH
THE EAEU (2014–2024), THOUSAND TEU**

Транзит	Годы								
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Груженный транзит	160,1	206,0	417,7	500,8	757,9	1,014	786,2	753,7	797,3
Транзит с учетом порожнего пробега	237,8	258,7	556,8	581,3	808,5	1,075	838,7	855,3	1,029

* данные за январь–сентябрь 2024 г.

Источник: составлено автором по данным аналитического агентства *Infranews*, www.infranews.ru.

Резкий рост грузеного транзита в 2020–2021 гг. обусловлен коронакризисом. Порты Китая в этот период находились в режиме жесткого карантина, на автомобильных пунктах пропуска из Китая в страны ЕАЭС наблюдались большие очереди. Как следствие, фрахтовые ставки на доставку контейнеров в линейном сообщении на популярных маршрутах, например Шанхай – Роттердам, выросли в 7–8 раз. Соответственно, железнодорожная опция доставки грузов между Китаем и ЕС по территории ЕАЭС осталась единственной альтернативой даже с учетом роста стоимости фрахта на востребованном маршруте Шанхай – Владивосток / Восточный. Показательно, что в октябре 2020 г. ценовые индикаторы железной дороги *ERA1* (*Eurasian Rail Alliance Index*) и морской *WCI* (*World Container Index*) сравнялись, и железнодорожный вариант доставки контейнера в направлении Восток – Запад стал предпочтительнее и по скорости, и по стоимости.

По мере восстановления международной торговли после коронакризиса и, как следствие, определенной нормализации фрахтовой конъюнктуры (начиная с ноября 2022 г. индексы *ERA1* и *WCI* опять сравнялись) объемы грузеного железнодорожного транзита в 2022–2023 гг. незначительно снизились. В условиях роста геополитической напряженности, в т.ч. кризиса в Красном море (который в феврале – апреле 2024 г. сделал железнодорожную доставку по территории ЕАЭС опять предпочтительнее морской), есть все основания полагать, что по итогам 2024 г. грузеный транзит по территории ЕАЭС перешагнет отметку в 1 млн *TEU* и превысит пиковые показатели 2021 года.

1 Экспорт калийных удобрений: итоги 2023 и перспективы // Сообщество железнодорожников Беларуси. 6 марта 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://belzhd.info/news/eksport-kalijnyh-udobrenij-itogi-2023-i-perspektivy/> (дата обращения: 29.11.2024).

Основные программные результаты интеграции в автомобильном сегменте заключаются в следующем:

- пограничный контроль в международном сообщении производится в автомобильных пунктах пропуска на внешних границах ЕАЭС;
- внутренние грузоперевозки автомобильным транспортом и международные, осуществляемые перевозчиками стран-участниц по территории ЕАЭС, осуществляются на безразрешительной основе;
- принята «Программа поэтапной либерализации каботажных¹ автоперевозок в ЕАЭС на 2016–2025 годы».

Развитие сегмента каботажных автоперевозок в ЕАЭС направлено на сокращение «порожного» пробега при возвращении перевозчиков в страну базирования после завершения основной (международной) перевозки и, как следствие, снижение негативного воздействия на окружающую среду. Более фундаментально реализация автокаботажа нацелена на усиление конкурентной среды в автомобильном сегменте стран-участниц. Впрочем, это объективно вызывает недовольство перевозчиков интегрирующихся стран, считающих внутренние перевозки исключительно национальной прерогативой.

Представляется, что здесь может быть использован опыт ЕС в создании соответствующего сегмента на автотранспорте, тем более что конечная цель Программы начиная с 2025 г. схожа с европейской – перевозчик из одной страны – члена ЕАЭС может выполнить три грузоперевозки между пунктами на территории другой страны – члена ЕАЭС в течение семи дней после завершения международной². Вместе с тем важно подчеркнуть, что создание системы свободного доступа автоперевозчиков на рынки друг друга в ЕС заняло 38 лет (с 1961 по 1999), а с учетом либерализации автокаботажных перевозок после расширения 2004, 2007 и 2013 гг. процесс завершился только к 1 июля 2017 года.

Показательно, что уже сегодня белорусские автотранспортные предприятия (в рамках соглашения «Об автоперевозках между Россией и Белоруссией») осуществляют вывоз контейнеров из российских портов на Дальнем Востоке в пункты назначения в Сибири и Центральной России, тем самым снижая их загрузенность в условиях дефицита фитинговых платформ. Фактически перевозчики из Белоруссии уже сегодня осуществляют каботажные автоперевозки по территории России.

Что касается речного транспорта, то в 2019 г. принято соглашение «О судоходстве», которое, по сути, открывает систему внутренних водных путей России для других стран ЕАЭС, главным образом Казахстана. Согласно достигнутым договоренностям, устанавливается уведомительный порядок судоходства под флагом стран – членов ЕАЭС по внутренним водным путям друг друга (срок рассмотрения уведомления на транзитный проход составит до 10 дней), а также вводится взаимное признание документов членов экипажа. Реализация этого соглашения может способствовать развитию приграничных перевозок инертных грузов (там, где это возможно), а также проходу судов типа «река-море» в общении Каспийское море – Черное море через систему Волго-Донского канала.

1 Здесь под каботажом понимается транспортировка груза перевозчиком, зарегистрированным в одном государстве – участнике ЕАЭС, между пунктами на территории другого государства – участника объединения.

2 Официально автокаботаж для перевозчиков из стран ЕАЭС разрешен с 1 марта 2025 года.

Так, Казахстан, ратифицировавший соглашение в 2020 г., получит доступ к реке Обь, а также сможет обеспечить перевозку грузов судами смешанного плавания в адрес своих грузовладельцев в порты Актау и Курык, а также в перспективе – доставку в адрес грузовладельцев из Азербайджана, Ирана и Туркменистана.

Дальнейшие планы по развитию транспорта и логистики в ЕАЭС в контексте создания ЕТП в 2025 г. закреплены в «дорожной карте» по реализации основных этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – участников ЕАЭС на 2024–2026 годы. Заявленные мероприятия можно условно разделить на три группы: инфраструктурная (развитие экосистемы МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг» и устранение «узких мест»), цифровая (внедрение электронного документооборота) и регуляторная (активизация работы по устранению технических, административных и иных барьеров на отдельных видах транспорта).

Инфраструктурный блок ориентирован на реализацию соответствующих проектов в области транспорта и логистики, имеющих приоритетное значение для углубления интеграционных процессов. Проекты направлены преимущественно на создание «евразийского каркаса» и в ряде случаев носят межстрановой характер (Таблица 7).

Таблица 7.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИОРИТЕТНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЕАЭС, ОБЛАДАЮЩИХ БОЛЬШИМ ИНТЕГРАЦИОННЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ В СООТВЕТСТВИИ С «ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ» НА 2024–2026 ГОДЫ

LIST OF THE EAEU PRIORITY INFRASTRUCTURE PROJECTS WITH HIGH INTEGRATION POTENTIAL IN ACCORDANCE WITH THE ROADMAP FOR 2024–2026

Армения
4-я очередь развития автодорожного участка коридора «Север – Юг» от Агарака до Каджарана
Белоруссия
Реконструкция автодороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница России (Редьки) Реконструкция автодороги М-10 граница России (Селище) – Гомель – Кобрин Развитие железнодорожных участков (Жлобин – Могилев – Орша – Витебск – граница России) в направлении портов на Северо-Западе России
Казахстан
Реконструкция участков автодороги М-32 Модернизация железнодорожных участков (Орск – Болашак, Илецк-1 – Актобе, Челябинск – Никельтау, Аксарайская – Макат, Шалкар – Мангыстау) для развития восточного участка МТК «Север – Юг» Строительство железнодорожной ветки Дарбаза – Мактаарал и строительство вторых путей на участке Казалы – Арысь
Киргизия
Реконструкция объездной автодороги вокруг Бишкека Проект железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад Электрификация железнодорожного участка Луговая – Балыкчи
Россия
Строительство российского участка автомагистрали «Меридиан» Строительство и модернизация сети автодорог вдоль МТК «Восток – Запад»

Источник: составлено автором по данным ЕЭК, <https://eec.eaeunion.org>.

Вместе с тем диверсификация транспортных маршрутов на евразийском пространстве происходит и более фундаментально, что в определенной степени переводит дискуссию в геополитическую плоскость. Так, «транспортный каркас» Евразии должен объединить МТК «Восток – Запад» (включая его Северный, Центральный и Южный маршруты), МТК «Север – Юг» и МТК «ТРАСЕКА» (включая Транскаспийский международный транспортный маршрут), создав условия для повышения транспортной «связности» региона и, как следствие, способствуя повышению устойчивости глобальных цепей поставок на настоящих маршрутах.

В этом контексте отдельного внимания заслуживает Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или «Срединный коридор», который из стран-членов проходит только по территории Казахстана, но в обход России. Географически он проходит преимущественно по трассировке МТК «ТРАСЕКА» (инициированного в 1993 г. ЕС и не приведшего к значимым результатам) и имеет те же слабые звенья: множественную необходимость перевалки груза с железной дороги на морское «плечо» / паром на Каспии, далее на железную дорогу до Поти и затем опять на морское «плечо» / паром в направлении ЕС, а также неразвитость портовой инфраструктуры для обработки контейнеров на Каспии.

Впрочем, следует констатировать и определенный успех в развитии «Срединного коридора». Так, объемы перевозки по коридору в 2023 г. составили 2,76 млн т (против 1,7 млн т в 2022 г.), а за первые 7 месяцев 2024 г. перевезено уже 2,56 млн т грузов. Растет и перевозка контейнеров: в январе – октябре 2024 г. их перевозки составили 46,3 тыс. *TEU* (рост в 2,6 раза в сравнении с 2023 годом)¹. На маршруте также создан единый мультимодальный сервис, предоставляемый совместным предприятием железных дорог Казахстана, Азербайджана и Грузии – *Middle Corridor Multimodal*. Наконец, в сентябре линейный мейджор *Maersk* представил рынку котировки на перевозку контейнеров по коридору в направлении КНР – ЕС².

Важно подчеркнуть, что «Срединный коридор» пока не является явным конкурентом МТК «Восток – Запад», проходящему по территории России, Казахстана и Белоруссии. По оценкам «ОТЛК ЕРА», объем контейнерных перевозок по маршруту «КНР – Европа – КНР» в январе – августе составил 296,2 тыс. *TEU*, что явно превышает соответствующие значения ТМТМ. Что касается стоимости перевозки 1 *FEU*, то сервис «ОТЛК ЕРА» в среднем на 30% дешевле. Однако развитие «Срединного коридора» может быть полезно для прилежащих стран Большой Евразии для повышения общей транспортной «связности» региона путем предоставления грузовладельцам альтернативных опций доставки, т.е. мобильности как услуги.

Цифровой блок нацелен на повышение прослеживаемости перемещения груза и транспортных средств, а также внедрение электронного документооборота. В части прослеживаемости грузоперевозок, осуществляемых по территории двух и более стран ЕАЭС (в т.ч. транзитом), будет продолжена реализация

1 Контейнерные перевозки по Транскаспийскому транспортному маршруту за январь – октябрь 2024 г. выросли в 2,6 раза // PortNews. 13 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/news/370264/> (дата обращения: 29.11.2024).
2 Maersk опубликовал условия перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту // Logistan. 6 сентября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://logistan.info/1435-maersk-opublikoval-usloviya-perevozok-po-transkaspiskomu-mezhdunarodnomu-transportnomu-marshrutu/> (дата обращения: 29.11.2024).

комплекса запланированных мер, предпринятых в 2023 г., когда вступило в силу соглашение «О применении в ЕАЭС навигационных пломб».

Планы по развитию электронного документооборота подразумевают использование электронных накладных на автомобильном и железнодорожном видах транспорта – *e-CMR* и *e-СМГС*, соответственно. К пилотному проекту по внедрению *e-CMR* подключились Белоруссия и Россия. Важно отметить, что реализуемая в ОАО «РЖД» система электронного документооборота АС «ЭТРАН» может быть технически масштабирована на все страны ЕАЭС при условии согласия железнодорожных администраций этих стран.

Более того, 1 августа 2024 г. в России стартовал эксперимент по формированию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП), оператором которого выступил Минтранс. Целью эксперимента является внедрение электронного документооборота на всех видах транспорта, в т.ч. в мультимодальном сообщении, с участием органов власти, грузовладельцев, экспедиторов, перевозчиков, операторов инфраструктуры и отдельных систем электронного документооборота¹.

В свою очередь, недавно между Казахстаном и Китаем было достигнуто соглашение об обмене разрешениями на двусторонние международные автоперевозки (именуемые в профессиональной среде «дозволами») в электронном виде начиная с 1 января 2025 года². Представляется, что этот шаг следует рассматривать в контексте всей работы, ведущейся между ЕАЭС и КНР в области транспорта и логистики. Основой такого взаимодействия является соглашение «О торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны». Непосредственно вопросам цифровизации железнодорожных грузоперевозок посвящены распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 17 «О плане первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны», а также распоряжение Евразийского межправительственного совета от 8 июня 2023 г. № 10 «О результатах мониторинга исполнения плана первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны».

Ведется работа и по созданию системы «одного окна» (*single-window policy*) как цифрового инструмента, способствующего упрощению бизнес-процессов при реализации экспортно-импортных операций участников ВЭД стран ЕАЭС.

1 1 августа стартует эксперимент по формированию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) // Министерство транспорта Российской Федерации. 1 августа 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11376> (дата обращения: 29.11.2024).

2 С января 2025 г. обмен иностранными бланками разрешений с Китайской Народной Республикой будет происходить в цифровом формате // Министерство транспорта Республики Казахстан. 16 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/884536?lang=ru> (дата обращения: 29.11.2024).

В ноябре 2024 г. Белоруссия представила национальный пилотный проект на площадке ЕЭК.

Наконец, регуляторный блок касается снятия остающихся ограничений при организации свободного перемещения грузоперевозок различными видами транспорта как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории.

Некоторые проблемы на пути создания Единого транспортного пространства в ЕАЭС

На сегодняшний день наибольшие проблемы при формировании общего рынка транспортно-логистических услуг в ЕАЭС сохраняются на железнодорожном и автомобильном видах транспорта. Представляется, что они носят фундаментально экономический характер. Вместе с тем в ряде случаев можно говорить и об определенной политизации вводимых ограничений, например, в качестве ответной меры или шага в интересах отдельных национальных бизнес-кругов (что, впрочем, практически не доказуемо).

Так, чувствительными проблемами при организации железнодорожных перевозок в ЕАЭС является использование железнодорожными администрациями стран-участниц конвенционных запретов, а также введение временных ограничений на ввоз и транзит конкретных товарных позиций. Последняя мера вводится, как правило, под предлогом несоответствия продукции фитосанитарным требованиям, а также как инструмент противодействия «серому импорту» или реэкспорту. Важно подчеркнуть, что оба ограничительных механизма допускаются правом ЕАЭС во исполнение односторонних торговых действий государств-членов посредством введения отдельных нетарифных мер¹.

Из наиболее значимых моментов последних лет можно привести пример конвенционного запрета, введенного в июне 2023 г. АО «НК «Казақстан темір жолы» (КТЖ)², на перевозку керосина и авиационного топлива со всех железнодорожных станций ОАО «РЖД» в адрес всех станций КТЖ по причине переизбытка этой продукции на местном рынке и, как следствие, чрезмерного скопления подвижного состава на сети казахстанских железных дорог³.

В свою очередь, до конца 2024 г. действовал запрет казахстанской стороны на ввоз пшеницы из России всеми видами транспорта, что объясняется борьбой с «серыми схемами» поставок. Кстати, впервые такое ограничение было введено в апреле 2023 года. В ответ на это в октябре 2024 г. Россия ввела ограничения на ввоз и транзит по своей территории пшеницы, чечевицы и семян льна масличного из Казахстана из-за их несоответствия фитосанитарным требованиям⁴. Из-под ограничений на транзит выведено казахстанское зерно, следующее в порты России для перевалки из вагонов сразу в балкеры (так называемый «прямой»

1 Халипов 2024.

2 АО «НК «Казақстан темір жолы» – полное официальное название железных дорог Казахстана на казахском языке.

3 Нефтяные хроники // Petroleum. Kazakhstan Analytical Journal. Сентябрь, 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.petroleumjournal.kz/index.php?p=article&aid1=173&aid2=961&id=2251&outlang=1> (дата обращения: 10.12.2024).

4 Учитывая непринятие мер казахстанской стороной, Россельхознадзор вводит временные ограничения на ввоз ряда видов подкарантинной продукции из Казахстана // Россельхознадзор. 17 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://fsvps.gov.ru/news/uchityvaja-neprijatie-mer-kazahstanskoj-storonoj-rosselhoznadzor-vodit-vremennye-ogranichenija-na-vvoz-rjada-vidov-podkarantinnoj-produkcii-iz-kazahstana/> (дата обращения: 29.11.2024).

метод погрузки), при условии наличия фитосанитарных сертификатов непосредственно для стран назначения. Уже в ноябре 2024 г., по заявлению властей Казахстана, все ограничения на транзит казахстанского зерна по территории России сняты¹.

Наконец, отсутствие единых транзитных тарифов по территории ЕАЭС также приводит к разногласиям. Так, в апреле 2024 г. Казахстан ввел повышающий коэффициент на транзитные ставки в направлении стран ЕАЭС, объяснив это необходимостью покрытия возрастающих расходов на модернизацию сети, а также индексацией тарифов ОАО «РЖД»². Таким образом, на ряде направлений перевозчики из других стран ЕАЭС, главным образом России, поставлены в невыгодное положение по сравнению с казахстанскими.

Что касается автомобильных перевозок, то в настоящем сегменте главной проблемой являются опять же барьеры технического характера, главным образом допустимая нагрузка на ось грузового автотранспорта. Такое ограничение, например, встречается при грузоперевозках между Россией и Казахстаном, что вызвано достаточно большим количеством транспортных средств иностранного производства в парке казахстанских автопредприятий. Соответственно, нагрузка на ось таких автотранспортных средств превышает установленный в России стандарт – до 22,5 т для строенных осей с межосевым расстоянием от 1,3 м до 1,8 м. Исправить ситуацию может принятие соглашения «О допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров», проект которого на сегодняшний день проходит процедуру внутригосударственного согласования.

Определенный конфликт интересов перевозчиков стран-членов связан с санкционными режимами в отношении России и Белоруссии. После введения ограничений некоторые крупные российские и белорусские перевозчики прошли регистрацию в Казахстане, получили казахстанские номера и стали конкурировать с национальными перевозчиками за «дозволы», отведенные Казахстану.

В развитии этой ситуации следует рассматривать и ограничения, вводимые Казахстаном с 1 июля 2024 г., в отношении российских и белорусских перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов из ЕС в Казахстан с «перечепкой». По мнению казахстанских властей, европейский полуприцеп в случае схемы с перечепкой, временно ввезенный на территорию ЕАЭС, сохраняет статус иностранного товара только в том случае, если он возвращается порожним по территории Казахстана в адрес страны регистрации после завершения международной перевозки³. Соответственно, каботажные автоперевозки по территории

1 Вопрос перевозки казахстанского зерна через Россию решен положительно // АПК Новости Казахстана. 18 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://apk-news.kz/news/item-4663> (дата обращения: 29.11.2024).

2 Россия обвинила Казахстан в нарушении базового принципа Договора о ЕАЭС по тарифу на транзит // КазТaг. 9 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://kaztag.kz/ru/news/rossiya-obvinila-kazakhstan-v-narushenii-bazovogo-printsipa-dogovora-o-eaes-po-tarif-u-na-tranzit> (дата обращения: 10.11.2024).

3 Казахстан. С 1 июля 2024 г. ужесточается контроль за перевозками с использованием механизма перечепки // Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. 28 июня 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.asmap.ru/detail/kazakhstan-s-1-iyulya-2024-goda-uzhestochается-kontrol-za-perevozkami-s-ispolzovaniem-mekhanizma-pe> (дата обращения: 29.11.2024).

Казахстана или в направлении российских и белорусских получателей на таких полуприцепах без уплаты соответствующих пошлин и сборов не допускаются.

Таким образом, по своей сути обозначенные проблемы, безусловно, препятствуют формированию равного доступа перевозчиков стран-участниц на рынки друг друга, но могут быть достаточно быстро преодолены.

Заключение

Представляется, что интеграция в области транспорта и логистики, как, впрочем, и интеграционные процессы в ЕАЭС в 2014–2024 гг. в целом, лучше всего могут быть охарактеризованы постулатом, приписываемым Дэн Сяопину, – «переходить через реку, нащупывая на дне камни».

На сегодняшний день можно с определенной уверенностью утверждать, что в контексте создания ЕТП к 2025 г. «нащупывание камней» происходит. Результаты такого движения видны как для стран ЕАЭС, не имеющих выхода к морям Мирового океана, так и для всей Большой Евразии, в т.ч. с точки зрения развития транспортной «связности» региона. Институциональной основой отраслевых процессов в ЕАЭС является скоординированная (согласованная) транспортная политика.

Выявлено, что на сегодняшний день наибольшие достижения в ее реализации заметны в железнодорожном и автомобильном сегментах. Так, государства ЕАЭС предлагают участникам ВЭД (как из стран-участниц, так и иностранным) гарантированную и оптимальную по цене опцию доставки грузов, например в направлении «Восток – Запад». Как следствие, в 2014–2024 гг. в целом зафиксирован рост транзитных перевозок железной дорогой по территории ЕАЭС.

На автомобильном транспорте знаковой датой является 1 марта 2025 г. – когда автомобильный каботаж для перевозчиков из Армении, Казахстана и Киргизии стал разрешен по территории России. Для Белоруссии такой режим введен уже в 2024 году.

Определенные перспективы для Казахстана несет реализация соглашения «О судоходстве», по которому страна получит беспрепятственный доступ на внутренние водные пути России, а далее в порты на Черном море, что может способствовать перевозке грузов казахстанских и иностранных грузовладельцев судами смешанного плавания в / из каспийских портов.

Важно отметить, что инфраструктура транспортной «связности» в ЕАЭС и, шире, в Большой Евразии претерпевает определенную диверсификацию. Активное развитие получает «Срединный коридор», который, правда, идет в обход России, но на сегодняшний день явно проигрывает объемам грузоперевозок, в т.ч. контейнеров, по коридорам, проходящим по территории России.

Значимое влияние на развитие сотрудничества в области транспорта в ЕАЭС оказывают и санкционные режимы недружественных государств, действующие в отношении России и Белоруссии.

Установлено, что созданию ЕТП препятствует ряд барьеров технического и административного характера, которые наиболее заметны при осуществлении грузоперевозок между Россией и Казахстаном железнодорожным и автомобильным видами транспорта. Вместе с тем они носят преимущественно временный

характер и вводятся во многом по просьбе национального бизнеса, что в целом тоже полезно с точки зрения развития интеграции по типу «снизу вверх» (*bottom-up integration*), когда нарастание вовлеченности бизнеса в процесс принятия решений придает им большую практикоориентированность. Тем не менее по итогу все спорные моменты так или иначе снимаются на высшем уровне, но при этом обнажают определенную асинхронность бизнес-интересов внутри ЕАЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Вардомский, Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 1. С. 24–38. https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_13_1_24.
- Vardomskiy, Leonid B. "Balancing Between Geopolitics and Economics: the Development of International Transit in the USSR and Russia." *Geoeconomics of Energetics*, no. 1 (2021): 24–42 [In Russian].
- Вардомский, Л.Б. Пространственное измерение евразийской интеграции // Региональные исследования. 2021. № 4 (74). С. 18–28. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2021-4-2>.
- Vardomskiy, Leonid B. "Spatial Dimension of Eurasian Integration." *Regional Research*, no. 4 (74) (2021): 18–28 [In Russian].
- Винокуров, Е., Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. Евразийский транспортный каркас: Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024.
- Vinokurov, E., S. Amangeldy, A. Ahunbaev, A. Zabojev, A. Kuznecov, and A. Malahov. *Evrasijskij transportnyj karkas*. Doklad 24/6. Almaty: Evrazijskij bank razvitija, 2024 [In Russian].
- Голубчик, А.М., Пак, Е.В. Логистические схемы обхода санкционного режима стран Запада в отношении России // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 5. С. 63–69. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-5-63-69>.
- Golubchik, Andrej M., and Egor V. Pak. "Logistics of Bypassing Schemes of Western Economic Sanctions against Russia." *Russian Foreign Economic Journal*, no. 5 (2024): 63–69 [In Russian].
- Зоидов, К.Х., Медков, А.А., Зоидов, З.К. Актуальные направления меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы Азиатской России // Проблемы рыночной экономики. 2024. № 1. С. 125–139. <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-1-125-139>.
- Zoidov, Kobiljon Kh., Alexey A. Medkov, and Zafar K. Zoidov. "Current Trends in the Meridional Transformation of the Transport and Transit System of Asian Russia." *Market Economy Problems*, no. 1 (2024): 125–139 [In Russian].
- Лавриненко, П.А., Ромашина, А.А., Степанов, П.С., Чистяков, П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. 2019. № 6. С. 136–146.
- Lavrinenko, P.A., A.A. Romashina, P.S. Stepanov, P.A. Chistjakov. "Transportnaja dostupnost' kak indikator razvitija regiona." *Studies on Russian Economic Development*, no. 6 (2019): 136–146.
- Лисоволик, Я.Д., Сутырин, В.В., Иванова, К.С. Актуальные аспекты наследия евразийцев для российского экономического развития // Вопросы географии. 2019. Т. 148. С. 309–327.
- Lisovolik, Ya.D., V.V. Sutyurin, and K.S. Ivanova. "Importanta Aspects of the Heritage of the Eurasian School of Thought for the Economic Development in Russia." *Problems of Geography* 148 (2019): 309–327 [In Russian].
- Могилевкин, И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. Москва: Наука, 2005. 357 с.
- Mogilevkin, Ilya M. *Transport and Communications: Past, Present, and Future*. Moscow: Nauka, 2005 [In Russian].
- Могилевкин, И.М. Россия в мировых экономических связях. Ретроспективный анализ. Москва: ИМЭМО РАН, 2020. 151 с.
- Mogilevkin, Ilya M. *Rossija v mirovyh jekonomicheskikh svjazjah. Retrospektivnyj analiz*. Moscow: IMEMO RAN, 2020 [In Russian].
- Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / под общ. ред. В.А. Цветкова. Москва: ЦЭМИ РАН, 2016. 339 с.
- Razvitie tranzitnoj jekonomiki – osnova stabil'nosti, bezopasnosti i modernizacii Rossii i stran Central'noj Azii*, edited by V.A. Cvetkova. Moscow: CJeMI RAN, 2016 [In Russian].
- Пак, А.Ю., Андропова, И.В. Оценка состояния экономической безопасности региональных интеграционных объединений на примере Евразийского экономического союза // Проблемы прогнозирования. 2023. № 3. С. 70–79.
- Pak, Anna Yu., and Inna V. Andronova. "Assessment of the State of Economic Security of Regional Integration Associations on the Example of the Eurasian Economic Union." *Studies on Russian Economic Development* 34, no. 3 (2023): 329–334 [In Russian].
- Пак, Е.В. Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 11. С. 132–138. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-11-132-138>.
- Pak, Egor V. "Transit Potentials of Russia and Kazakhstan." *World Economy and International Relations* 64, no. 11 (2020): 132–138 [In Russian].
- Тураева, М.О. Транзит и глобальная неопределенность // Экономика и управление: проблемы, решения. 2022. Т. 4. № 6. С. 80–89.
- Turaeva, Madina O. "Transit and Uncertainty." *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya* 4, no. 6 (2022): 80–89 [In Russian].
- Тураева, М.О. Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 3. С. 45–63.
- Turaeva, Madina O. "Performance of Russian Freight Transport in 2022: Some Outcomes." *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3 (2023): 45–63 [In Russian].

Тураева, М.О., Горохова, И.В. Россия в условиях развития евразийских коммуникаций и транзита: последствия пандемии и национальные транспортные интересы // Вестник Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова. 2021. № 3. С. 32–43. <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2021-3-32-43>.

Turaeva, Madina O., and Irina V. Gorokhova. "Russia and the Development of Eurasian Communications and Transit: After-Effects of the Pandemic and National Transportation Interests." *Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics*, no. 3 (2021): 32-43. [In Russian].

Щербанин, Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3 (12). С. 65–78.

Scherbanin, Yuriy A. "Transport i jekonomicheskij rost: vzaimosvjaz' i vlijanie." *The Journal of Eurasian Economic Integration*, no. 3 (12) (2011): 65–78. [In Russian].

Халипов, С.В. Правовые основы нетарифного регулирования России в Евразийском экономическом союзе // Евразийский юридический журнал. 2024. № 1 (188). С. 22–25.

Khalipov, Sergey V. "Legal Fundamentals of Russia's Non-Tariff Regulation in the Eurasian Economic Union." *Eurasian Law Journal* 188, no. 1 (2024): 22–25 [In Russian].

Nakoinz, Oliver. Transport, Interaction, and Connectivity. *Open Archaeology* 9, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.1515/opar-2022-0347>.

Rodrigue, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 2024.

Сведения об авторе

Егор Вадимович Пак,

к.экон.н., доцент, заведующий кафедрой УГМК «Международные транспортные операции»

МГИМО МИД России

119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76

e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 декабря 2024.

Переработана: 19 февраля 2025.

Принята к публикации: 24 февраля 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Пак, Е.В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 20–38. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38>

Marking 10th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective

ABSTRACT

Since 2014 transport and logistics as a dimension of Eurasian economic integration has achieved tangible results (i.e. in terms of transit volumes by rail across the EAEU) disregarding obvious organizational and economic hurdles (mainly of technical and administrative origin), as well as exogenous shocks. The sanctions regime imposed by the West on Russia in 2022 has a bold influence on the cooperation in question. As of today, there is some evidence that EAEU members are involved in logistics schemes allowing Russia to bypass Western sanctions. However, in this essence it is important to differentiate official rhetoric and business rationales in Russia's partners to the Union, as in some cases politics overweighs economics, while in others it is the other way round.

The paper aims to critically trace the transport and logistics dimension of Eurasian integration in 2014–2024. It has been revealed that increasing transport connectivity within the EAEU, in light of the 2025 agenda to create a common transport space, is in line with the national interests of all member states, as well as the Greater Eurasia region as a whole. A cornerstone impetus for such motion comes from the endeavour of Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Russia to participate qualitatively in global supply chains by offering a guaranteed, secure and sustainable delivery option to the market. In the end, the author concludes that with the on-going fragmentation of global economy and its fierce politicization, as of today the EAEU is ably handling transport and logistics agenda. And more fundamentally, the hurdles involved are being relatively quickly solved by officials in Astana, Bishkek, Yerevan, Minsk and Moscow which is definitely a cause for optimism for all parties concerned.

KEY WORDS

Eurasian economic integration, EAEU, transport and logistics in the EAEU, transport connectivity, EAEU common transport space, Greater Eurasia

Author

Egor V. Pak,

PhD. (Econ.), Associate Professor, Head of the Department of International
Transport and Logistics, MGIMO University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Additional information

Received: December 10, 2024. Revised: February 19, 2025. Accepted: February 24, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Pak, Egor V. "Marking 10th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective."

Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 20–38.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38>