

Перспективы развития транспортных проектов Евразийского экономического союза и методы их научного анализа и мониторинга

Чепков Арсений Александрович

Аспирант

ORCID: 0009-0008-0359-8171, e-mail: chep991@mail.ru

Государственный университет управления, г. Москва, Россия

Аннотация

Основным из ключевых направлений развития экономического, торгового и транспортного сотрудничества в регионе Евразии является Евразийский экономический союз. Проведя сравнительный анализ интеграции транспортной системы с международными рынками, мы должны оценить потенциальные риски и возможности, связанные с расширением экономической кооперации. Особое внимание уделяется инновационным решениям в логистике и развитию транспортных коридоров, способных повысить эффективность грузоперевозок. Представлены анализ состояния транспортной отрасли в странах-участницах союза и ключевых вопросов стратегии развития их проектов, а также ряд научных методик, рекомендованных к изучению деятельности проектов и, методы мониторинга; произведен анализ статистики на основе открытых источников и даны выводы по перспективе развития проектов. В работе проводится обоснование необходимости дальнейшего исследования эффективности предложенных методик и стратегий для успешной реализации проектов в долгосрочной перспективе с участием стран, граничащих с членами союза. Результаты исследования могут быть полезны для государственных органов и частного сектора при планировании и реализации транспортных проектов, направленных на укрепление экономических связей в Евразийском регионе.

Ключевые слова

Анализ транспортных проектов, мониторинг транспортных проектов, Евразийский экономический союз, стратегия развития, транспортный коридор, проекты развития ЕАЭС, международная логистика

Для цитирования: Чепков А.А. Перспективы развития транспортных проектов Евразийского экономического союза и методы их научного анализа и мониторинга // Вестник университета. 2025. № 1. С. 130–142.

Prospects for the development of the Eurasian Economic Union transport projects and methods of their scientific analysis and monitoring

Arsenii A. Chepkov

Postgraduate Student

ORCID: 0009-0008-0359-8171, e-mail: chep991@mail.ru

State University of Management, Moscow, Russia

Abstract

The Eurasian Economic Union is one of the key areas for the development of economic, trade and transport cooperation in the Eurasia region. By conducting a comparative analysis of transport system integration with international markets, we should assess potential risks and opportunities associated with the expansion of economic cooperation. Special attention is paid to innovative solutions in logistics and development of transport corridors that can improve the efficiency of the freight. The article presents an analysis of the state of the transport industry in the member states of the Union and key issues of the development strategy of their projects as well as a number of recommended scientific methods for studying the project activities and monitoring methods. Analysis of statistics on the basis of open sources is conducted, and conclusions on the prospects for the development of the projects are given. The article substantiates the need for further research into the effectiveness of the proposed methodologies and strategies for successful implementation of the projects in the long term involving the countries bordering the Union. The results of the study may be useful for government agencies and private sector in planning and implementing transport projects aimed at strengthening economic ties in the Eurasian region.

Keywords

Analysis of transport projects, monitoring of transport projects, Eurasian Economic Union, development strategy, transport corridor, EAEU development projects, international logistics

For citation: Chepkov A.A. (2025) Prospects for the development of the Eurasian Economic Union transport projects and methods of their scientific analysis and monitoring. *Vestnik universiteta*, no. 1, pp. 130–142.



ВВЕДЕНИЕ

Основные векторы развития в транспортной отрасли стран-участниц Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, союз), как следует из исследований: руководство в приоритетных направлениях проектами развития международных транспортных коридоров (далее – МТК) и проектами структурной адаптации экономики, а также заложенные в концепции технологического развития на период до 2030 г.^{1,2} С учетом этих положений возникает необходимость решения проблем формирования адекватной системы и контроля за приоритетными отраслями, что, в свою очередь, предполагает использование индикаторов трансформации. Следует отметить, что актуальность выбора транспортной отрасли для изучения тенденций и развития процессов обусловлена не только ее ключевой ролью в экономике, но и наличием признаков, которые могут быть экстраполированы на другие сферы, что способствует потребности в поддержании связи и координации работы всех отраслей экономики стран ЕАЭС. Важно учитывать, что сотрудничество между странами-участницами для гармонизации стандартов и упрощения процедур может благоприятствовать увеличению грузооборота и укреплению экономических связей. Безусловно, такие аспекты подчеркивают важность интеграции научных подходов в процесс исследования. В связи с этим становится необходимым комплексный анализ факторов, влияющих на динамику развития, создание систем, которые позволяют более эффективно оценивать процессы внутри данной отрасли и управлять ими. Особое внимание следует уделить оценке разработок и внедрению инновационных технологий, что позволит обеспечить более высокую эффективность и устойчивость транспортных процессов. Поддержка научных исследований и экспериментов поможет выявлять критические точки и заранее реагировать на возможные кризисы. В конечном итоге устойчивое развитие транспортной отрасли будет способствовать экономическому росту и повышению качества жизни в странах ЕАЭС.

СТРАТЕГИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ СТРАН-УЧАСТНИЦ ЕАЭС

Проанализировав статистические данные³, можно с уверенностью утверждать, что в евразийском пространстве формируется новая модель мировой торговли. На фоне стремительного роста товарооборота между двумя ключевыми экономическими центрами – Китайской Народной Республикой (далее – КНР, Китай) и союзом – страны ЕАЭС играют все более заметную роль. Это первоочередное значение изучения современных тенденций в международной логистике региона, что делает данный вопрос очень важным.

В 2020–2023 гг. транспортная отрасль ЕАЭС и, в частности, Российской Федерации (далее – РФ, Россия) столкнулась с рядом проблем. Первой волной кризиса была пандемия COVID-19, которая затормозила многие логистические процессы и привела к коллапсу перевозок. Вторым ударом по транспортно-логистической отрасли ЕАЭС и, в частности, РФ стало введение санкций со стороны недружественных стран, в результате которых в 2022 г. произошли логистический кризис и уход многих компаний из разных секторов экономики, что привлекло к глобальному перестроению логистических, финансовых цепочек в сфере логистики и торговли между странами союза. Данные процессы смогли определить, насколько важно технологически и экономически адаптировать эту отрасль с перспективой на будущее, чтобы позволить как частным компаниям, так и государственным развивать большинство ее аспектов с точки зрения перспективы создания новых транспортных коридоров и решений. На данный момент существует ряд документов, описывающих транспортно-логистическое развитие зоны ЕАЭС, принятых на совместных заседаниях⁴. Одним из основных является декларация «Евразийский экономический путь»⁵.

С экономической точки зрения в 2023 г. главы государств ЕАЭС поддерживали данную декларацию, направленную на дальнейшее развитие экономических процессов в стране до 2030 г. и на период

¹ Решение Высшего совета Евразийского экономического союза от 16.10.2015 г. № 28 «Об основных направлениях экономического развития Евразийского экономического союза». Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/15vr0028/?ysclid=m6yvm0jcos334584560> (дата обращения: 04.11.2024).

² Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». Режим доступа: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01443175/ms_26122023 (дата обращения: 04.11.2024).

³ Евразийская экономическая комиссия. Статистика ЕАЭС по отраслям статистики. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departments/dep_stat/union_stat/current_stat/ (дата обращения: 04.11.2024).

⁴ Итоги заседания Высшего Евразийского экономического совета 25 мая 2023 г. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/news/itogi-zasedaniya-vysshego-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soveta-25-maya-2023-g/> (дата обращения: 05.11.2024).

⁵ Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». Режим доступа: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01443175/ms_26122023 (дата обращения: 05.11.2024).

до 2045 г. Следует отметить, что одним из главных принципов ее создания является сложное транспортно-логистическое пространство. Это означает, что предполагается координация стран в развитии транспортной, логистической и цифровой занятости на МТК. Кроме того, имеет значение тот факт, что важной целью данных инициатив является увеличение транзитных перевозок посредством создания транспортных средств хабов и логистических центров.

В этой связи данная декларация включает в себя планы, касающиеся:

- реализации и развития транзитного потенциала в рамках ЕАЭС и координации транспортной инфраструктуры;
- реализации пилотного проекта по внедрению электронного таможенного транзита по маршрутам между Россией и Казахстаном;
- реконструкции автомобильных и железных дорог;
- обеспечения реализации мероприятий комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров и проработки вопроса о внесении изменений в Положение о Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств-членов ЕАЭС.

Также следует отметить, что в цели акта входит подготовка нормативных актов органов союза касательно:

- развития отдельных участков евразийских транспортных коридоров (маршрутов), выявления и устранения «узких мест»;
- установления целевых индикаторов (показателей) развития евразийских транспортных коридоров (маршрутов);
- создания паспортов евразийских транспортных коридоров (маршрутов);
- определения требований к данным коридорам (маршрутам).

Необходимо подчеркнуть, что в настоящее время завершаются внутригосударственные процедуры, необходимые для подписания проекта соглашения, касающихся допустимых масс, принятых представителей и габаритов.

В 2023 г. в ЕАЭС продолжилось активное развитие транспортной занятости. Несмотря на возникшие сложности, государства не только успешно их преодолели, но и реализовали ряд крупных инфраструктурных проектов. Важно отметить, что в 2023 г. транспортный сектор сыграл ключевую роль в поддержании стабильности.

В 2024 г. стороны и Евразийская экономическая комиссия (далее – ЕЭК, комиссия) продолжили работу над развитием законодательства союза, касающегося транспортной инфраструктуры. В Договоре о ЕАЭС государства-участники обозначили ключевые направления для согласованной транспортной политики в области инфраструктуры:

- координация улучшения транспортной инфраструктуры (п. 4 ч. 3 ст. 86);
- развитие и создание евразийских транспортных коридоров (п. 2 ч. 3 ст. 86)⁶.

Анализ вышеперечисленных факторов демонстрирует факт того, что ЕЭК совместно с государствами-членами союза занимается вопросами создания и развития транспортных коридоров, а также координацией транспортной инфраструктуры. Эта работа ведется в рамках реализации Договора о ЕАЭС, Основных направлений согласованной транспортной политики (утверждены решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 197). Прежде всего следует отметить, что в утвержденные планы включены дорожные карты, которые принимаются Евразийским межправительственным советом на трехлетний период, а также другие стратегические документы. Следовательно, стоит подчеркнуть, что современные тенденции развития транспортной отрасли в рамках ЕАЭС ясно указывают на необходимость расширения и увеличения транспортно-логистической занятости для обеспечения более эффективных и устойчивых экономических связей между всеми странами мира. Кроме того, необходимо обратить внимание на то, что декларация Евразийского экономического пути обеспечивает стратегическую основу для развития данной сферы, акцентируя внимание на глобальной политике государств-членов, модернизации и внедрении передовых технологий. Следовательно, это позволяет адаптироваться к изменениям и вызовам в глобальной экономике, поэтому для эффективной оценки

⁶ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.), (редакция от 25.05.2023 г.), (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 24.06.2024 г.). Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 05.11.2024).

⁷ Решение Высшего совета Евразийского экономического союза от 26.12.2016 г. № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза». Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/16vtr0019/> (дата обращения: 06.11.2024).

необходима система мониторинга и контроля реализации проектов в отрасли транспорта. Эта система должна не только учитывать текущие тенденции и риски, но и иметь элементы гибкости и проводить мониторинг за каждый определенный этап.

ОБЗОР ПОДХОДОВ И ОЦЕНКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ЕАЭС

Основываясь на приведенном тексте, можно выделить следующие научные аспекты. Для начала мониторинг и повышение эффективности транспортной отрасли, в частности, подразумевают выбор методов контроля, которые, в свою очередь, позволяют обеспечить оценку и стабильное развитие. Примечательно, что этот процесс включает сборку и анализ данных, отражающих динамику изменений в состоянии отрасли и ее развитии. Следовательно, главные методы оценки базируются на качественных и количественных анализах. На основании этих данных формулируются управленческие решения и рекомендации для дальнейшего развития. Кроме того, большинство подходов к оценке развития транспортных коридоров оказываются узконаправленными. Они учитывают отраслевую и целевую специфику и разработаны под конкретную задачу. Например, методика критериев оценки эффективности программ ЕАЭС ориентирована на комплексную оценку эффективности использования бюджетных средств государств союза на совместные программы [1]. Специфически данный подход предполагает, что:

- внедрение проектной структуры бюджетных расходов предусматривает анализ факторов, влияющих на размещение и развитие продукции, а также внедрение процедур управления проектами, что в конечном итоге включает переход к поддержке политических инициатив, которые вносят максимальный вклад в достижение стратегических целей;
- оценка эффективности применения результатов программ стран ЕАЭС проводится с учетом налоговых, таможенных и тарифных мер регулирования. Соответственно, целями этой оценки являются повышение эффективности бюджетной политики и оптимизация ее применения на практике.

Если рассматривать смежные отрасли, а именно экономический аспект, то с точки зрения продвижения товарооборота и развития логистических проектов важной вехой является приграничная электронная торговля в исследовании Ф.Ф. Шарипова и М.А. Дьяконовой [2]. В данном исследовании предложены рекомендации по упрощению правил таможенного оформления, модернизации инфраструктуры логистических каналов и по использованию инновационных способов оплаты.

Также для оценки более точечной эффективности исполнения поставленных задач и реализации проектов существуют рекомендации Коллегии комиссии, принятые государствами-членами ЕАЭС^{8,9,10,11}. Разумеется, прежде всего следует отметить, что, согласно научным данным, эти рекомендации обсуждаются на специализированных профильных площадках подкомитетов Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре комиссии. Следовательно, с научной точки зрения они направлены на:

- 1) создание условий для развития цифровых технологий в транспортной сфере, которые нацелены на значительное повышение качества транспортных услуг с учетом комплексного подхода к интеграции инновационных технологий;
- 2) совершенствование организации грузовых железнодорожных перевозок посредством внедрения безбумажных технологий, что представляется важным шагом к увеличению эффективности и снижению издержек в логистической цепочке;
- 3) оптимизацию международных автомобильных грузоперевозок в рамках ЕАЭС за счет снижения затрат, упрощения процессов и активного совершенствования документооборота, что является ключевым фактором в повышении конкурентоспособности и устойчивости транспортной системы региона;

⁸ Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 07.10.2014 № 10 «О Единой методологии тарифообразования в сферах естественных монополий». Режим доступа: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/bf9/Rekomendatsiya_-10-ot-07.10.2014-g_-s-prilozheniem_ (дата обращения: 07.11.2024).

⁹ Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.03.2022 г. № 9 «О количественных и качественных показателях оценки гармонизации законодательства государств-членов Евразийского экономического союза в сфере естественных монополий». Режим доступа: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/515/Rekomendatsiya-EEK_-9_-kolich-i-kachestv-s-pril_-RF (дата обращения: 07.11.2024).

¹⁰ Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19.04.2022 г. № 15 «Об основных критериях и условиях отнесения услуг к сфере естественных монополий». Режим доступа: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/880/Rekomendatsiya_-15-ot-19.04.22-s-prilozh_-RF_ (дата обращения: 07.11.2024).

¹¹ Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19.04.2023 г. № 8 «О применении единых принципов и общих правил регулирования деятельности субъектов естественных монополий государств-членов Евразийского экономического союза». Режим доступа: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/0fa/Rekomendatsiya-Kollegii_-8-ot-19-aprelya-2023-g_-s-prilozheniem_-RF (дата обращения: 07.11.2024).

4) координацию комплексного развития транспортно-логистических центров в странах ЕАЭС с приоритетом на стратегическое развитие евразийских коридоров, что, по имеющимся исследованиям, обусловлено необходимостью усиления экономической интеграции и повышения транзитного потенциала союза.

Следует также подчеркнуть, что важную роль для успешной и эффективной работы и развития транспортных коридоров играет таможенная безопасность. В соответствии с исследованиями Т.М. Воторо-тынцева оценка эффективности транспортного потока зависит от комплекса целей, задач и управления государственной территорией в таможенной сфере, включая механизмы обеспечения таможенной безопасности и защиты таможенных интересов [3]. Предполагается, что ключевые элементы процесса – защита внутреннего товаропроизводителя и создание благоприятного инвестиционного климата. В этом контексте таможенная безопасность является главным фактором, обеспечивающим реализацию государственных приоритетов как на международной арене, так и внутри стран ЕАЭС.

Если рассматривать партнерство в сфере транспорта стран-участниц союза при обращении к исследованию Е.В. Пустынниковой, интегративное управление евразийской транспортной системой потенциально обеспечивает синергетический эффект для субъектов на корпоративном, национальном и международном уровнях [4]. Участие разнообразных субъектов с широким отраслевым, территориальным и ресурсным охватом способствует оптимизации ресурсопользования и усилению конкурентоспособности системы. Результативность каждого уровня формирует системную синергию. Модернизация евразийской транспортной инфраструктуры не только важна для участников внешнеторговых операций, но и стимулирует экономическое развитие регионов, государств ЕАЭС и укрепляет международные экономические отношения.

Важно упомянуть тот факт, что после 2022 г., в связи с проведением специальной военной операции, против России и Белоруссии были применены ограничения, которые существенно повлияли на многие секторы экономики. В исследовании о состоянии транспортно-логистического комплекса ЕАЭС после введения ограничительных мер со стороны Европейского союза (далее – ЕС) указываются основные аспекты того, как влияют и могут повлиять санкции, введенные ЕС [5]. В частности, они оказывают значительное воздействие на транспортно-логистический комплекс ЕАЭС, приводя к снижению объемов международных грузоперевозок, особенно между союзом и Европой. В ответ на указанные санкции, как известно, страны ЕАЭС активизировали торговые связи с азиатскими государствами, например с Китаем, что, таким образом, вызвало увеличение грузопотоков через восточные маршруты, преимущественно по железным дорогам. Ограничение доступа к западным технологиям и инвестициям, как следствие, замедлило модернизацию транспортной инфраструктуры. Однако развитие новых маршрутов, таких как «Восток – Запад» и «Север – Юг», позволяет в определенной мере снизить зависимость от западных рынков. Снижение объемов торговли и инвестиций, безусловно, негативно сказалось на занятости в транспортном секторе, вызвав потерю рабочих мест и уменьшение доходов. Тем не менее, транспортно-логистический сектор ЕАЭС, согласно наблюдениям, продолжает развиваться благодаря расширению сотрудничества с Восточной Азией и Ближним Востоком, а также совершенствованию железнодорожной и морской инфраструктуры, что потенциально открывает перспективы для дальнейшего роста.

Реализация инфраструктурных проектов обладает множеством специфических особенностей, которые необходимо учитывать при их оценке. Прежде всего следует отметить, что длительные сроки реализации преимущественно обусловлены большой масштабностью и значительной ресурсоемкостью таких проектов. Помимо этого, необходимо учитывать постоянный дефицит финансирования, который, как известно, является характерной чертой для инфраструктурных проектов. Важно также отметить, что для их успешной реализации требуется высокий инвестиционный порог [6]. Существенным фактором в этой связи являются значительные сроки возврата инвестиций, что подразумевает длительный период, необходимый для получения дохода от вложенных средств. Также стоит подчеркнуть: высокая капиталоемкость свидетельствует о значительных финансовых затратах на строительство и поддержание инфраструктурных объектов. Наконец, мультипликативный эффект демонстрирует широкое влияние данных проектов на экономику, способствуя развитию различных отраслей и созданию новых рабочих мест. С учетом вышеупомянутых особенностей становится очевидным, что оценка и планирование инфраструктурных проектов требуют тщательного и всестороннего подхода, предполагающего принятие во внимание всех аспектов финансовой, временной и ресурсной составляющих.

Таким образом, в научной литературе справедливо отмечается, что в процессе мониторинга и повышения эффективности транспортной отрасли ЕАЭС, безусловно, используется комплексный подход,

включающий как качественные, так и количественные методы анализа. В частности, это в первую очередь подразумевает сбор и анализ данных для принятия управленческих решений и рекомендаций. Вдобавок, согласно современным исследованиям, большинство методов оценки являются узконаправленными и разрабатываются под конкретные задачи. С точки зрения научных исследований и разработок за основу оценки стоит брать рекомендации комиссии ЕАЭС, которые, согласно имеющимся данным, включают развитие цифровых технологий и повышение качества транспортных услуг; внедрение безбумажных технологий для организации грузовых железнодорожных перевозок; оптимизацию международных автоперевозок; координацию развития транспортно-логистических центров с акцентом на евразийские коридоры. Необходимо подчеркнуть, что таможенная безопасность в этом контексте играет важную роль в реализации государственных приоритетов, защите внутреннего товаропроизводителя и в создании благоприятного инвестиционного климата. Следовательно, основные акценты в процессе оценки и мониторинга эффективности, как правило, включают комплексную оценку и использование данных; методы оценки развития, направленные на конкретные задачи; развитие цифровых и безбумажных технологий; оптимизацию и координацию транспорта и инфраструктуры.

ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ЕАЭС И ИХ МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ

В научной среде широко признается, что в перечне целей развития транспортных коридоров ЕАЭС имеется увеличение грузопотока между странами в разных областях перевозок, таких как авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные перевозки и трубопроводный вид транспорта. Исследования показывают, что логистика государств союза динамично прибавляет темпы роста. С каждым годом значительно больше грузов перемещаются в зоне ЕАЭС между странами, что указывает на обнаружение тенденции о необходимости внедрения новейших технологий, улучшения экономической интеграции государств союза в сферу транспорта. Применение развитой транспортной инфраструктуры, а также отсутствие внутренних таможенных границ и свободное перемещение товаров внутри ЕАЭС, согласно современным взглядам, могут стать ключевыми стабилизирующими элементами для экономик государств-членов в нынешних условиях. Эти факторы поддерживают взаимосвязи и обеспечивают устойчивое развитие на фоне постоянных вызовов, как отмечается в ряде исследований.

В 2023 г. этап текущей оценки регулирующего воздействия (далее – ОРВ) приведен на основе отчета ЕЭК¹². В соответствии с данными исследования в 2023 г. в рамках оценки (публичных обсуждений) было рассмотрено 53 проекта решений комиссии, что, согласно статистическим данным, на 28,4 % меньше по сравнению с 2022 г., когда таких было 74. В дополнение к этому итоговая ОРВ (подготовка заключений об ОРВ) в 2023 г. охватила 61 проект решения комиссии. Это, в свою очередь, свидетельствует о существенном снижении количества участников публичного обсуждения: со 166 в 2022 г. до 57 в 2023 г., что, по вычислениям, составляет сокращение на 65,66 %. Следует отметить: распределение участников публичного обсуждения проектов среди государств-членов ЕАЭС в ходе процедуры ОРВ проектов решений ЕЭК в 2023 г. (см. рисунок).

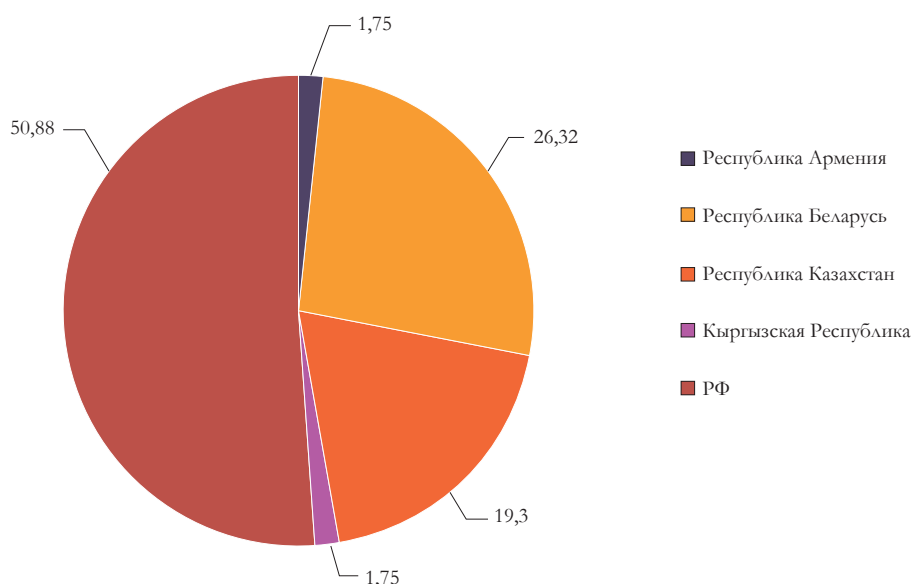
По результатам 2023 г. также наблюдается значительное уменьшение доли государственных органов, участвующих в публичных обсуждениях, практически в два раза. Если в 2022 г. их доля составляла 21,08 %, то в 2023 г. данный показатель снизился до 12,28 %. Однако примечательно, что фиксируется увеличение доли участников из числа представителей бизнес-сообщества государств-членов ЕАЭС.

Если углубляться в оценку транспортных проектов союза, то стоит обратиться к анализу динамических рядов в категории статистики разных видов транспорта¹³.

Анализ индекса перевозок грузов по всем видам транспорта демонстрирует, что по итогу к июню 2024 г. тенденция к увеличению индекса грузопотока наблюдается у большинства стран ЕАЭС, в особенности самый высокий рост показала Россия, что составляет 106,9 % по сравнению с предыдущим годом (табл. 1).

¹² Ежегодный отчет Евразийской экономической комиссии «О мониторинге проведения оценки регулирующего воздействия проектов решений Евразийской экономической комиссии в 2023 году». Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dobd/advpred/Otchet_monitoring_otv_2023 (дата обращения: 07.11.2024).

¹³ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).



Составлено автором по материалам источника¹⁴

Рисунок. Распределение участников публичного обсуждения проектов решений ЕЭК в рамках процедуры ОРВ в 2023 г. по государствам-членам ЕАЭС

Таблица 1

Индексы перевозок грузов по всем видам транспорта за 2024 г.

Страна-участник	Период											
	Январь	Январь – февраль	Январь – март	Январь – апрель	Январь – май	Январь – июнь	Январь – июль	Январь – август	Январь – сентябрь	Январь – октябрь	Январь – ноябрь	Январь – декабрь
ЕАЭС (в общем)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Армения	80,5	87,3	81,2	83,2	82,4	83,2	–	–	–	–	–	–
Беларусь	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Казахстан	99,5	99,5	103,4	104,4	104,1	104,8	–	–	–	–	–	–
Кыргызстан	104,3	104,9	104,8	108,8	105,8	106,8	–	–	–	–	–	–
Россия	100,1	105,9	106,3	106,7	106,9	106,9	–	–	–	–	–	–

Примечание: данные представлены в процентах к соответствующему периоду предыдущего года

Составлено автором по материалам источника¹⁵

¹⁴ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).

¹⁵ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Индексы перевозок грузов по видам транспорта. 2014–2024. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).

Из статистических данных можно понять: индекс растет в Казахстане, Кыргызстане и РФ, что сигнализирует о повышении спроса на перевозки в странах ЕАЭС. В Армении наблюдается обратная тенденция по сравнению с другими государствами-членами союза. Согласно проведенным исследованиям республика остается менее интегрированной в грузооборот МТК. Тем не менее, в 2023 г., по последним данным и аналитическим прогнозам, наметилась положительная тенденция – рост грузооборота через пограничные пункты Армении. Эти изменения могут указывать на начало новых процессов в логистической инфраструктуре региона.

Далее следует обратиться к динамике грузооборота по всем видам транспорта на основе отчета ЕЭК (табл. 2).

Таблица 2

Динамика грузооборота по всем видам транспорта за 2024 г.

Страна-участница	Период											
	Январь	Январь – февраль	Январь – март	Январь – апрель	Январь – май	Январь – июнь	Январь – июль	Январь – август	Январь – сентябрь	Январь – октябрь	Январь – ноябрь	Январь – декабрь
ЕАЭС (в общем)	98,1	100,5	100,6	100,0	100,1	100,0	–	–	–	–	–	–
Армения	86,8	89,4	92,7	90,5	88,5	88,3	–	–	–	–	–	–
Беларусь	95,6	101,6	103,1	104,1	103,9	103,4	–	–	–	–	–	–
Казахстан	98,5	96,8	97,1	96,8	97,1	98,2	–	–	–	–	–	–
Кыргызстан	118,8	108,8	110,3	108,5	108,4	106,3	–	–	–	–	–	–
Россия	98,2	100,8	100,9	100,2	100,3	100,2	–	–	–	–	–	–

Примечание: данные представлены в процентах к соответствующему периоду предыдущего года

Составлено автором по материалам источника¹⁶

По таблицам можно отметить, что динамика грузооборота по видам транспорта в большинстве своем показала незначительный рост у РФ и худшую динамику для Казахстана и Армении. Это в том числе связано с тем, что, согласно текущим научным данным, в настоящий момент наблюдается больший грузопоток через направление «Восток – Запад», а не через направление «Север – Юг». Если использовать данные за 2023 г., то увеличение грузопотока представляет собой положительное явление. В упомянутых данных за этот год можно отметить, что объем перевозок достиг более 19 млн т на участке «Север – Юг». Если рассматривать аспект оценки реализации приоритетных проектов, осуществляемой сторонами на национальном уровне, то на этот момент не инициировано принятие решений о совместной реализации и об участии бюджета ЕАЭС в финансировании проектов на уровне союза. Важную роль в грузообороте и развитии логистических маршрутов ЕАЭС играет Китай, являющийся стратегическим партнером союза и рассматриваемый в качестве кандидата. КНР по большей части выступает мощным и крупным импортером всех разновидностей товаров. Согласно научным исследованиям и историческому

¹⁶ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Динамика грузооборота по видам транспорта (в процентах к предыдущему периоду). 2014–2024. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).

контексту несколько лет назад главы государств-членов ЕС и Китая озвучили идею объединения евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс – один путь». Это, в частности, является четким выражением в совместном заявлении РФ и КНР о содействии созданию евразийского экономического мира и Экономического пояса Шелкового пути, подписанном 8 мая 2015 г., а также в соглашении между ЕАЭС и Китаем о торгово-экономическом правительстве.

В соответствии с конкретными задачами проекта «Один пояс – один путь» одной из главных целей является создание международных транспортных магистралей и экономических коридоров, способствующих развитию международной торговли. Для обеспечения надежной, безопасной и эффективной транспортной сети, как говорят эксперты, необходимо совместными усилиями сформировать новую Евразийскую трансконтинентальную магистраль, а также транспортные коридоры между Китаем и Монголией, Китаем и Центральной Азией, а также Китаем и Южной Азией. Следует отметить, что каждое из 5 государств ЕАЭС играет главную роль партнера в этом проекте, и КНР уже ведет связное сообщение с большинством из данных стран. С экономической точки зрения Евразийская трансконтинентальная магистраль ориентирована прежде всего на повышение уровня жизни в странах-участниках инициативы «Один пояс – один путь» и ЕАЭС, а также на ускорение экономического развития региона. Исходя из экономических и социальных исследований этот проект может значительно способствовать укреплению экономических связей и повышению инвестиционной привлекательности региона. Строительство международных железнодорожных объектов будет благоприятствовать развитию железнодорожной интеграции и углублению технического сотрудничества между вариантами. Кроме того, эксплуатация этих железных дорог создаст новые рабочие места и позволит быстро провести крупные магистрали.

Обращаясь к динамике грузооборота по железнодорожному транспорту в странах ЕАЭС за период с 2015 г., можно заметить, что прирост был стабильным по всем государствам союза. 2018 г. стал самым успешным по показателям, однако после пандемии рост в большинстве стран после 2019 г. начал наблюдаться только с 2022 г. (табл. 3).

Таблица 3

Динамика грузооборота по железнодорожному транспорту за 2014–2023 гг.

Страна-участница	Год									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ЕАЭС (в общем)	106,3	99,5	100,4	107,0	104,5	100,1	98,3	103,3	–	–
Армения	92,4	81,5	102,7	104,8	106,1	118,0	97,5	96,4	111,8	58,3
Беларусь	102,7	90,6	100,8	118,1	108,3	91,7	88,0	104,9	–	–
Казахстан	121,3	95,3	89,4	111,6	106,3	101,2	104,4	99,4	103,4	106,9
Кыргызстан	100,8	90,9	87,9	116,1	101,4	91,6	107,7	107,0	101,1	107,1
Россия	104,7	100,2	101,7	106,4	104,2	100,2	97,8	103,7	99,9	100,0

Примечание: данные представлены в процентах к предыдущему году

Составлено автором по материалам источника¹⁷

Известно, что на морские перевозки приходится более 90 % от общего грузооборота государств-членов ЕАЭС, что свидетельствует о высокой значимости международных морских транспортных перевозок в глобальном масштабе. Анализ динамики грузопотоков через пограничные пункты в странах союза на основе данных за 2023 г. показывает смещение транспортных потоков в направлении «Восток – Запад». При этом значение морского транспорта остается неизменно высоким, подчеркивая необходимость его дальнейшего развития.

¹⁷ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Динамика грузооборота по железнодорожному транспорту. 2005–2023, 2014–2024. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).

В то же время в 2023 г. наблюдались существенные изменения в железнодорожном грузообороте РФ¹⁸. Суммарный грузооборот через железнодорожные пункты пропуска составил 58,89 млн т брутто в исходящем сообщении и 13,537 млн т брутто во входящем. По сравнению с 2022 г. исходящий грузооборот сократился на 12 %, а входящий – на 37 %. Это снижение обусловлено прежде всего уменьшением объемов перевозок в Западную Европу, продолжающейся реорганизацией транспортных коридоров и реконструкцией железнодорожной инфраструктуры. Однако, несмотря на эти факторы, грузопоток в направлении восточных морских портов Дальнего Востока, а также Китая и Монголии увеличился на 7 %.

Что касается автомобильного транспорта, то в 2023 г. его грузооборот на всех российских пограничных переходах составил 11,302 млн т брутто на экспорт и 11,357 млн т брутто на импорт. Примечательно, что годом ранее наблюдалось значительное снижение этого показателя – на 24,7 % по сравнению с 2021 г.¹⁹

С точки зрения научного анализа особое внимание в настоящее время уделяется развитию МТК, в частности направления «Север – Юг», роль которого неуклонно растет. Согласно аналитическим данным для этого предпринимаются серьезные усилия: создаются коллегиальные органы для оценки данных как на международном, так и на национальном уровне. Примечательно, что РФ и Республика Казахстан активно работают над развитием Каспийского транспортного блока, ключевого участка МТК «Север – Юг». Эти инициативы, как показывают предварительные исследования, могут значительно усилить логистический потенциал региона, что, в свою очередь, способствует укреплению экономических связей. Таким образом, развитие данного направления имеет важное значение для обеспечения устойчивого роста экономики. Ожидается, что в 2024 г. на юге России будет открыт крупнейший контейнерный хаб, способный значительно повысить судоходные возможности региона. Хотя местная портовая инфраструктура (морские порты Оля и Астрахань) может перерабатывать более 16 млн т грузов в год, она используется лишь на 25 % от своей мощности. Недавний рост грузооборота во многом связан с увеличением объемов перевозок по транскаспийскому сегменту МТК «Север – Юг».

Кроме того, с точки зрения научного анализа реализация мероприятий в рамках евразийской интеграции, как правило, включает разработку плана по развитию экономического и торгового сотрудничества между Китаем и ЕАЭС, предполагающего цифровизацию железнодорожных перевозок, что является важным шагом в дальнейшем углублении интеграционных процессов. Эта ведущая мера должна быть внедрена не только в странах союза, но и в КНР, что обуславливает ее транснациональный характер. Следует отметить: для успешной реализации создали рабочую группу, включающую представителей таможенных ведомств, таможенных органов, а также специалистов в области фитосанитарного и ветеринарного контроля и железнодорожных перевозчиков стран ЕАЭС. Это свидетельствует о комплексном подходе к решению поставленных задач. Сотрудничество в данном направлении может превратиться в ключевой фактор в укреплении экономических связей в регионе, что подчеркивает важность комплексного подхода к интеграционным процессам, занимающего вопросами цифровых транспортных коридоров. Для регулярного взаимодействия и оперативного решения возникающих проблем сформирована группа по обсуждению и реагированию на инциденты и вопросы.

С точки зрения авторского подхода, согласно современным исследованиям, для обеспечения национальной эффективности применения таможенно-тарифных мер следует учитывать их потенциальное воздействие на развитие международной торговли между государствами-членами ЕАЭС, специфику функционирования всех участников международных цепей поставок. С другой стороны, важно анализировать взаимодействие этих мер с внутренними экономическими условиями и международными торговыми тенденциями. В данном контексте использование научно обоснованных подходов позволит оптимизировать таможенно-тарифную политику с целью ее наибольшего вклада в экономическое сотрудничество и интеграцию. В этой связи ключевым аспектом становится разработка механизмов, стимулирующих деятельность каждого хозяйствующего субъекта в реализации собственных экономических интересов, но не наносящих ущерба национальным интересам.

Более того, концепция такой системы должна предусматривать механизмы, которые наиболее эффективно влияют на каждый субъект для достижения ими общественно значимых целей.

¹⁸ Евразийская экономическая комиссия. Транспорт. Динамические ряды. Динамика грузооборота по железнодорожному транспорту. 2014-2024. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/union_stat/current_stat/transport/series/ (дата обращения: 08.11.2024).

¹⁹ Там же.

Это предполагает создание инструментов, способных гармонизировать частные экономические интересы с общенациональными приоритетами, что является фундаментом устойчивого развития международной торговли в рамках ЕАЭС.

Таким образом, разработка и внедрение соответствующих стимулов требует комплексного подхода, учитывающего как индивидуальные потребности хозяйствующих субъектов, так и коллективные интересы государства. Это позволит обеспечить сбалансированное развитие международной торговли и укрепить экономическое сотрудничество между странами-участницами союза. Формирование транспортных коридоров ЕАЭС происходит динамично, особенно в сферах авиационных, морских, железнодорожных и автомобильных перевозок. Логистические процессы внутри стран союза способствуют увеличению грузопотоков в направлении «Восток – Запад», что обусловлено такими факторами, как развитие трудовой деятельности, экономическая интеграция и отсутствие внутренних таможенных границ. Однако стоит отметить: показатели грузооборота между странами ЕАЭС остаются неравномерными, что требует дальнейшего анализа и принятия мер для сбалансированного развития транспортной системы союза и ее основных проектов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из анализа данных исследований развития транспортной отрасли в странах ЕАЭС, можно выделить несколько ключевых моментов и факторов, которые определяют перспективы и задачи.

С научной точки зрения прежде всего следует отметить, что основной стратегический акцент сделан на создании единого транспортно-логистического пространства между различными организациями ЕАЭС. Это проявляется в комплексном подходе к интеграции транспортных систем и инфраструктур. Согласно Декларации «Евразийский экономический путь», подписанной в 2023 г., особое внимание уделяется, с одной стороны, развитию транспортных коридоров, таких как «Север – Юг» и «Восток – Запад», а с другой – повышению эффективности логистических процессов. В результате системного анализа данных инициатив можно ожидать значительного роста экономической взаимосвязанности между странами-членами союза. Одним из ключевых направлений, как показывают исследования, является увеличение транзитных грузоперевозок, что предполагает модернизацию и расширение занятости, а также цифровизацию производства. Кроме того, важным этапом стало осуществление таможенного транзита между Россией и Казахстаном, что способствует повышению скорости и эффективности грузоперевозок.

В 2023 г. особый акцент, согласно статистическим данным, был сделан на развитии железнодорожных и портовых перевозок. Планируется, что запуск крупнейшего контейнерного хаба на юге РФ позволит увеличить пропускную способность региона. Следует подчеркнуть: порты Астрахань и Оля уже могут перерабатывать более 16 млн т грузов в год, однако на данный момент они загружены лишь на 25 %. Примечательно, что развитие транскаспийского сегмента транспортного коридора «Север – Юг» также внесло значительный вклад в рост грузооборота. Анализ статистических данных подтверждает, что транспортные отрасли ЕАЭС динамично развиваются, несмотря на вызовы, такие как пандемия и санкции. Наибольший прирост грузоперевозок наблюдается в России, Кыргызстане и Казахстане, тогда как в Армении отмечаются меньшие темпы продвижения в направлении транспортных коридоров. Дополнительно важно обратить внимание на устранение «узких мест» в них.

Таким образом, благодаря оценке транспортных проектов ЕАЭС можно сделать вывод, что нынешнее развитие транспортной системы союза свидетельствует о необходимости инвестиций в инфраструктуру и технологии с акцентом на интеграцию стран и их позиции в мире, которые достигаются вследствие транспортных связей.

Список литературы

1. *Котилко В.В.* Критерии оценки эффективности программ ЕАЭС. В кн.: Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: материалы XVII Международной научной конференции «Модернизация России: приоритеты, проблемы, решения», выпуск 1, часть 1, Москва, 1 января – 31 декабря 2017 г. М.: Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук; 2018. С. 470–471.
2. *Шарипов Ф.Ф., Дьяконова М.А.* Перспективы развития трансграничной электронной торговли между РФ и КНР. Путеводитель предпринимателя. 2021;3(14):18–28. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2021-14-3-18-28>
3. *Воротынцева Т.М.* Алгоритм формирования набора показателей эффективности таможенного регулирования международной торговли в государствах-членах ЕАЭС. Управление. 2024;2(12):23–30. <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-2-23-30>

4. Пустынникова Е.В. Процесс эффективного управления евроазиатской транспортной системой на условиях интеграции. Управление. 2023;4(11):25–34. <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-2-23-30>
5. Аллавердиев Э.М., Мустафаев Т.Г. Транспортно-логистический комплекс ЕАЭС после введения ограничительных мер со стороны Европейского союза. Инновации и инвестиции. 2023;7:432–435.
6. Булохова Т.А., Оленцевич В.А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС. Постсоветский материк. 2022;2(34):42–52. https://doi.org/10.48137/23116412_2022_2_42

References

1. Kotilko V.V. Criteria for evaluating the effectiveness of EAEU programmes. In: Great Eurasia: development, security, cooperation: Proceedings of the XVII International Scientific Conference “Modernisation of Russia: priorities, problems, solutions”, issue 1, part 1, Moscow, January 1 – December 31, 2017. Moscow: Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences; 2018. Pp. 470–471. (In Russian).
2. Sharipov F.F., Dyakonova M.A. Prospects for the development of cross-border electronic commerce between the Russian Federation and the People’s Republic of China. Entrepreneur’s Guide. 2021;3(14):18–28. (In Russian). <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2021-14-3-18-28>
3. Vorotyntseva T.M. Algorithm for forming a set of indicators of international trade customs regulation effectiveness in the EAEU member states. Management. 2024;2(12):23–30. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-2-23-30>
4. Pustynnikova E.V. Process of effective management of the Eurasian transport system on the terms of integration. Management. 2023;4(11):25–34. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-2-23-30>
5. Allabverdiyev E.M., Mustafayev T.G. Transport and logistics complex of the EAEU after the introduction of restrictive measures by the European Union. Innovation & Investment. 2023;7:432–435. (In Russian).
6. Bulokhova T.A., Olentsevich V.A. Key aspects of financing the development programs of the EAEU infrastructure complex. Post-Soviet Continent. 2022;2(34):42–52. (In Russian). https://doi.org/10.48137/23116412_2022_2_42