

Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение
высшего образования
«Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

На правах рукописи

Дондэ Ольга Игоревна

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
КОМПЛЕКСА И ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАК ОСНОВА ИНТЕГРАЦИОННОГО
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЕАЭС

5.2.5. Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель

Горошникова Татьяна Аркадьевна,
кандидат технических наук, доцент

Москва – 2026

Диссертация представлена к публичному рассмотрению и защите в порядке, установленном ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» в соответствии с предоставленным правом самостоятельно присуждать ученые степени кандидата наук, ученые степени доктора наук согласно положениям пункта 3.1 статьи 4 Федерального закона от 23 августа 1996 года № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике».

Публичное рассмотрение и защита диссертации состоятся 31 августа 2026 года в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Финансового университета Д 505.001.103 по адресу: Москва, Ленинградский проспект, д. 51, корп. 1, ауд. 1001.

С диссертацией можно ознакомиться в диссертационном зале Библиотечно-информационного комплекса ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» по адресу: 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2, комн. 100 и на официальном сайте Финансового университета в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: www.fa.ru.

Персональный состав диссертационного совета:

председатель – Толмачев П.И., д.э.н., профессор;
заместитель председателя – Соколова Е.С., д.э.н., профессор;
ученый секретарь – Глебова А.Г., д.э.н., доцент;

члены диссертационного совета:

Абрамов В.Л., д.э.н., профессор;
Авдокушин Е.Ф., д.э.н., профессор;
Балюк И.А., д.э.н., профессор;
Бунич Г.А., д.э.н., профессор;
Кашбразиев Р.В., д.э.н., профессор;
Кузнецов А.В., д.э.н., с.н.с.;
Леонтьева Л.С., д.э.н., профессор;
Логинов Е.Л., д.э.н.;
Навой А.В., д.э.н., доцент;
Перская В.В., д.э.н., профессор;
Пищик В.Я., д.э.н., профессор;
Саввина О.В., д.э.н., доцент;
Сапир Е.В., д.э.н., профессор;
Сильвестров С.Н., д.э.н., с.н.с.;
Стародубцева Е.Б., д.э.н., профессор.

Автореферат диссертации разослан 22 мая 2026 года

Ученый секретарь диссертационного совета
Финансового университета Д 505.001.103

А.Г. Глебова

I Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. В современной геоэкономической и геополитической реальности, характеризующейся значительным ростом товарооборота между странами, остро встает вопрос о развитии существующих и создании новых международных транспортных коридоров (далее – МТК). Санкционное давление и динамичные изменения мировой конъюнктуры вынуждают пересматривать устоявшиеся логистические маршруты и активно искать альтернативные пути перемещения грузов. В этом контексте развитие транспортно-логистического комплекса Евразийского экономического союза (ЕАЭС) приобретает статус объективной необходимости, способной раскрыть весь потенциал интеграции, стимулировать взаимную торговлю, привлекать инвестиции и повышать конкурентоспособность экономик стран-членов. Особое внимание в стратегии развития транспортной инфраструктуры ЕАЭС уделяется двум основным магистралям: «Север-Юг» и «Запад-Восток». Эти коридоры рассматриваются как ключевые артерии для перенаправления и диверсификации грузопотоков, особенно в условиях, когда традиционные маршруты становятся менее надежными или экономически невыгодными. Несмотря на очевидную стратегическую важность развития МТК, на пути беспрепятственного трансграничного перемещения грузов существуют существенные преграды. Углубление интеграции ЕАЭС и расширение внешних связей ставят во главу угла решение следующих проблем: административные барьеры (сложность и многоуровневость процедур, различия в национальных законодательствах, связанные с оформлением разрешений, лицензий и других документов, замедляют движение товаров и увеличивают издержки); упрощение таможенных процедур (необходимость цифровизации, использования современных информационных технологий для ускорения процессов таможенного контроля и декларирования); гармонизация нормативного законодательства (создание единых правовых норм в рамках транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, стандартизация технических требований к транспортным средствам и грузам, унификация правил перевозок). Преодоление этих барьеров является критически важным для того, чтобы транспортно-логистический комплекс ЕАЭС не только обеспечил качественный скачок в интеграционном процессе, но и смог укрепить сотрудничество с третьими странами. Китай, Индия, европейские государства – все эти партнеры заинтересованы в использовании развитой евразийской транспортной инфраструктуры, и создание благоприятных условий для их участия в этом процессе становится приоритетом. Евразийский регион становится местом зарождения качественно новой системы мировой торговли. Стремительный рост товарооборота между двумя экономическими гигантами – Китаем и Европейским Союзом – в сочетании с активным участием стран-членов ЕАЭС формирует динамичное и перспективное пространство для развития. В условиях меняющейся геоэкономической обстановки региональное сотрудничество, направленное на построение единого транспортно-логистического комплекса,

становится необходимым условием для обеспечения устойчивого развития.

Изучение влияния внутренних и внешних факторов на развитие международного торгово-экономического взаимодействия, а также формирование стратегического подхода к оценке возможностей и перспектив транспортно-логистического комплекса ЕАЭС являются актуальным и востребованным направлением исследований.

Степень разработанности темы исследования. Теоретические основы транспортно-логистической интеграции рассматривали такие ученые, как Р.Б. Ивутя, М.М. Ковалев, С.Н. Нагловский, В.В. Плотников, А.Н. Тарзилов, А.Б. Левин, Д. Бауэрсокс. В своих работах они определили движущие силы международной транспортно-логистической интеграции, отнеся к ним: поэтапное устранение барьеров и ограничений, таких как торговые, таможенные, финансовые и транспортные с целью облегчения движения товаров и капитала; поиск новых точек роста при использовании цифровизации и иных ресурсов.

Вопросы прикладных аспектов международной логистики на базе транспортной системы изложены в работах В.М. Кислого, Е.А. Беловодской, О.М. Олефиренко, О.М. Соляник, В.И. Сергеева, В.В. Дыбской, А.М. Гаджинского, Е.А. Голикова, Н.К. Моисеевой, Н.В. Афанасьевой.

Международные транспортно-логистические комплексы как систему интеграционного взаимодействия и развития региональной интеграции рассматривали такие ученые, как В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов, В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич, В.М. Назаренко, А.В. Кочемасова, М.А. Окландер.

Среди зарубежных исследователей и специалистов проблемы транспортно-логистических систем в контексте мировой торговли следует выделить работы Ш. Мацуды, Э. Мойсе, Т. Орлика, П. Майнора, Дж. С. Уилсона, К. Л. Манна, Т. Оцуки, Дж. Р. Стока, Д.М. Ламберта, Р. Баллоу и других экспертов.

Исследованием влияния транспортно-логистической сферы на процессы интеграции занимались ученые научной школы Финансового университета, такие как Е.Л. Логинов, А.А. Шкута, Р.В. Кашбразиев, В.В. Перская, В.Л. Абрамов, Е.С. Соколова, О.В. Игнатова.

Однако, современная геоэкономическая ситуация требует новых теоретических и практических направлений развития регионального торгово-экономического сотрудничества, в том числе транспортно-логистического комплекса стран-участниц ЕАЭС.

Целью исследования является развитие теоретико-методических подходов и практических рекомендаций для функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и его инфраструктуры.

Задачи:

– раскрыть роль и влияние транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и его инфраструктуры на процессы региональной интеграции;

– определить и систематизировать значимые факторы и существующие институциональные барьеры при формировании транспортно-логистического коридора стран ЕАЭС;

– провести анализ особенностей развития транспортно-логистического комплекса и инфраструктуры стран ЕАЭС в современных условиях;

– провести исследование влияния транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на развитие национальных экономик стран ЕАЭС и их интеграционного взаимодействия;

– разработать практические предложения для развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС в условиях трансформации мировой экономики.

Объект исследования – транспортно-логистический комплекс ЕАЭС и его инфраструктура.

Предметом исследования выступают экономические отношения, возникающие в процессе функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и его инфраструктуры в условиях современной трансформации международных хозяйственных связей.

Область исследования диссертации соответствует п. 19. «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей» и п. 24. «Международная экономическая интеграция» Паспорта научной специальности 5.2.5. Мировая экономика (экономические науки).

Научная новизна состоит в разработке авторского методического подхода в оценке роли и значения транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и его инфраструктуры в интеграционном процессе, а также сформулированных предложений и рекомендаций по развитию взаимодействия между странами на базе транспортно-логистического комплекса ЕАЭС.

Положения, выносимые на защиту:

1) Выявлены ключевые факторы, снижающие эффективность интеграционного объединения ЕАЭС. Выделены и систематизированы барьеры, влияющие на свободное перемещение товаров, капитала и рабочей силы в рамках ЕАЭС, в том числе слабая правовая основа, отсутствие единой транспортной политики, недостаточное финансирование транспортно-логистических проектов, отсутствие протекционизма на уровне интеграции внутри ЕАЭС (С. 18-39).

2) Разработан и обоснован стратегический подход развития евразийской интеграции, на основе транспортно-логистического комплекса, становящегося основой для углубления интеграции. Наряду с простым объединением рынков стратегия предполагает создание единой экосистемы, в рамках которой транспортные коридоры выступают в роли связующего звена экономик стран-участниц, что существенно расширяет существующие теоретические рамки, связывая экономические взаимные процессы, инфраструктуру и логистику в единый целостный механизм. В рамках предложенной стратегии особое внимание уделяется гармонизации

стандартов и цифровизации логистических процессов для повышения их эффективности и прозрачности (С. 40-58).

3) Доказано, что развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС является важным инструментом, обеспечивающим устойчивость интеграционных процессов в условиях внешних санкционных ограничений с учетом переориентации торговых потоков и оптимизации логистических цепочек. Оценка степени интеграции национальных транспортно-логистических комплексов в международные транспортные маршруты выявила различающиеся уровни вовлеченности стран ЕАЭС и факторы, определяющие эту неравномерность. Сформулирован комплекс мер по развитию транспортно-логистической отрасли ЕАЭС, включая предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы, развитию инфраструктуры, созданию привлекательной экономической среды для всех участников (С. 58-63).

4) Разработан и апробирован методический подход к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие стран участниц ЕАЭС, основанный на системе динамических индикаторов развития внешнеторговых отношений, позволяющие оценивать процесс интеграции во времени. Эти индикаторы включают анализ индексов товарного экспорта и импорта, динамику взаимного товарооборота, а также оценку скорости и объема грузоперевозок. Разработанные показатели позволяют выявлять устойчивые тенденции и закономерности в развитии интеграционных процессов, а также дают возможность оценить, насколько эффективно страны-участницы ЕАЭС используют свой интеграционный потенциал (С. 170-182).

5) Разработаны предложения и рекомендации по развитию действующего транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, включающие стратегические вектора, такие как: цифровизация, мультимодальность, конкурентоспособность, таможенное администрирование, экологичность, кадровое обеспечение. Новизной обладают авторские рекомендации по каждому направлению развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС с выделением ключевых задач и ожидаемых результатов. Интеграция всех стратегических приоритетов в единую систему позволяет обеспечить комплексный и сбалансированный подход к углублению интеграции ЕАЭС на основе единой транспортно-логистической системы (С. 180-182).

Теоретическая и практическая значимость работы. Теоретическая значимость работы заключается в разработке стратегического подхода в оценке роли транспортно-логистического комплекса в развитии евразийской интеграции на современном этапе с учетом внутренних и внешних факторов развития регионального торгово-экономического сотрудничества. Исследование формирует теоретическую основу для оценки влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС на основе динамических индикаторов развития внешнеторговых отношений.

Практическая значимость работы. Результаты диссертационного исследования могут быть использованы для подготовки бизнес-решений по транспортно-логистическим коридорам и оценки уровня развития транспортной инфраструктуры стран ЕАЭС при оптимизации бизнес-стратегий компаний, а также институциональными структурами ЕАЭС в целях эффективной реализации развития национальных экономик и интеграционного объединения в целом. Полученные результаты диссертационного исследования могут быть использованы для проведения лекционных и практических занятий со студентами экономических специальностей в высших учебных заведениях.

Методология и методы исследования. Диссертационное исследование проведено на основе общенаучных методов познания, таких, как диалектика, абстрагирование, анализ, синтез, индукция, дедукция. Специальными научными методами стали экономико-статистический, графический, наблюдение, сплошное и выборочное обследование, классификация, системный анализ, типологизация.

Информационная база исследования. Информационную базу исследования составили нормативные документы, статистические данные и отчеты международных организаций, таких как Евразийский экономический союз, Евразийская экономическая комиссия, Всемирный Банк, Всемирная торговая организация и другие. Также в работе использовались данные служб государственной статистики, национальных статистических комитетов стран ЕАЭС. Источниками информации стали также труды российских и зарубежных ученых.

Степень достоверности, апробация и внедрение результатов исследования. В процессе исследования соискатель опирался на систему фундаментальных положений по экономической теории, макроэкономики, методов анализа выявленных закономерностей, наличием широкой базы статистических данных в области международных и региональных транспортно-логистических процессов, а также использование нормативных, методических и научных источников.

Основные положения, полученные результаты и выводы диссертационной работы были апробированы на X Ежегодной международной научно-практической конференции «Красавинские чтения» (Москва, Финансовый университет, 6 декабря 2024 года), на конференции «Управление бизнесом в цифровой экономике» (Санкт - Петербург, СПбГУ, 20-21 марта 2025 года), на Международной научно-практической конференции «Устойчивое развитие мировой экономики и мировых финансов в современных условиях» (Москва, Финансовый университет, 31 марта 2025 года).

Разработанные в диссертации научные положения в части анализа институциональных и регуляторных барьеров в сфере железнодорожных и автоперевозок используются в практической деятельности ТОО «ЛУКОЙЛ Лубрикантс Центральная Азия», что привело к

повышению эффективности транспортно-логистических систем, сократив время прохождения грузов и уменьшив риски юридического характера. Особую практическую значимость составили методические подходы к оценке уровня развития трансграничной инфраструктуры, расширение складских мощностей и минимизация институциональных барьеров. Практические рекомендации и выводы, предложенные соискателем использованы при выстраивании цепочек поставок, что привело к росту логистических операций и снижению рисков при взаимодействии с партнерами и органами власти в рамках ведения бизнеса на территории стран ЕАЭС.

Материалы диссертации используются в практической деятельности ООО «ЛЛК-Интернешнл» в части внедрения методики оценки уровня трансграничной инфраструктуры и рекомендаций по минимизации институциональных барьеров в транспортно-логистическом комплексе ЕАЭС. Внедрена разработанная диссертация анализа институциональных и регуляторных барьеров в сфере железнодорожных и автомобильных перевозок, что способствовало сокращению времени прохождения грузов и минимизации правовых рисков.

Внедрена и использована в деятельности ООО «Артикос» модель и методический подход в анализе институциональных регуляторных барьеров для минимизации таможенных и правовых рисков при организации автомобильных и железнодорожных международных перевозок. В практической деятельности используется также методика оценки уровня развития и возможности использования транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС, логистических хабов при заключении международных договоров поставок сырья и готовой продукции.

Теоретические материалы и практические исследования используются Кафедрой мировой экономики и мировых финансов Факультета международных экономических отношений Финансового университета в преподавании учебной дисциплины «Мировая экономика и международные экономические отношения».

Апробация и внедрение результатов исследования подтверждены соответствующими документами.

Публикации. Основные положения исследования отражены в 5 научных работах общим объемом 4,23 п.л. (авторский объем – 3,13 п.л.), опубликованных в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК при Минобрнауки России.

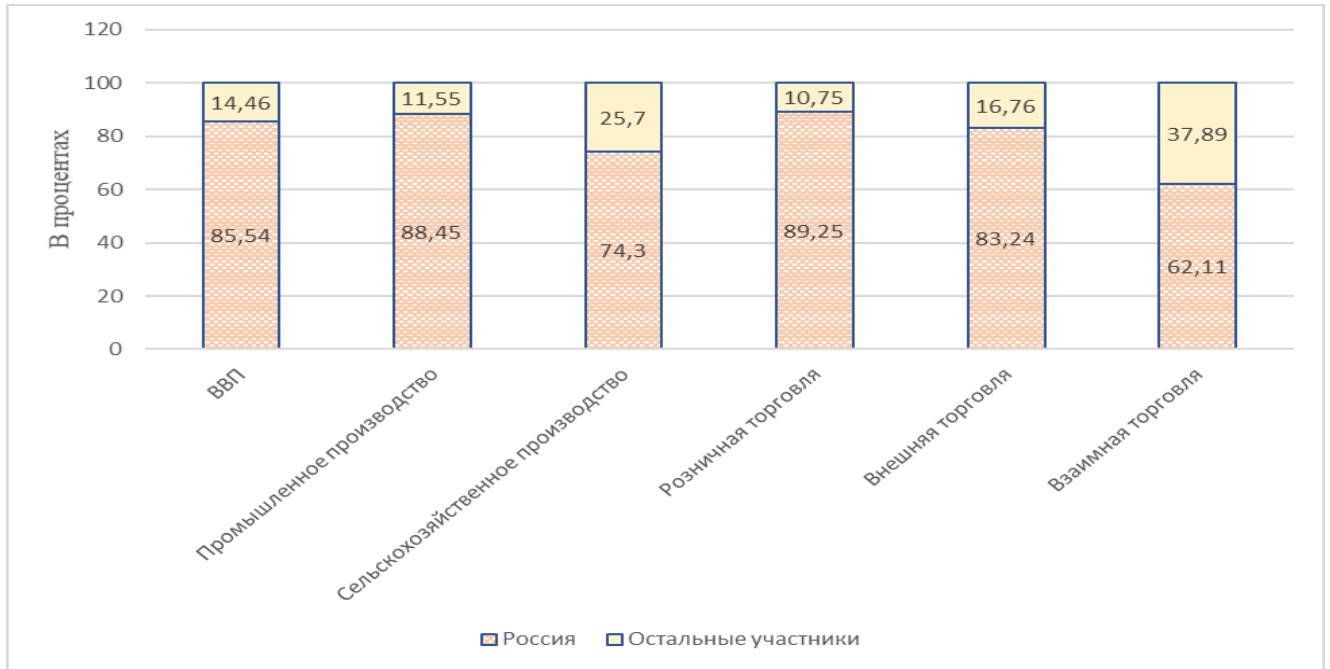
Структура и объем диссертации обусловлены целью, задачами и логикой исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы из 145 наименований и 1 приложения. Текст диссертации изложен на 205 страницах, содержит 30 таблиц, 45 рисунков и 9 формул.

II Основное содержание работы

В соответствии с целью и задачами получены следующие научные результаты:

1) **Выявлены ключевые факторы, снижающие эффективность интеграционного объединения ЕАЭС. На основании детализированного анализа углублено понимание причин, препятствующих гармонизации развития сотрудничества между странами ЕАЭС, в том числе слабая правовая основа, отсутствие единой транспортной политики, недостаточное финансирование транспортно-логистических проектов, отсутствие протекционизма на уровне интеграции внутри ЕАЭС. Выделены и систематизированы ключевые барьеры, влияющие на свободное перемещение товаров, капитала и рабочей силы в рамках ЕАЭС.** Мировые и региональные интеграционные процессы стали объективным фактором поступательного движения экономического развития, важным элементом противостояния в экономической конкурентной борьбе. По мере расширения хозяйственных связей между странами-участниками ЕАЭС выделилась особая экономическая и международная роль Российской Федерации, как главного страны-спонсора союза, имеющего определяющее значение для развития интеграционного процесса ЕАЭС. Наложение санкций на Республику Беларусь и Российскую Федерацию не всегда позволяют сформулировать консолидированную позицию для членов объединения. В ЕАЭС внешняя торговля с третьими странами пока превалирует над внутренней и заставляет участников учитывать в экономической политике внешний фактор. По ряду интеграционных вопросов требуется согласование позиций, существуют противоречия и проблемы экономического уровня, нет консенсуса по политической интеграции и стандартизации национальных законодательств.

Одной из ключевых особенностей Евразийского экономического союза стал значительный дисбаланс в масштабах и макро- и микроэкономических структурах хозяйственных комплексов участников ЕАЭС. Россия, как доминирующая экономика союза, основной поставщик и потребитель товаров и услуг на рынке стран ЕАЭС, ведущий инвестиционный игрок, выступает гарантом обеспечения безопасности и дальнейшего развития интеграционного проекта, рисунок 1. Сравнение интеграционной структуры ЕАЭС с сопоставимыми международными проектами ЕС и АСЕАН показывает, что Евразийский экономический союз наиболее зависим от основного ключевого и экономико-политического центра Российской Федерации. При формировании интеграционного хозяйственного пространства ЕАЭС учитывается, с одной стороны, ключевая роль Российской Федерации во внутриэкономических взаимоотношениях, с другой стороны давление внешних дезинтеграционных экономических и политических факторов на партнеров по объединению.



Источник: рассчитано автором.

Рисунок 1 – Доля Российской Федерации в ЕАЭС в 2024 году

Реализация интеграционного проекта ЕАЭС происходит одновременно с кризисными явлениями в мировой экономике: волатильность цен и спроса на минеральные ресурсы, пандемия COVID-19, вызвавшая целый ряд негативных экономических последствий, политическое противостояние с ведущими странами запада и последующие экономическим санкциям в отношении Российской Федерации и Республики Беларусь.

Таблица 1 – Доля внутренней торговли в ЕАЭС и ЕС в 2024 году

В процентах

Интеграционное объединение	Доля внутренней торговли	Члены союза	
		Участники	Доля торговли в общенациональном экспорте
ЕАЭС	14,61	Беларусь	50,57
		Кыргызстан	41,30
		Армения	35,41
		Казахстан	26,06
		Россия	8,94
ЕС	61,2	Люксембург (самая высокая доля)	61,2
		Италия	53,0
		Ирландия (самая низкая доля)	38,1

Источник: составлено автором по данным Евразийского экономического союза¹⁾,

¹ Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/analytics/indicators2024_01.pdf?ysclid=mjerdqengb403604641 (дата обращения: 12.12.2024). – Текст : электронный.

По структуре внешнеторгового оборота ЕАЭС имеет существенные отличия от Европейского союза. В ЕАЭС основные торговые связи направлены с сторону третьих стран, в Европейском союзе преобладает внутренний экспорт, таблица 1.

Особенность ЕАЭС объясняется тем, что на данный момент внутренние рынки Республики Армении, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Киргизской Республики не обладают большим потребительским потенциалом для реализации продуктов российского производства и тем фактом, что главной статьёй экспорта объединения являются энергетические и другие минеральные ресурсы, главным образом востребованные на внешних рынках.

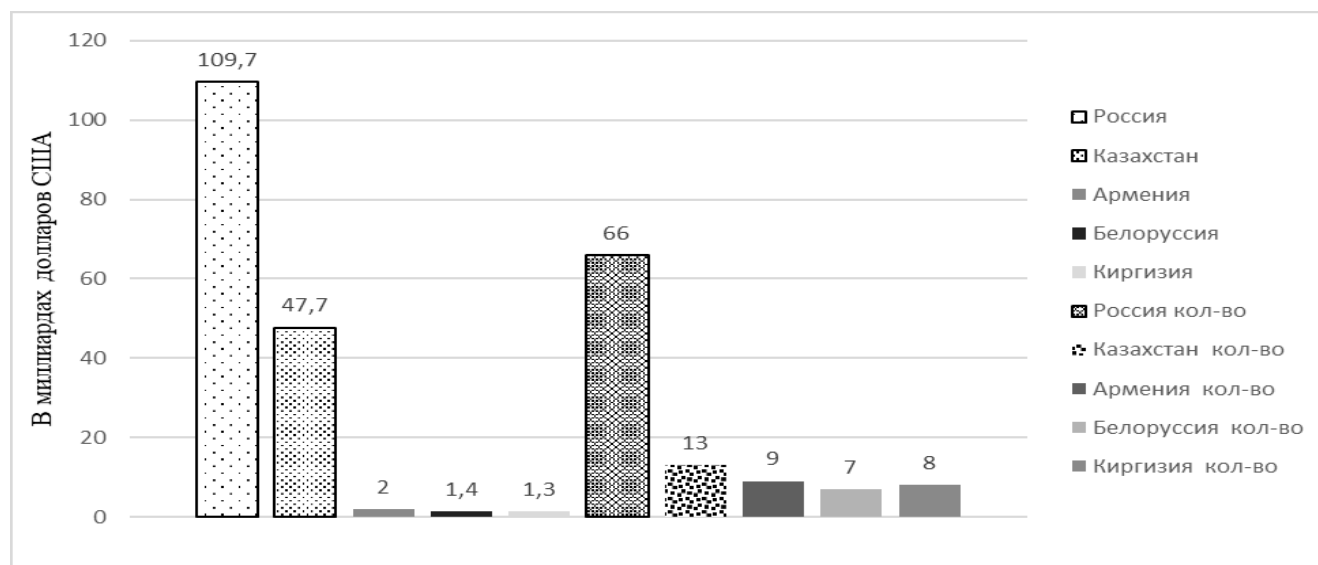
На основании проведенного анализа внутренних и внешних факторов развития регионального торгово-экономического сотрудничества выявлены ключевые причины, ограничивающие развитие региональной интеграции ЕАЭС и снижающими ее эффективность в текущем периоде. Наиболее значимыми из них являются: слабая правовая основа, отсутствие единой транспортной политики, недостаточное финансирование транспортно-логистических проектов, отсутствие протекционизма на уровне интеграции внутри ЕАЭС. Ключевыми вызовами, стоящими перед транспортно-логистическими комплексами стран ЕАЭС относятся: недостаток современных логистических хабов, недостаточная пропускная способность транспортных коридоров, высокие тарифы на транспортные услуги, бюрократические барьеры.

2) Разработан и обоснован стратегический подход развития евразийской интеграции, на основе транспортно-логистического комплекса, становящегося основой для углубления интеграции. Наряду с простым объединением рынков стратегия предполагает создание единой экосистемы, в рамках которой транспортные коридоры выступают в роли связующего звена экономик стран-участниц, что существенно расширяет существующие теоретические рамки, связывая экономические взаимные процессы, инфраструктуру и логистику в единый целостный механизм. В рамках предложенной стратегии особое внимание уделяется гармонизации стандартов и цифровизации логистических процессов для повышения их эффективности и прозрачности.

Важными составляющими элементами стратегии углубления интеграционного процесса в рамках ЕАЭС является создание производственных и финансовых цепочек вертикальной и горизонтальной интеграции организаций и предприятий в странах-членах ЕАЭС на основе уже существующих базовых групп предприятий. В качестве основной интегрирующей силы целесообразно рассматривать хозяйственные отрасли, которые можно включить в базисную конструкцию. Прежде всего такими группами выступают предприятия топливно-энергетического комплекса Российской Федерации и сырьевые отрасли, как наиболее финансово устойчивые, а также транспортно-логистическая система, как элемент, связывающий пространство в рамках ЕАЭС. Выбранные базовые отрасли являются центрами притяжения для различных хозяйственных элементов ЕАЭС, стимулируют сотрудничество в рамках всего

объединения и ускорят инфраструктурные изменения. Предприятия выбранных базовых групп имеют активы, хозяйственные интересы, экономические.

Стратегия развития транспортно-логистической отрасли ЕАЭС формировалась как драйвер роста интеграции с европейскими и восточными партнерами, были запланированы и реализовались проекты в европейской и восточных регионах Российской Федерации. В 2018-2023 годах в рамках объединения в транспортном строительстве было реализовано 124 проекта на сумму 162 млрд долларов США. На рисунке 2 показано, что самое большое количество проектов реализовано в Российской Федерации.



Источник: составлено автором по материалам Минского столичного союза предпринимателей и работодателей²).

Рисунок 2 – Финансирование транспортного строительства в 2018-2023 годах и количество проектов в ЕАЭС

С 2022 года возникли условия для реконфигурации транспортно-логистической отрасли, вызванные изменением логистических водных, сухопутных и воздушных маршрутов из-за ввода санкций и начала специальной военной операции России на Украине. По состоянию на 01.01.2024 общий грузооборот товаров, вывозимых через все пункты пропуска Российской Федерации, составил 859,453 млн тонн брутто.

В Республике Казахстан комплексное развитие логистического комплекса привело к улучшению позиции Казахстана в рейтинге Всемирного банка «Эффективность логистики» на 21 позицию. По территории республики проходят железнодорожные международные логистические маршруты: Коридор «Север – Юг» (Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран), «Северный коридор» (Европа, Россия, Казахстан, Китай), «Южный коридор» (Юго-Восточная Азия, Китай, Казахстан с выходом на Иран, Турцию,

² Минский столичный союз предпринимателей и работодателей : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://allminsk.biz/images/news/2019/presentaciya.pdf> (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

Юго-Восточная Европа), Транскаспийский международный транспортный маршрут, «Центральный коридор» (Центральная Азия, Казахстан, Россия, Северо-Западная Европа).

Развитие хозяйственного комплекса Кыргызстана, реализация проектов по разработке сырьевых месторождений, модернизация и строительство объектов обрабатывающей и добывающей промышленности связаны с уровнем транспортной инфраструктуры. Транспортно-логистический комплекс республики в 2023 году занимает в рейтинге эффективности логистики Всемирного банка 123 место, уступая остальным участникам союзного объединения.

Важное направление обновленной стратегии развития транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь – увеличение двухсторонних транспортных потоков с ближайшими партнерами Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Монголии, Таджикистана, Турции, Узбекистана. Подписаны соглашения об отмене разрешительной системы на выполнение международных автомобильных грузоперевозок с Ираном, Кыргызстаном, Сирией, Узбекистаном.

Состояние транспортно-логистического комплекса Узбекистана позволило республике расширить географию транспортных перевозок, увеличить пропускные возможности существующих магистралей, модернизировать и расширить сервисные услуги. В период с 2007 года по 2023 год Узбекистан «поднялся» с 129 до 99 места по значению индекса LPI (Logistics Performance Index), но уступает трем участникам союза: Казахстану – 71 место, России – 75 место, Армении – 92 место³). Узбекистан реализует транспортные проекты Центрально-Евразийского коридора. Развиваются маршруты Трансасиатского коридора: Западный Китай – Казахстан (задействуется железнодорожная ветка Алматы – Кызыл орду) – Узбекистан – Туркменистан – Иран, Китай – Казахстан – Узбекистан – Афганистан до города Мазари-Шариф, республика участвует в мультимодальных перевозках по маршруту Китай – Узбекистан – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа. Заключены соглашения строительства железнодорожного направления Узбекистан – Афганистан – Пакистан, участка железнодорожной магистрали длиной 600 км, связывающего Мазари-Шариф – Кабул – Пешевар с выходом в пакистанские порты в Индийском океане: Карачи и Гвадар.

Транспортно-логистический комплекс является основой углубления интеграции на современном этапе взаимоотношений между странами ЕАЭС. Транспортные коридоры не только выступают в роли связующего звена экономик стран, но и становятся драйвером процесса развития единого комплекса, объединяющего инфраструктуру и логистику в единый механизм. В развитии транспортно-логистического комплекса ЕАЭС важное значение играет реализация единой транспортной политики ЕАЭС, направленной на устранение барьеров и ограничений в

³ Сайт Всемирного банка. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (дата обращения: 29.05.2025). – Текст : электронный.

торговле и инвестициях, гармонизация таможенного регулирования.

3) Доказано, что развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС является важным инструментом, обеспечивающим устойчивость интеграционных процессов в условиях внешних санкционных ограничений с учетом переориентации торговых потоков и оптимизации логистических цепочек. Оценка степени интеграции национальных транспортно-логистических комплексов в международные транспортные маршруты выявила различающиеся уровни вовлеченности стран ЕАЭС и факторы, определяющие эту неравномерность. Сформулирован комплекс мер по развитию транспортно-логистической отрасли ЕАЭС, включая предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы, развитию инфраструктуры, созданию привлекательной экономической среды для всех участников.

Ключевым инструментом в развитии евразийской интеграции на современном этапе является формирование международных транспортных коридоров, обеспечивающих экономическое развитие регионов. Функционирование транспортных коридоров позволит решить значимые на современном этапе развития евразийской интеграции задачи: повысить эффективность управления межгосударственными логистическими процессами; унифицировать и стандартизировать законодательное регулирование международных транспортных перевозок и таможенных процедур; обеспечить инвестиции в развитие инфраструктуры транспортно-логистического комплекса.

Особое значение транспортные коридоры имеют для стран, у которых отсутствует выход к морям. Значимость данной проблемы, особенно для развивающихся государств, активно обсуждалась международным сообществом и 5 декабря 2019 года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию A/RES/74/15, содержащую рекомендации по обеспечению поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Этот вопрос имеет важное значение для ЕАЭС, так как из 44 стран в мире, не имеющих выхода к морю большинство расположены в Евразии. Строительство общего экономического пространства и единого рынка основывается на общих, взаимовыгодных хозяйственных, политических, культурных взаимоотношений. Повышение транспортно-логистической связанности в ЕАЭС развивается в концепции развития Евразийского транспортного каркаса.

Практическая реализация Евразийского транспортного каркаса позволяет достичь: синергетического эффекта транспортных коридоров и маршрутов; сформировать транспортный перекресток в Центральной Азии; добиться приоритета внутри региональной экономической связности; реализовать страхование для глобальных торгово-логистических цепочек; снизить конкуренцию транспортных коридоров и перейти к их взаимодействию; начать развитие рискованных узлов в системе транспортного каркаса; сокращение дисбалансов в географии торговли; развитие инфраструктуры, обеспечивающей функционирование транспортных

коридоров. В диссертации оценен потенциал грузоперевозок к 2030 году: базовый прогноз составляет 14,6 млн тонн оптимистический прогноз 24,7 млн тонн (расчет произведен по данным Евразийского банка развития).

Преимуществами Евразийского транспортно-логистического каркаса являются: сокращение сроков доставки грузов из Индии в Европу по сравнению с морскими перевозками через Суэцкий канал; рост контейнерного транзита по маршруту Китай – ЕАЭС – Европа через международный транспортный коридор «Север-Юг», обеспечивающего 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок. Перечисленные факторы становятся ключевым драйвером развития интеграционных процессов Большой Евразии и обеспечивают синергетический эффект транспортного перекрестка ЕАЭС, расширяя зоны свободной торговли ЕАЭС. Международный транспортный коридор «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана.

Таблица 2 – Топ-10 проектов развития Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии

Страна	Международные проекты	Стоимость проектов (в млрд долларов США)
Китай – Кыргызстан – Узбекистан	Строительство железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан	4,7
Узбекистан	Строительство платной скоростной автомагистрали Ташкент – Андижан	4,3
Кыргызстан	Строительство железной дороги Балыкчи – Кочкар – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад	4,1
Таджикистан	Строительство железной дороги Север-Юг в Таджикистане	3,9
Казахстан	Строительство скоростной автомагистрали «Центр-запад» на участке Астана – Аркалык – Торгай – Иргиз – Шалкар – Кандыагаш	2,6
Туркменистан	Строительство автомагистрали Ашхабад – Туркменабат	2,4
Туркменистан	Строительство автомагистрали Серахс – Мары – Серхетабат	2,2
Казахстан	Модернизация участка Достык – Мойынты	2,0
Афганистан – Иран – Турция	Строительство железной дороги Шерхан – Кундуз – Мазари-Шариф – Герат – Тургунди	2,0
Казахстан	Реконструкция автодороги Жезказган – Аркалык – Петропавловск	1,9

Источник: составлено автором по материалам по данным Евразийского банка развития⁴).

⁴ Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map> (дата обращения: 10.03.2025). – Текст : электронный.

Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку/Алят, Актау/Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные пункты пропуска (далее – АПП) и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты. Основным импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» являются активное взаимодействие ЕАЭС с Индией, Ираном и другими странами южной части коридора в рамках реализации концепции Большой Евразии, а также активизация Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и других стран, тяготеющих к международному транспортному коридору «Север – Юг», в вопросах развития транзита и мультимодальных коридоров в Каспийском регионе, таблица 2.

Уникальное направление «Север – Юг» создает возможности для стыковки с другими глобальными и региональными широтными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад. Международный транспортный коридор «Север – Юг» является важной составляющей сети широтных и меридианных торговых маршрутов, в том числе планируемых в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь», и его развитие напрямую содействует формированию макрорегиональной транспортно-логистической системы – «евразийского транспортного каркаса», который, в свою очередь, выступает основой для развития торгового и инвестиционного партнерства внутри Евразии.



В миллиардах долларов США

Источник: составлено автором по данным Евразийского банка развития⁵).

Рисунок 3 – Распределения инвестиций по странам- участникам Евразийского транспортного каркаса

По данным Евразийского Банка развития более 60% от общего числа проектов по

⁵ Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/302/EDB_Transport_Observatory_2025_presentation_RU.pdf (дата обращения: 10.03.2025). – Текст : электронный.

размерам инвестиций находятся в стадии реализации. По 13% проектов готовится документация, а 27% в стадии обсуждения или планирования. При этом, горизонт планирования составляет 10 лет (до 2035 года). Распределение инвестиций по странам участникам Евразийского транспортного каркаса представлено на рисунке 3.

Развитие транспортно-логистического комплекса как крупномасштабного проекта требует привлечения больших инвестиций. Источниками инвестиций могут быть либо государственные средства, либо привлеченные, такие как суверенные кредиты, несуверенные кредиты и государственно-частное партнерство. Отсутствие инвестиционных ресурсов является одним из существенных рисков прекращения реализации национальных и региональных проектов. В таблице 3 представлены данные по объему инвестиций, необходимому для строительства новой и модернизации существующей инфраструктуры транспортных коридоров в Центральной Азии, Южном Кавказе, Монголии и Афганистане. Эти страны не имеют выхода к морю и являются горными по своему географическому положению. Инвестиции для этих стран в развитие транспортно-логистического комплекса не только составляют значительные суммы в номинальном выражении, но и в соотношении с размером их ВВП.

Таблица 3 – Соотношение объема инвестиций в развитие коридоров Евразийского транспортного каркаса к номинальному ВВП стран Евразийского региона в 2024 году

В процентах

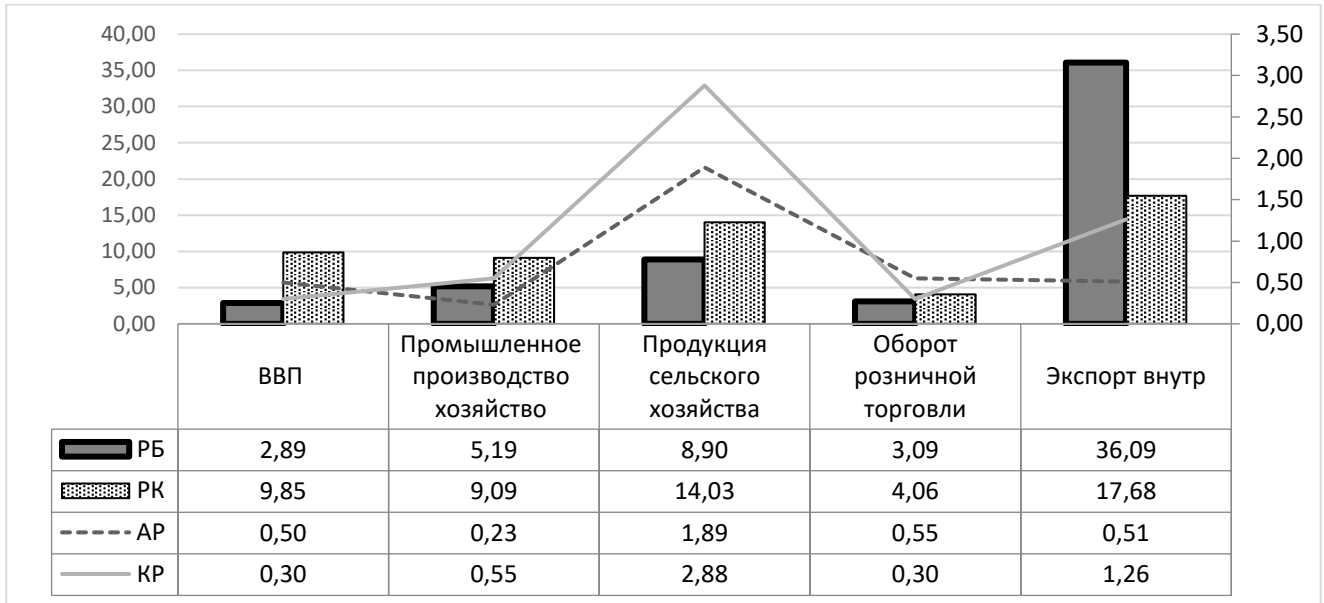
Страна	Соотношение инвестиций Евразийского транспортного каркаса к номинальному ВВП
Афганистан	72,0
Кыргызстан	68,6
Таджикистан	37,3
Монголия	33,1
Армения	18,4
Казахстан	8,2
Грузия	7,7
Туркменистан	6,4
Россия	6,3
Узбекистан	6,3
Иран	2,9
Азербайджан	2,8
Беларусь	0,3

Источник: составлено автором по материалам Евразийского банка развития.

В общей сложности 113 из 325 проектов в Евразийском регионе предполагают участие частного бизнеса в их реализации (почти половина из них – в сфере логистики и складов). 17 проектов реализуются или могут быть реализованы на принципах ГЧП, в том числе два проекта – на принципах трансграничного ГЧП (железнодорожный коридор Китай – Кыргызстан – Узбекистан и Трансафганский железнодорожный коридор). Из средств национальных бюджетов финансируется более 62% от общего числа проектов развития Евразийского

транспортного каркаса по их стоимости. Международные банки развития участвуют в реализации 22 проектов (6,8% от их общего числа). Еще 29 планируемых проектов предполагают привлечение суверенного или несuverенного финансирования со стороны международных банков развития.

4) Разработан и апробирован методический подход к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие стран участниц ЕАЭС, основанный на системе динамических индикаторов развития внешнеторговых отношений, позволяющих оценивать процесс интеграции во времени. Эти индикаторы включают анализ индексов товарного экспорта и импорта, динамику взаимного товарооборота, а также оценку скорости и объема грузоперевозок. Разработанные показатели позволяют выявлять устойчивые тенденции и закономерности в развитии интеграционных процессов, а также дают возможность оценить, насколько эффективно страны-участницы ЕАЭС используют свой интеграционный потенциал. Развитие интеграционных процессов между участниками Евразийского экономического союза характеризуется различной скоростью, что объясняется особенностями национальной политико-экономической и институциональной среды участников объединения. Для оценки влияния современных экономических процессов на развитие интеграционного объединения используются экономические и социальные показатели и индикаторы. При решении задачи по разработке авторского методического подхода оценки влияния развития транспортно-логистического комплекса на развитие интеграционных процессов через изменения экономических показателей интеграционного объединения разработана система показателей и проанализирована динамика их влияния на процесс интеграции с учетом достигнутого уровня партнерства между членами ЕАЭС, выработанного каждым из участников экономико-политического инструментария и уровня внешнеторговой зависимости от глобального рынка. Несмотря на то, что за период с 2011 года по 2024 год участники союза достигли различной степени вовлеченности в интеграционное объединение, каждый участник зависит и от внешнеэкономических решений глобальных экономических и политических игроков (Европейский Союз, США, Китай) и от участников объединения по спросу на сырьевые ресурсы, что приводит к нестабильности функционирования микро- и макроэкономических экономических уровней в ЕАЭС. Реализация совместных интеграционных программ и наднациональных проектов объединении зависит прежде всего от финансового состояния Российской Федерации (80% от взаимных прямых инвестиций в ЕАЭС в 2024 году). Актуальность разработки методического подхода к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС обосновывается поиском новых возможностей для расширения интеграционного сотрудничества. Для определения и обоснования влияния развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на интеграционные процессы интеграционного объединения автором проведен анализ экономического потенциала стран участниц. Результат представлен на рисунке 4.



В процентах. РБ – Республика Беларусь, РК – Казахстан, АР – Армения, КР – Кыргызстан. График значений Армении (АР) и Кыргызстана (КР) построены со шкалой справа.

Источник: составлено автором по материалам Евразийской экономической комиссии⁶.
Рисунок 4 – Экономические показатели участников ЕАЭС в 2023 году по отношению к Российской Федерации.

Для выбора показателей, которые как «реперные точки» позволят диагностировать эффективность/неэффективность интеграционных процессов проведен анализ сопоставимых по основным экономическим показателям республик – Армении и Кыргызстана, как стран наиболее сопоставимых по хозяйственным характеристикам, таблица 4.

Таблица 4 – Дифференциация участников ЕАЭС по ВВП

В процентах

Страна	Доля национального ВВП в ЕАЭС в 2022 году	Доля национального ВВП в ЕАЭС в 2024 году
Россия	88,07	84
Казахстан	8,68	11
Белоруссия	2,55	3
Армения	0,44	1
Кыргызстан	0,27	1

Источник: составлено автором по материалам Евразийского экономического союза⁷.

⁶ Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20240101.pdf?ysclid=miasdgochw485583743 (дата обращения: 01.04.2025). – Текст : электронный.

⁷ Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/statpub/Stat_Yearbook_2024.pdf (дата обращения: 01.04.2025). – Текст : электронный.

Выбранные государства не обладают большими объемами природных ресурсов, обеспечивающими достаточное пополнение экспортных поступлений в бюджет для самодостаточности экономической и политической национальной системы. С момента распада СССР страны не выстроили долгосрочных механизмов консолидации с экономико-политической системой России по сравнению с Республикой Беларусь. Геополитическое пространство республик исторически является сферой экономико-политических интересов России. Также рассматриваемые участники находятся в сфере экономических и политических интересов таких глобальных игроков, как Европейский союз, Китай, США, пытающихся форматировать постсоветское пространство в соответствии со своими национальными интересами.

В результате проведенного исследования выбраны следующие показатели оценки уровня развития интеграционного процесса: соотношение объемов внутри интеграционного объединения и внешнего экспорта/импорта, в том числе предоставление транспортно-логистических услуг, динамика основных экономических показателей – ВВП, объемы промышленного и с/х производства, розничной торговли.

В соответствии с предлагаемым методическим подходом оценки интеграционных процессов в ЕАЭС, с одной стороны, и изменений в экономических национальных системах стран ЕАЭС введены индикаторы, вычисляемые на основе соотношения внешнеторговых показателей и розничного торгового оборота, формулы (1) – (5).

$$\sum_{t=i}^j export_t^{(k)} - \text{экспорт страны } k \text{ с года } i \text{ по } j, \quad (1)$$

$$\sum_{t=i}^j export_t^{(k_1, k_2)} - \text{экспорт страны } k_1 \text{ в страну } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j, \quad (2)$$

$$\sum_{t=i}^j import_t^{(k)} - \text{импорт страны } k \text{ с года } i \text{ по } j, \quad (3)$$

$$\sum_{t=i}^j import_t^{(k_1, k_2)} - \text{импорт страны } k_1 \text{ из страны } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j, \quad (4)$$

$$\sum_{t=i}^j RetailTurnover_t^{(k)} - \text{оборот розничной торговли страны } k \text{ с года } i \text{ по } j, \quad (5)$$

$$IndI = \sum_{t=i}^j export_t^{(k_1, k_2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j export_t^{(k_3, k_4)} - \text{отношение экспорта страны } k_1 \text{ в страну } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ к экспорту страны } k_3 \text{ в страну } k_4 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ в процентах, } IndI(k_1, k_2, k_3, k_4, i-j). \quad (6)$$

В случае, когда k_1 совпадает с k_3 , динамика показателя $IndI$, формула (6), на выбранном интервале показывает динамику изменения экспорта в страну k_2 по отношению к динамике экспорта в международный субъект k_4 .

$$Ind2 = \sum_{t=i}^j export_t^{(k1,k2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j RetailTurnover_t^{(k2)} -$$

отношение экспорта страны k_1 в страну k_2 с года i по j к розничной торговле страны k_2 с года i по j в процентах, $Ind2(k_1, k_2, i-j)$ в процентах. (7)

Динамика индикатора $Ind2$, формула (7), оценивает изменения доли присутствия товаров страны k_1 на розничном рынке страны-партнера k_2 . При отсутствии положительной динамики или низких темпах роста, требуется дополнительный анализ причин, препятствующих росту внешнеторговых связей.

$$Ind3 = \sum_{t=i}^j export_t^{(k1,k2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j import_t^{(k2)} -$$

отношение экспорта страны k_1 в k_2 к национальному импорту страны k_2 с года i по j в процентах, $Ind3(k_1, k_2, i-j)$. (8)

Динамика индикатора $Ind3$, формула (8), характеризует важность для хозяйственного комплекса страны k_2 импорта из страны k_1 и определяет динамику экспортных потоков из страны k_1 в страну k_2 на исследуемом периоде.

$$Ind4 = \sum_{t=i}^j import_t^{(k1,k2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j import_t^{(k1)}, -$$

отношение импорта страны k_1 из страны k_2 к национальному импорту страны k_1 $Ind4(k_1, k_2, i-j)$. (9)

Динамика показателя $Ind4$, формула (9), показывает степень зависимости национальной экономики страны k_1 от поставок товаров из страны k_2 .

Введенные индикаторы разработаны таким образом, чтобы результирующие значения «сгладили» данные стран, избежали влияния резких колебаний значений параметров, вызванных изменением внутренних и внешних экономических факторов в краткосрочный период и разницей в статистических методах получения данных. За счет эффекта сглаживания, при увеличении временного интервала, более точно определяются тенденции в экономических системах, обеспечивая более объективную систему оценки интеграционных процессов. Анализ динамики четырех введенных индикаторов с точки зрения автора достаточен для общей оценки процессов экономической интеграции в ЕАЭС. Подход считается обоснованным, так как построенные индикаторы комплексно оценивают динамику внешнеэкономических связей интеграционного процесса.

5) Разработаны предложения и рекомендации по развитию современного транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, охватывающие ключевые направления: цифровизация, мультимодальность, конкурентоспособность, таможенное администрирование, экологичность, кадровое обеспечение и поддержка малого и среднего

бизнеса. Авторские предложения содержат конкретизацию каждого направления стратегического развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС с выделением ключевых задач и ожидаемых результатов. Интеграция всех стратегических приоритетов в единую систему позволяет обеспечить комплексный и сбалансированный подход к углублению интеграции ЕАЭС на основе единой транспортно-логистической системы. В странах ЕАЭС развитие транспортно-логистической инфраструктуры всегда являлось одной из главных целей государственной политики. В принятых ЕАЭС программах реализации скоординированной транспортно-логистической политики основные мероприятия нацелены на регулирование единого таможенного пространства, свободное перемещение товаров, услуг, капитала, рабочей силы между территориями стран ЕАЭС по упрощенным таможенным процедурам, проведение единой политики в сфере экономики и торговли. В 2024 году Евразийский межправительственный совет принял план мероприятий «дорожную карту» по реализации Основных направлений и реализации скоординированной транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2024-2026 годы (Распоряжение № 15 от 01.10.2024). Важное значение имеет Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь», регламентирующая создание современной, технологически развитой и стабильной бизнес-среды за счет реализации повестки цифровой трансформации в таких ключевых сферах интеграционного процесса, как техническое регулирование, транспортно-логистический комплекс, таможенная сфера, маркировка товаров средствами идентификации.

Проведенный в диссертации анализ национальных программ развития транспортно-логистических комплексов и документов, принятых на уровне ЕАЭС позволил систематизировать единые стратегические направления развития транспортно-логистического комплекса, которые строятся, исходя из существующих в настоящее время приоритетных целей и задач. К ним относятся: стратегическое планирование развития транспортно-логистического комплекса с учетом глобальных треков новой логистики; увеличение инвестиций в таможенную и транспортную инфраструктуру, в том числе строительство автодорог, железнодорожных путей и логистических хабов; полная цифровая трансформация транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, включая систему документооборота, онлайн мониторинга грузов, электронной коммерции и платформ для обмена данными между участками логистических цепочек; упрощение таможенных процедур на основе риск-ориентированного подхода и электронного таможенного декларирования; развитие мультимодальных перевозок на основе создания логистических хабов, способных обрабатывать грузы, перемещенные различными видами транспорта; внедрение экологически чистых технологий в транспортной сфере; развитие кадрового потенциала на основе подготовки высококвалифицированных специалистов в области логистики и управления цепочками поставок; развитие международных проектов по развитию транспортных коридоров; разработка системы мониторинга развития

транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на основе ключевых показателей в экономике, социальной сфере и экологии.

Проанализировав потенциал развития транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС и выявив точки риска стратегического развития транспортно-логистического каркаса ЕАЭС в работе систематизированы глобальные траектории развития с учетом приоритетов.

Таблица 5 – Направления развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС

Направление	Содержание	Программа реализации
Углубление цифровой интеграции	Создание цифровых платформ с использованием искусственного интеллекта, функционирующих в реальном времени. Основным функциональными блоками должны стать следующие: прогнозирование спроса, оптимизация маршрутов, выявление точек риска и управление ресурсами	Интеграция основных целевых блоков; создание экосистемы транспортно-логистического комплекса на базе единой цифровой платформы
Развитие мультимодальности	Создание «бесшовных» логистических цепочек, объединяющих различные виды транспорта	Создание контейнерных операторов ЕАЭС для контейнерных перевозок, сочетающих гибкость автомобильной логистики и экономичность железнодорожного транспорта
Усиление конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС	Эффективное использование транспортного потенциала	Утверждение конкурентных тарифов; обеспечение высокого уровня сервиса для грузоотправителей из Европы и Азии
Совершенствование таможенного администрирования	Применение риск-ориентированного подхода в управлении таможенными процессами	Снижение времени на оформление грузов для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности; борьба с контрабандой и незаконными операциями
Внедрение экологической логистики	Переход на экологически чистые технологии в транспортной отрасли ЕАЭС	Стимулирование использования электромобилей, альтернативных видов энергии для снижения выбросов парниковых газов
Развитие кадрового потенциала	Подготовка высококвалифицированных специалистов с компетенциями цифровых технологий и навыков в цифровой логистике	Пересмотр образовательных программ; организация системы непрерывного обучения и повышения квалификации
Поддержка малого и среднего бизнеса	Создание благоприятных условий для участия малых и средних предприятий во внешнеэкономической деятельности	Разработка специальных логистических сервисов; упрощение доступа к системе финансирования; правовое поле интеграции в глобальные цепочки поставок

Источник: составлено автором.

Проведенный автором анализ загрузки транспортно-логистических мощностей с учетом перераспределения транспортных потоков показал, что для снижения рисков необходимо

включить в общую транспортную схему европейских морских портов Санкт-Петербурга и Мурманска, транспортно-логистический комплекс Казахстана, инвестировать в национальные проекты модернизации армянской и киргизской транспортной системы.

Совершенствование транспортно-экономических балансов стран ЕАЭС, на основе которых можно определять потребность в объемах и инвестициях для работы современного транспортно-логистического комплекса. Транспортно-экономический баланс реализуется как формализованное описание планирования и прогнозирования грузоперевозок в разрезе видов транспорта, а в условиях цифровой трансформации с использованием искусственного интеллекта транспортно-экономический баланс это уже результат работы большого количества цифровых сервисов, прогнозных инструментов и баз данных на единой платформе. Направлениями расширения горизонтального и вертикального интеграционного процесса, сдерживания наметившихся дивергенционных процессов внутри ЕАЭС, вызванных экономическим и политическим давлением западных стран на Армению, Казахстан и Кыргызстан, становятся формирование единого транспортно-логистического пространства с усовершенствованной правовой базой, максимально возможным устранением таможенных барьеров, с существенным сокращением установленных национальных ограничений на передвижения внутри ЕАЭС трудовых и финансовых ресурсов, промышленных товаров и услуг, которое упростит создание новых транспортных, пропускных и складских объектов в Казахстане, Армении, Кыргызстане с учетом географических особенностей и участием российских финансово-инвестиционных институтов и промышленных предприятий.

III Заключение

В диссертации решены поставленные задачи и достигнута цель исследования.

Проведен анализ внутренних и внешнеэкономических факторов, влияющих на торгово-экономическое сотрудничество. На основе анализа определено, что рост или снижение объемов ВВП, промышленного производства не являются достаточным доказательством оценки динамики интеграционных процессов, так как могут быть вызваны давлением внешних факторов. При рассмотрении внешнеторговых показателей выявлены факторы, снижающие эффективность интеграционного объединения ЕАЭС.

Выявлены особенности интеграционных процессов в ЕАЭС для обоснования современной модели интеграционных процессов. Определена роль и место транспортно-логистического комплекса в развитии торгово-экономического сотрудничества. Необходимость возвращения «собственного центра силы» интеграционного объединения возможна в условиях разноуровневой и разнотемпной интеграции при построении модели, в которой движущей силой интеграции будут не только органы власти, но и негосударственные игроки. В качестве ведущих игроков, основной интегрирующей силой должны выступить энергетический блок ЕАЭС, сырьевой блок

ЕАЭС и транспортно-логистический комплекс.

Проанализировано влияние внутренних и внешних экономических факторов в период 2021-2024 годов на транспортно-логистические системы ЕАЭС. Определено, что на деятельность и развитие транспортного сектора влияют санкции на экспорт Российской Федерацией некоторых товарных групп (нефти и нефтепродуктов, угля, продукции сталелитейных предприятий), в том числе оборудования и технологий, и импорт (полупроводников, товаров военного назначения, электроники и компьютерного оборудования, технологий космической и авиационной отрасли), ограничения на финансовый сектор, запрет инвестиций в российскую и белорусскую экономику.

Проведена оценка взаимной интеграции транспортно-логистических комплексов стран-участниц ЕАЭС. Показано, что изношенность транспортной инфраструктуры и недостаточный парк грузового транспорта тормозит ее развитие. Отмечена фактическая интеграция национальных транспортно-логистических комплексов в международные транспортные маршруты.

Обоснованы механизмы и инструменты реализации современного транспортно-логистического комплекса стран - участниц ЕАЭС. Выявлены основные транспортные нагрузки на транспортно-логистический комплекс ЕАЭС, сформировавшиеся в результате изменений в мировой экономической системе и во внешнеторговых глобальных цепочках.

Разработана система показателей и методика оценки экономической эффективности интеграционного объединения. На ее основе предложены динамические показатели, результирующие значения которых имеют сглаживающий эффект, без резких изменений значений, вызванных экономическими причинами в локальный временной период и разницей в статистических методиках получения данных.

IV Список работ, опубликованных по теме диссертации

*Публикации в рецензируемых научных изданиях,
определенных ВАК при Минобрнауки России:*

1. Дондэ, О.И. Внешнеэкономическая роль России в Шанхайской организации сотрудничества / О.И. Дондэ // Экономические науки. – 2023. – № 4(221). – С. 445-452. – ISSN 2072-0858.
2. Дондэ, О.И. Стратегические решения во внешнеэкономической деятельности России во взаимосвязи с развитием торгового партнерства стран ЕАЭС / О.И. Дондэ // Экономические науки. – 2023. – № 5(222). – С. 531-536. – ISSN 2072-0858.
3. Дондэ, О.И. Реконфигурация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности в рамках ЕАЭС / О.И. Дондэ // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – № 12. Том 13. – С. 6613-6628. – ISSN 2222-534x. - Текст : электронный. –

DOI 10.18334/epp.13.12.119670. – URL: <https://economic.ru/lib/119670> (дата обращения: 06.10.2025)

4. Дондэ, О.И. К вопросу об эффективности интеграционных процессов ЕАЭС в период с 2011 по 2021 год / П.С. Селезнев, О.И. Дондэ // Банковские услуги. – 2022. – № 9. – С. 28-36. – ISSN 2075-1915.

5. Дондэ, О.И. Роль транспортно-логистического комплекса Российской Федерации в расширении интеграционных процессов / О.И. Дондэ, Т.А. Горошникова // Мир новой экономики. – 2022. – №4. Том 16. – С. 88-98. – ISSN 2220-6469.