

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

ДИССЕРТАЦИЯ  
на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Научный руководитель

Горошникова Татьяна Аркадьевна,  
кандидат технических наук, доцент

Москва – 2026

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1 Теоретико-методические основы транспортно-логистического комплекса ЕАЭС .....	13
1.1 Теоретическо-методическое обоснование факторов развития регионального торгово-экономического сотрудничества .....	13
1.2 Роль транспортно-логистического комплекса в развитии евразийской интеграции .....	25
1.3 Транспортно-логистические комплексы стран-участников ЕАЭС в современных условиях .....	36
Глава 2 Особенности и направления развития транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС в целях содействия взаимному торгово-экономическому сотрудничеству .....	55
2.1 Условия формирования и функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС .....	55
2.2 Развитие современного транспортно-логистического комплекса стран-участниц ЕАЭС в условиях санкционных ограничений .....	69
2.3 Влияние транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на развитии национальных экономик стран участниц ЕАЭС .....	78
Глава 3 Предложения и рекомендации по развитию современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС в целях расширения взаимного торгово-экономического сотрудничества .....	104
3.1 Обоснование механизмов и инструментов развития современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС в целях расширения взаимного торгово-экономического сотрудничества .....	104

3.2 Методические подходы к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС .....	113
3.3 Стратегические приоритеты развития современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС .....	152
Заключение .....	174
Список литературы .....	177
Приложение А Сопоставимость экономических показателей Армении и Кыргызстана .....	200

## Введение

**Актуальность темы исследования.** Санкционное давление и изменения мировой конъюнктуры требуют пересмотра логистических маршрутов и создание новых транспортных коридоров. Развитие транспортно-логистического комплекса Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) становится объективной необходимостью реализации потенциала ЕАЭС для увеличения взаимной торговли, привлечения инвестиций и повышения конкурентоспособности экономик стран ЕАЭС. Особое внимание уделяется развитию международных транспортных коридоров «Север-Юг», «Запад-Восток» как ключевых маршрутов для перенаправления грузопотоков. В свете углубления интеграции ЕАЭС и расширения внешних связей особое значение приобретают вопросы, связанные с проблемами существующих административных барьеров, упрощения таможенных процедур и гармонизации нормативного законодательства в рамках транспортно-логистического комплекса ЕАЭС для беспрепятственного трансграничного перемещения грузов. Развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС должно обеспечить не только переход интеграционного процесса ЕАЭС на новый уровень, но и укрепление сотрудничества с третьими странами, такими как Китай, Индия, Европейскими странами, заинтересованными в использовании евразийских транспортных коридоров. Особую актуальность приобретает вопрос развития трансграничной электронной торговли и логистических хабов, как центров специализированных логистических операторов. В условиях меняющейся геоэкономической и геополитической обстановки возрастает значение регионального сотрудничества, в том числе в рамках создания единого транспортно-логистического комплекса ЕАЭС. 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 как одного из ключевых элементов развития интеграционных процессов являются актуальным направлением данного исследования.

**Степень разработанности темы исследования** включает разнообразные аспекты развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и инфраструктуры отрасли. В основу настоящего исследования легли теоретические разработки российских ученых и исследователей из стран ЕАЭС, а также ученых международных научных школ.

Теоретические основы транспортно-логистической интеграции рассматривали такие ученые, как Р.Б. Ивутья, М.М. Ковалев, С.Н. Нагловский, В.В. Плотникова, А.Н. Тарзилова, 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 [7].

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. Воронова, А.В. Воронова, В.А. Лазарева, В.Г., Степанова, В.И. Сергеева, А.А. Кизима, П.А. Эльяшевича, В.М. Назаренко, А.В. Кочемасовой, М.А. Окландера.

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 исследователей.

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.Л. Абрамов, Е.С. Соколова, О.В. Игнатова.

Существующие работы ученых, безусловно, составляют теоретический фундамент для дальнейших исследований в данном направлении. Для старта нового этапа развития ЕАЭС и его развития необходимы исследования, обосновывающие новые формы интеграционного взаимодействия.

**Цель исследования** состоит в развитии теоретико-методических подходов и практических рекомендаций для функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и его инфраструктуры.

Для реализации цели исследования были поставлены следующие **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-логистического 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).

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

**Информационная база.** 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.

**Научная новизна исследования** 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 значимость работы.** Теоретическая значимость исследования 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.

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

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

## Глава 1

### Теоретико-методические основы транспортно-логистического комплекса ЕАЭС

#### 1.1 Теоретическо-методическое обоснование факторов развития регионального торгово-экономического сотрудничества

Начиная с 1991 года распада СССР, стали ускоряться процессы глобализации экономических союзов, появились региональные лидеры, трансформирующие под свои интересы внешнюю геополитическую среду и стремящиеся стать главными экономическими партнерами для своих союзников. Дестабилизирующие экономические факторы в девяностых годах повлияли на дезинтеграцию региональных хозяйственных структур, с параллельной потерей большинства внешнеэкономических связей. Прекратили существовать политические и международные субъекты (СССР, ГДР, Югославия, Социалистический лагерь, Организация Варшавского договора). Многие международные политико-экономические соглашения потеряли значение, в некоторых областях хозяйственной деятельности наступил правовой вакуум. С крахом СССР разрушилась биполярная система мира и вместе с ней система противовесов и сдержек, активизировались региональные процессы, находящиеся в неактивной фазе, некоторые из них послужили причиной военных конфликтов, национальных столкновений и противоречий, в том числе на постсоветском пространстве. Понижение роли России как мирового центра принятия решений, стало одним из важных факторов появления новых экономических трендов, повлияло на конъюнктуру товаров и изменило транспортные потоки. Разрушение плановой экономики вынудило Россию в совершенно новых условиях заново восстанавливать внутренние и внешние промышленно-экономические связи, логистику, нормативно-законодательную базу, искать рынки сбыта. Российской Федерации пришлось заново формировать экономические

взаимоотношения с Европой, США, странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР), с бывшими государствами социалистического лагеря и республик СССР, с государствами ассоциации Юго-Восточной Азии (далее – АСЕАН), с новыми стремительно растущими экономиками Китая, Индии. Существенно выросло влияние многих субъектов международного права: Европейского Союза (далее – ЕС), США, КНР и региональных лидеров Турции, Индии. Европейский Союз возникший при расширении интеграционных процессов по вертикали и горизонтали в Европе стал примером для многих региональных объединений. Содружество Независимых Государств (далее – СНГ) стало первым интеграционным объединением на постсоветском пространстве, с попыткой строительства надгосударственной структуры в преобразовании отраслей Советской экономики в условиях новой системы распределения и производства и снижения накала социальных противоречий в условиях трансформации общественных, экономических и хозяйственных отношений. В объединение вступили все республики СССР за исключением прибалтийских государств.

За прошедшие десятилетия в государствах постсоветского пространства произошли огромные изменения, имеющие разновекторный характер, появились собственные национальные интересы, политические и финансово-экономические элиты. Национальный эгоизм, различные оценки глобальных тенденций, степень развития и трансформации экономики, негативное восприятие и недоверие к партнерам, понимание целей и перспектив организации послужили барьерами для интеграционных процессов. Новое объединение не смогло заключить и возобновить многие соглашения для улучшения и либерализации хозяйственного пространства. СНГ не стало полноценным экономическим союзом, не получило надгосударственные полномочия, сложившиеся возможности координации по ограниченному кругу вопросов взаимодействия между странами-участницами не смогли прогрессировать в сторону полноценного интеграционного альянса, оставаясь в своем развитии на стадии преференциальной зоны. Среди наиболее

важных факторов, не позволивших динамично развиваться и эволюционировать СНГ можно выделить следующие: 1) отсутствие опыта работы в условия рыночной экономической системе; 2) медленную разработку институциональной базы; 3) снижение стоимости определенных экспортно-определяющих сырьевых ресурсов, промышленного потенциала большинства отраслей, и как следствие, уменьшение доходной части бюджета страны и невозможность в полной мере выполнять социальные обязательства правительством; 4) трудно контролируемые и сложно предсказуемые решения членов содружества во внутренней и внешней экономической политике; 5) военно-экономические противоречия и конфронтация между Россией и Украиной, Грузией, Молдавией, Арменией с Азербайджаном; 6) территориальные претензии между членами содружества; 7) поощряемая западными партнерами, растущая русофобия в политической элите, в средствах массовой информации новых постсоветских государствах (Латвия, Литва, Украина, Грузия, Молдавия), в странах западной Европы, в основном в Центральной и Восточной Европе [137; 140].

Первым этапом успешного интеграционного процесса стал проект союзного государства Россия – Беларусь (далее – СГРБ), в рамках которого были наработаны хозяйственные связи, разработана нормативно-законодательная база, позволившая заключить интеграционные соглашения в области прав граждан («Соглашение о Таможенном союзе между Российской Федерацией и Республикой Беларусь» [24], Договор «О равных правах граждан», «Союзная программа по углублению интеграционных процессов в рамках Союзного государства», «Соглашение о единой промышленной политике» [25]. Граждане СГРБ могут свободно перемещаться на территории союзного государства, имеют равные права на участие в хозяйственной деятельности, получения образования, трудоустройство, социальное и медицинское обеспечение. В рамках договоренностей либерализированы экономические взаимоотношения субъектов хозяйственной деятельности, подписана в ноябре 2021 года

дорожная карта интеграции, унификации и гармонизации в различных областях экономического взаимодействия, устранены большинство таможенных и фискальных барьеров, происходит сближение и унификация экономического и таможенного законодательства. СГБР имеет общее транспортное, логистическое пространство, происходит интеграция в социальной и культурной сфере.

В СГБР наблюдается рост экономических взаимоотношений, положительная динамика взаимной торговли, предприятия связывают крепкие смежно-экономические связи, происходит взаимное интегрирование хозяйственных систем. По информации Госкомвоенпрома Республики Беларусь «99 белорусских предприятий поставляют 1880 наименований комплектующих и элементов вооружений для 255 предприятий оборонно-промышленного комплекса (далее – ОПК) России, доля поставок из Беларуси в оборонном заказе России составляет около 15%» [25].

СГБР реализует целый ряд масштабных совместных проектов: строительство Белорусской атомной станции (далее – БелАЭС); исследования методами синхротронного излучения с дальнейшим запуском общей экспериментальной станции на базе источника синхротронного излучения «СКИФ», программа «Разработка, модернизация и гармонизация нормативного, организационно-методического и аппаратно-программного обеспечения целевого применения космических систем дистанционного зондирования Земли России и Беларуси» («Интеграция-СГ» 2020-2023 годы); сотрудничестве в области микроэлектроники [25].

Общий товарооборот в 2024 году составил 56,7 млрд долларов, что на 7,4% превышает показатели 2023 года. Россия является главным экономическим партнером Белоруссии и обеспечивает 60% ее внешней торговли. Экспорт Российской Федерации в Республику Беларусь в 2023 году составил 22,6 млрд долларов. Импорт в 2023 году составил 23,9 млрд долларов [26]. Республика Беларусь – один из крупнейших

торговых партнеров Российской Федерации, уступая по объемам внешней торговли Китаю, Нидерландам, Германии, Турции.

Объективными предпосылками создания Таможенного Союза и Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС) стало невозможность в рамках СНГ дальнейшего прогресса интеграционного процесса, не последовательное поведение участниками по поводу принятых ранее решений, не готовность всех членов организации к дальнейшей взаимной экономической интеграции, в том числе к общему таможенному пространству. Географическое положение России – общая граница со странами Азии и Европы, возможность контроля сухопутных, водных, воздушных путей между ними для создания транспортного моста, связывающего различные географические регионы, является конкурентным преимуществом, для создания единого экономического пространства с бывшими членами СССР. Потенциальное снижение законодательных, таможенных и нетарифных барьеров, формирование условий для свободного перемещения финансовых, экономических ресурсов как благоприятного фактора расширения и увеличения внутренних рынков, ожидаемое улучшение инвестиционного климата для хозяйственных региональных субъектов и генерирования крупных проектов;

– успешный пример международных объединений (Европейский Союз, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (далее – АСЕАН), Всестороннее региональное экономическое партнёрство (далее – ВРЭП);

– возможность противостояния долларизации мирового пространства и экономической экспансии крупных игроков глобального рынка;

– создание единого военно-оборонительного пространства с общей стратегии противостояния международному терроризму и возможной агрессии на одного из членов организации.

В рамках таможенного союза началась унификация таможенных тарифов, заключены межправительственные соглашения, снижающие временные затраты на торговые операции, упрощена таможенная логистика.

Тем не менее первоначальный рост показателей взаимной торговли достаточно быстро замедлился, одной из причин стала позиция Таджикистана по унификации тарифных ставок, нетарифного регулирования и трудовым активам, продиктованная опасением миграции активного населения в Российской Федерации [27].

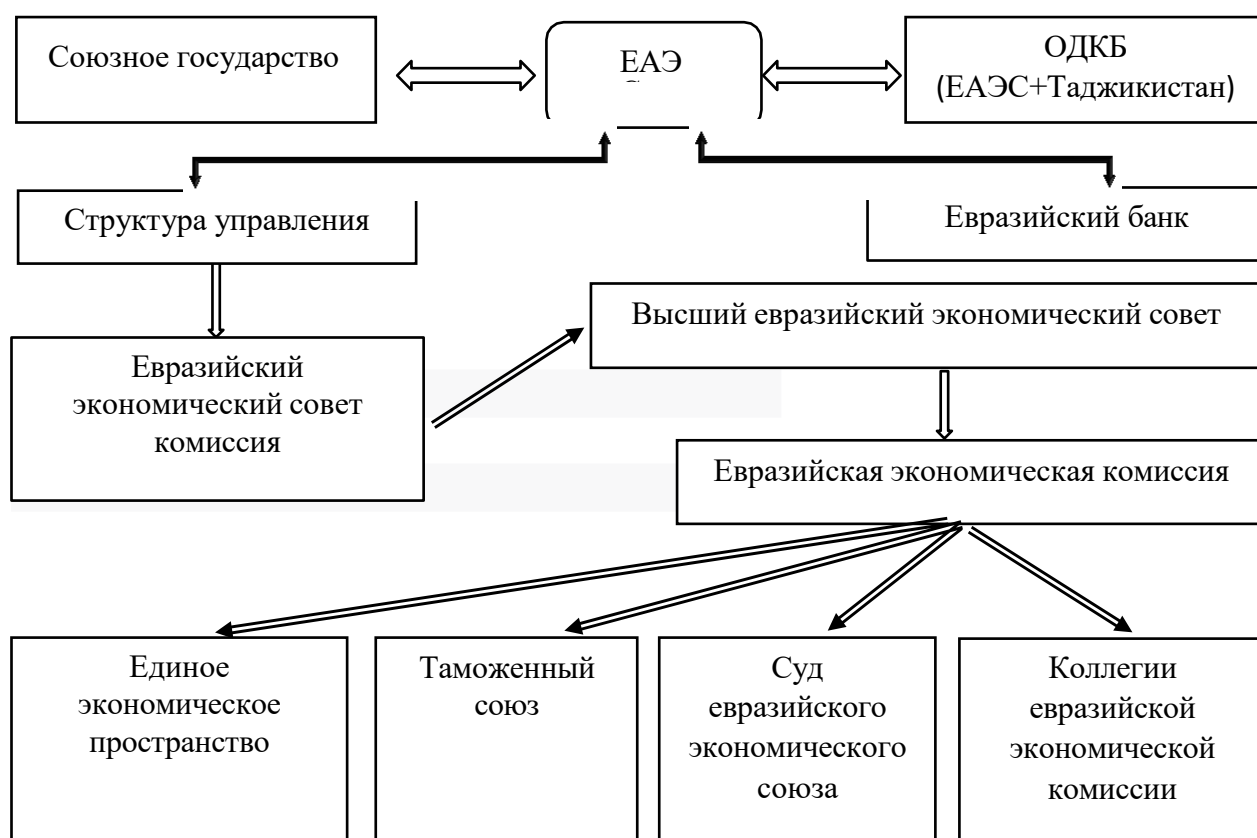
Параллельное изменение международной экономической повестки с новыми трендами на структурную регионализацию, развитие современных институциональных форм, увеличение значимости международных альянсов, возросшая роль США, Китая, ЕС изменило и внешнеторговую и общенациональную экономическую стратегию Российской Федерации. Повысилась международная роль России, как правопреемника СССР. Государство приложило значимые финансовые, дипломатические усилия к возврату военно-политических, экономических позиций, росту военного потенциала и обеспечению высокого уровня безопасности от угроз. В структуре мировых экономических ресурсов произошел сдвиг в сторону технологических, информационных и инновационных технологий. Мировой хозяйственный комплекс начал функционировать в условиях четвертой промышленной революции. Сформировались глобальные товарные, финансовые, технологические, информационно-телекоммуникационные рынки. Финансово-экономические международные корпорации распространили влияние за пределы государственных образований и национальных интересов. Информационные технологии стали стратегическим ресурсом, трансформирующим хозяйственную повестку и важным фактором продвижения экономической политики. Одновременно возрос военный потенциал государств, ставших активными субъектами международной внешнеторговой деятельности – Китая, Индии, Ирана, Турции. Борьба с международным терроризмом стала влиять на региональную и мировую экономику.

Мировые и региональные интеграционные процессы стали объективным фактором поступательного движения экономического развития,

важным элементом противостояния в экономической конкурентной борьбе. Стремление интеграционной политики России в Тихоокеанском регионе продиктовано экономической целесообразностью членства в АТЭС, как международного консультативного органа двадцать одной страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Участие России во Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (далее – ВРЭП), как зоне свободной торговли остается желательным, о чём свидетельствуют подписанные соглашения о свободной торговле с Вьетнамом и Сингапуром и намерения заключить аналогичные соглашения с другими странами. Партнёрство достигло существенного прогресса по вопросам глобальных цепочек создания стоимости, что заранее ограничивает Россию в членстве, несмотря на ожидания видеть государства региона среди потенциальных торгово-экономических партнеров. Согласование более высоких квот на добычу нефти с мая 2022 года для нескольких стран-членов ОПЕК (организация стран-экспортеров нефти), включая ОАЭ, Саудовскую Аравию, Россию, Кувейт и Ирак и переход России к позиции строгого наблюдателя, несомненно, влияет на внешнеэкономическую политику. Наиболее важными международными организациями, регулирующими отдельные сферы внешнеэкономической политики и влияющими на нее, являются экономические подразделения организации объединенных наций, Международный валютный фонд, Всемирная торговая организация, Всемирный Банк, международное агентство по атомной энергии. Разработка стратегии развития внешнеэкономической политики России должна учитывать роль международных институтов и мировых интеграционных альянсов, прогнозировать динамику их развития, изменения экономического веса и сфер влияния в условиях поиска баланс между минимизацией конфронтации и максимизации роста экономического потенциала без потери национального суверенитета.

Поступательное развитие интеграционных связей на всех уровнях экономического и межгосударственного сотрудничества для создания

окружающего пояса дружественных партнёрских государств ближнего зарубежья, поиск хозяйственно-политических союзников за пределами постсоветского пространства и движение в сторону создания полноценного экономического союза одно из главных направлений продвижения и расширения сферы экономических интересов Российской Федерации. ЕАЭС эволюционирует, в 2021 году организация достигла интеграционного уровня – общий рынок, в международной классификации, рисунок 1.



Источник: составлено автором.

Рисунок 1 – Схема управления ЕАЭС и связей с партнёрскими организациями

Созданы органы управления Евразийский экономический совет, Евразийская экономическая комиссия, Суд евразийского экономического союза, находящиеся в разной степени функционирования [3]. Главный экономический и внешнеторговый партнёр объединения и Российской Федерации – Европейский союз, послужил примером организационного фундамента для создания институциональной системы управления, а административные аспекты ЕС стали примером первоначальной

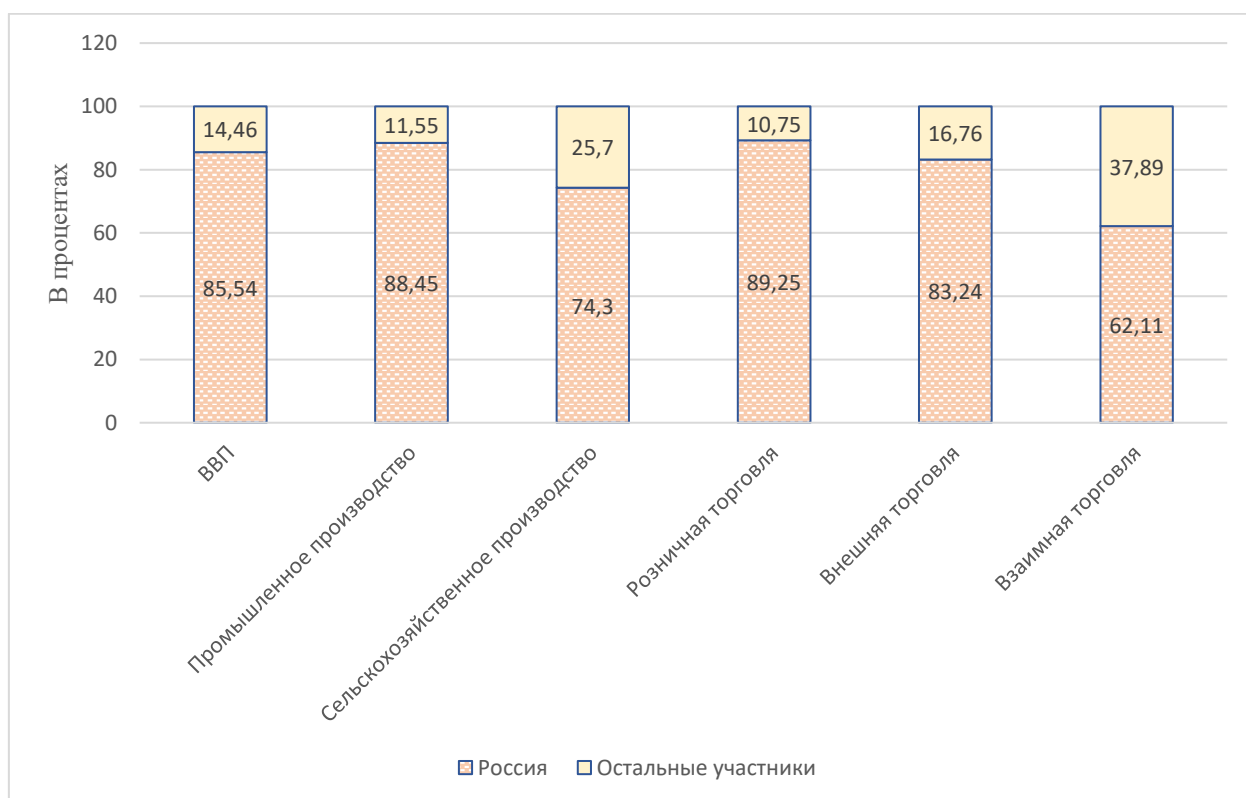
координационной модели объединения. Форма принятия решений в Евразийском экономическом совете выстраивается на основе консенсуса всех членов объединения, рисунок 1. Интеграционная политика России является одним из ключевых элементов ее экономической международной стратегии, а участие в проекте ЕАЭС – один из основных глобальных интеграционных проектов. Проект можно считать базовым элементом увеличения политико-экономического влияния России в регионе, и в мире.

Созданная структура союза, предполагает формирование целого ряда эффективно функционирующих интеграционных институтов. Евразийский банк развития, созданный в 2006 году с объемом инвестиционного портфеля банка 13,9 млрд долларов на 2023 год – важный инструмент интеграционного сотрудничества при реализации совместных экономических проектов, является. Доля Российской Федерации в текущем инвестиционном портфеле на 2023 году составляет 34,7%, в уставном капитале – 65,97%. Банк непосредственный участник глобальных проектов ЕАЭС, например, программы «Евразийский транспортный каркас», направленной на укрепление связей внутри транспортного пространства ЕАЭС и интеграция с внешними проектами (программой Китая «Один пояс – один путь»). Ожидается результаты проекта добавят экономических преимуществ и преференций в развитии региона. Транспортные коридоры, соединяющие Евроатлантику с Восточной и южной Азией, Китаем и Индией смогут конкурировать по важности в глобальной инфраструктуре с крупнейшими транспортными магистралями, в том числе с Суэцким и Панамским каналом. Запланирована модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей [28], скоростных автомагистралей с конечной целью соединения с железнодорожной и автомобильной сетью Китая, южно-азиатскими партнёрами, через Армению и Азербайджан и Персидский Залив. Инвестиционная программа с логистическим проектом «Северный морской транзитный коридор» Госкорпорации «Росатом» планируется фундаментом

для развития проекта Большой Евразии (концепция Большой Евразии позиционируется Д.В. Суловым как макрорегиональное международное сообщество, основанная на интенсивности политических отношений между Россией и Китаем) драйвером развития ЕАЭС, центром объединения вокруг ЕАЭС Центрально Азиатского региона, детерминантом экономического роста промышленных сегментов Российской Федерации, привлечение инвестиций в азиатские регионы страны. Россия может стать важным экономическим фактором мировой хозяйственной системы, глобальным транспортным хабом между Евроатлантикой с одной стороны и восточной-южной Азией, Америкой, с другой.

Другим значительным стабилизирующим фактором объединения стала Организация Договора о коллективной безопасности (далее – ОДКБ) – военно-политический блок, объединяющий членов ЕАЭС и Таджикистан и выступающим гарантом безопасности союза в лице Российской Федерации. По мере развития и продвижения географии ОДКБ и военного потенциала Российской Федерации, расширяются хозяйственные связи, растёт экспорт вооружений, зона влияния Российской Федерации, количество потенциальных военно-экономических партнёров. Экономическая и международная роль Российской Федерации, как главной страны-спонсора союза имеет определяющее значение для ЕАЭС. По этой причине периодически возникают разногласия по межнациональным и экономическим вопросам, отношение к конфликту на Украине, к включению Крыма в состав России, нефтяные разногласия между Российской Федерацией и Республикой Беларусь. Наложённые санкции 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. Республика Беларусь не является членом Всемирной торговой организации (далее – ВТО), что не позволяет полностью унифицировать экономическое и таможенное законодательство союза. Россия как детерминанта союза определяет экономику альянса, падение курса рубля ставит членов ЕАЭС в проигрышную конкурентную ситуацию, возникает давление российских товаров на внутренние рынки и вынуждает девальвировать национальные валюты. Необходимо путём компромиссов и переговоров поступательно развивать интеграционные процессы. В январе 2022 года вступило в силу соглашение «Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза» – решение ЕЭК № 80 от 14.09.2021 [29]. Официальным программным документом ЕАЭС стал «О стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года [29], рисунок 2.



Источник: составлено автором по материалам [29].  
Рисунок 2 – Участие России в экономике ЕАЭС в 2024 году

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 едином рынке объединения, ведущий инвестиционный игрок, выступает гарантом обеспечения безопасности и дальнейшего развития интеграционного проекта, рисунок 2.

Сравнение интеграционной структуры ЕАЭС с сопоставимыми и единовременно реализуемыми 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 Евразийского экономического союза учитывается, с одной стороны, ключевая роль Российской Федерации во внутриэкономических взаимоотношениях и экономической и политической безопасности реализуемого проекта, с другой стороны давление внешних дезинтеграционных экономических и политических факторов на партнёров по объединению. Реализация интеграционного проекта ЕАЭС вынуждено 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.

Существующая архитектура Евразийского экономического союза отличается по своей структурной и экономической составляющей, внутренними пропорциями, динамикой протекания хозяйственных процессов от альтернативно реализуемых интеграционных международных объединений, например, Европейского союза [2].

По структуре внешнеторгового оборота ЕАЭС имеет существенные отличия от Европейского союза. В Евразийском экономическом союзе

основные торговые связи направлены с сторону третьих стран, в Европейском союзе преобладает внутренний экспорт, таблица 1.

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

Союз	Доля внутренней торговли в общей, в процентах	Члены союза	
		Участники	Доля торговли в общенациональном экспорте, в процентах
ЕАЭС	14,61	Республика Беларусь	50,57
		Кыргызстан	41,30
		Армения	35,41
		Казахстан	26,06
		Российская Федерация	8,94
Европейский Союз	61,2	Люксембург (самая высокая доля)	61,2
		Италия	53,0
		Ирландия (самая низкая доля)	38,1

Источник: составлено автором по материалам [29].

Особенность ЕАЭС объясняется тем, что на данный момент внутренние рынки Республики Армении, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Киргизской Республики не имеют достаточного потребительского потенциала для потребления продуктов российского производства, а также тем фактом, что главной статьей экспорта продолжает оставаться энергетические и другие минеральные ресурсы, главным образом востребованные на внешних рынках.

## **1.2 Роль транспортно-логистического комплекса в развитии евразийской интеграции**

Стратегии развития международной экономической интеграции основаны на реализации последовательных этапов Б. Балассы. Научная дискуссия по формированию и реализации моделей интеграционных процессов предлагает различные подходы, в основе которых лежат критерии, относящиеся как к стадиям интеграционного процесса, так и к участникам

интеграционного процесса. Идеи, высказанные Я. Тинбергеном, легли в основу моделей, также разработанных на принципе последовательности этапов интеграционного процесса, в том числе таких, как «линейная модель позитивной интеграции», «нелинейная модель позитивной интеграции».

Модели, разработанные на принципе выделения участников интеграционного процесса, в классификации А.М. Либмана [1], выделяют критерии «отношения власти» и «основной интегрирующей силы». Выделенные шесть моделей, делятся на две группы: модели, в которых основными интегрирующими силами выступают органы публичной власти и модели, в которых основными интегрирующими силами выступают негосударственные структуры.

Интеграционная стратегия в рамках объединения ЕАЭС формировалась и формируется на основе опыта предшествующих государственных и экономических взаимосвязей в рамках предыдущих и действующих субъектов международного права: СССР, СНГ, Союзное государство, СНГ, ЕврАзЭС, таможенный союз.

Современная модель интеграционных процессов в ЕАЭС подразумевает реализацию стратегических направлений развития [10] и повышение благосостояния граждан государств – членов [9].

В работах Б.А. Хейфеца представлена стратегия накопительной интеграции, при которой в терминологии автора «модель международной интеграции» учитывает интересы интегрирующихся стран без ущемления национального суверенитета и позволяет сформировать пространство для развития взаимного сотрудничества вовлечением в него разных по уровню экономического развития и национальных особенностей стран, а также сфер взаимодействия. Участники не принимают завышенных обязательств и/или не пытаются соответствовать практике успешных существующих интеграционных форматов, используя «гибкую накопительную интеграцию гибридного типа», а не приоритеты свободной торговли. Отметим, что «модель международной интеграции» описана в виде рамочного подхода, применимого не только к интеграционным объединениям. Автор использует термины «парадигма накопительной интеграции» и приводит в примеры

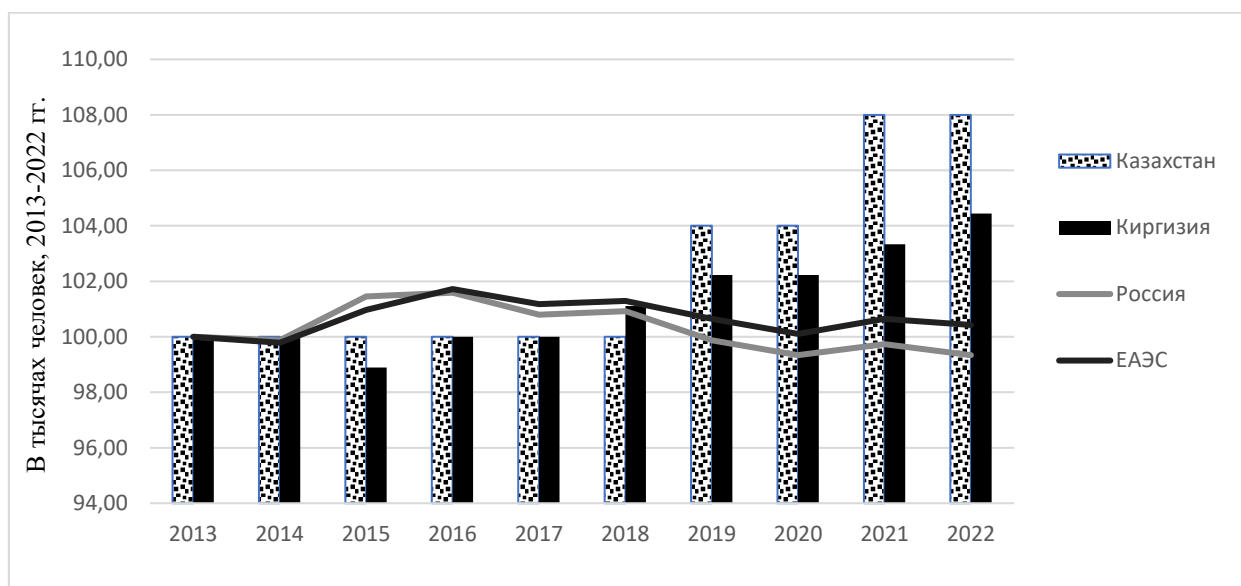
Индо-тихоокеанскую структуру (Indo-Pacific Economic Framework – IPEF), Совета экономической взаимопомощи (далее – СЭВ), Инициативу «Один пояс, один путь», все проекты которой нацелены на строительство евразийских магистралей с новой инфраструктурой и Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (далее – АТЭС). По отношению к ЕАЭС «парадигма международной интеграции», по мнению автора, должна применяться к реализации значимых инновационных и инфраструктурных проектов и «активном стимулировании неформальной интеграции «снизу». В этом тезисе подход Б.А. Хейфеца, с учетом асимметрии участников объединения ЕАЭС, представляется подобным модели корпоративного взаимодействия в классификации моделей А.М. Либмана.

Экономика Российской Федерации и ЕАЭС как составная часть мирового хозяйственного комплекса, зависит и реагирует на изменения экономического глобального ландшафта. При формировании новой модели евразийской экономической интеграции следует рассматривать различные сценарии с учётом возникновения трудно прогнозируемых факторов, которые могут иметь существенные последствия, например, события «Арабской весны» для стран Северной Африки обернулись глубоким спадом в экономике, долговым кризисом и девальвацией, война в Сирии практически остановила туристический и гостиничный сектор, породил инфляцию и нанёс ущерб социальной инфраструктуре и здравоохранению, конфликт на Украине в 2022 году повлёк беспрецедентные экономические санкции на Россию.

Принятие во внимание современных процессов и тенденций в различных сферах жизнедеятельности человечества, которые сегодня существенно не влияют на экономическую деятельность Российской Федерации и ЕАЭС (события «Серый носорог»), но в дальнейшем могут трансформироваться в важные экономические факторы и стать трамплином или барьером в развитии.

Динамика населения в интервале с 2014 года по 2022 год показала в России убыль активного населения и рабочей силы на 0,66% в 2022 году, отрицательная тенденция наблюдалась последние десятилетия, несмотря на положительное сальдо миграции (за период 2014-2022 годов составила

1 740 906,00 человек). Тогда, когда населения Казахстана и Кыргызстана и ближайших соседей Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана растёт, в Армении и Белоруссии, аналогично с Российской Федерацией, наблюдается национальная депопуляция, рисунок 3. Прирост населения в тыс. человек в интервале 2014-2020 годов в Казахстане составил 8,41%, в Кыргызстане – 12,58% [11], в Таджикистане – 14,12% [12], в Узбекистане – 11,92 % [13]. Наличие общих границ ЕАЭС с Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменией, странами, имеющими продолжительные исторические экономические, политические межнациональные связи, русский язык как средства межэтнического общения в различных сферах жизнедеятельности, например, сайты государственных органов и организаций имеют версию в том числе на русском языке, позволяет использовать культурно-цивилизационную общность с Россией как существенный фактор для интеграционного процесса.



Источник: составлено автором по материалам [14; 15].

Рисунок 3 – Численность активного населения Казахстана, России, Кыргызстана, в процентах к 2013 году

В силу исторических, географических и институциональных особенностей интеграционные процессы в разных моделях происходят с различным уровнем динамизма и отличительным сценариям.

Важным отличительным фактором, который определяют интеграционный процесс в рамках ЕАЭС, являются доминирующая роль России практически во всех сферах хозяйственной деятельности над

суммарными возможностями остальных участников и зависимость экономик членов ЕАЭС от третьих стран. Зависимость экономик партнёров от Российской Федерации в среднесрочной и долгосрочной перспективе может привести к возникновению конфликта интересов между национальными элитами, ориентированными на экономическое сотрудничество с третьими странами.

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. Такими группами должны выступить предприятия топливно-энергетического комплекса (далее – ТЭК) Российской Федерации, и добывающей отрасли, как наиболее финансово устойчивые, военно-промышленный комплекс, как исторически наиболее важная отрасль в хозяйственной системе и транспортно-логистическая система, как элемент связывающий пространство в рамках ЕАЭС. Совместное планирование и инвестирование в ключевых отраслях позволит включить и ускорить механизмы обмена технологиями, модернизации и создания общих проектов, что в целом послужит развитию смежных отраслей и межотраслевых проектов. Россия в модели евразийской интеграции должна отталкиваться от существующей своей индивидуальной, национальной хозяйственной структуры, с использованием созданных и подконтрольных государству экономических групп, в рамках которых существует технологический и промышленный потенциал, а трудовые ресурсы могут выступить драйвером общего интеграционного процесса, расширения кооперационного процесса, в том числе с другими интеграционными объединениями БРИКС, АСЕАН, Шанхайской организацией сотрудничества (далее – ШОС).

Этот подход является основой при современной стратегии развития интеграционных процессов в ЕАЭС. В качестве основной интегрирующей силы целесообразно рассматривать хозяйственные отрасли, которые можно

включить в базисную конструкцию. Прежде всего такими группами должны выступить 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 станут 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 связи в рамках Российской Федерации, ЕАЭС и с третьими странами.

Обоснование базиса, то есть выбора хозяйственных отраслей, определяющей структуру для современной стратегии интеграционных процессов в ЕАЭС рассмотрено ниже.

#### *Топливо-энергетический блок*

Россия является одним из лидеров мировой энергетической системы и доминирует в энергетическом комплексе ЕАЭС, обладая современными технологиями и инновационными разработками. Предприятия комплекса обладают диверсифицированной структурой, активами и «пакетом заказов» в ЕАЭС и третьих странах. В рамках ЕАЭС сформирована поэтапная задача создания общего электроэнергетического рынка, что зафиксирована в статье № 81 Договора о Евразийском экономическом союзе [16]. Для реализации интеграционных задач в сфере энергетики в ЕАЭС создана Коллегия по энергетике и инфраструктуре, Департамент энергетики, приняты ряд решений и распоряжений Коллегии ЕЭК – № 192, №111 к «О плане мероприятий, направленных на формирование общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза» [17].

Крупнейшими компаниями производителями электроэнергии на территории ЕАЭС являются российские компании, самое крупное нероссийское предприятие не входит в десятку лидеров в соответствии с данными таблицы 2.

Таблица 2 – Крупнейшие производители энергетической отрасли

Предприятие	Объем выработки электрической энергии, млрд кВт·ч	Рейтинг
АО «Концерн Росэнергоатом» (Россия)	204,3	1-е место
ООО «Газпром Энергохолдинг» (Россия)	146,5	2-е место
Группа РусГидро (Россия)	144,2	3-е место
Группа «Интер РАО» (Россия)	132,5	4-е место
АО «ЕвроСибЭнерго» (Россия)	67,6	5-е место
ПАО «Т плюс»/ АО «Юнипро»/ ПАО «Энел Россия»/ ООО «Сибирская генерирующая компания»/ ПАО «Фортум»/ (Россия)	55,0/46,6 / 41,3/ 46,0/ 28,1	6-10 место
АО «Евразийская энергетическая корпорация» (Казахстан) [19]	16,0	11 место

Источник: составлено автором по материалам [18].

Развитие энергетического комплекса ЕАЭС с использованием национальных преимуществ Российской Федерации имеет потенциал для формирования большого Евразийского партнёрства с выходом на рынки ШОС и АСЕАН. Примером успешного сотрудничества в энергетической сфере может стать опыт Российской Федерации и Белоруссии. В ноябре 2020 года введён в эксплуатацию первый блок АЭС Белоруссии. С запуском второго блока энергетические мощности и потенциал республики существенно вырастут, атомная энергетика заместит 4,5 млрд куб. м газа [20]. Продолжая совершенствовать механизмы скоординированного планирования развития электросетевой инфраструктуры в рамках ЕАЭС и обладая существенными ресурсами для производства различных видов энергетических продуктов, союз способен гарантировать как национальную энергетическую безопасность, так и предложить партнёрам востребованные энергетические услуги и продукты.

### *Сырьевой блок*

Сырьевой ресурс России по основным экспортным минеральным группам уже превосходит возможности партнёров по ЕАЭС. Основанием для включения объединенного сырьевого блока в основу новой модели современной евразийской интеграции, учитывающей экономические интересы партнёров по объединению, становится возможное создание экономических альянсов в отрасли. Важными векторами развития сырьевого сектора и связанных с ним подотраслей, в этом случае, становятся общее системное планирование геологоразведочных работ, добычи, дальнейшей переработки и реализации полезных ископаемых, прогнозирование использования сырьевых ресурсов по отраслям в среднесрочной и долгосрочной перспективе в мировом хозяйственном комплексе.

Определение приоритетных направлений интеграции в горнодобывающем секторе в рамках ЕАЭС и потенциальных союзников для увеличения объёмов добычи, переработки, экспорта и получения внешних конкурентных преимуществ в разработке ресурсов, а также привлечения инвесторов и партнёров третьих стран, базируется, с точки зрения автора, на:

1) согласованной политике в объёмах добычи и внешнеторговых операциях по нефти и газу с Казахстаном и нефтепродуктов с Казахстаном и Белоруссией. (В 2021 году среди крупнейших экспортёров нефти Саудовская Аравия занимает 1-е место – 6 659,0 тыс. барр в сутки, Российская Федерация занимает 2-е место – 4 653,50 тыс. барр в сутки, Республика Казахстан занимает 10-е место – 1 416,70 тыс. барр в сутки);

2) образовании экономических альянсов по принятию решений в добыче, переработке и реализации урана между Россией, Казахстаном и привлечением дружественного государства – Узбекистана. Доля производства урана в 2022 году трёх стран составила 54,7% от мирового объёма [21];

3) образовании экономических альянсов по принятию решений по производству сырья для минеральных удобрений между Россией и Белоруссией с привлечением дружественного государства – Туркменистана;

4) образовании экономических альянсов по принятию решений по добыче железной руды между Россией и Казахстаном и цветных металлов между Россией, Кыргызстаном и Арменией.

*Транспортно-логистический комплекс (далее – ТЛК)*

Основанием для включения транспортно-логистического комплекса в базисную основу новой модели современной евразийской интеграции является не только необходимость востребованного логистического продукта для реализации проектов в энергетическом и сырьевом блоке, но и координированное развитие инфраструктуры ТЛК, без которого экономический прогресс в других отраслях будет затруднителен. Транспортно-логистический комплекс будет рассмотрен во второй главе, в которой, в том числе, будет рассмотрена трансформация транспортно-логистической системы ЕАЭС под влиянием внутренних и внешних экономических факторов в период с 2021 года по 2024 год.

Современная стратегия развития интеграционных процессов в ЕАЭС опирается на развитие структурных связей через производственные и финансовые цепочки вертикальной и горизонтальной интеграции организаций и предприятий в странах-членах ЕАЭС на основе уже существующих групп предприятий, составляющих три базовых блока интеграционной стратегии.

Совместное планирование и инвестирование в ключевых отраслях позволит включить и ускорить механизмы обмена технологиями, модернизации и создания общих проектов, что в целом послужит развитию смежных отраслей и межотраслевых проектов. Россия в рассматриваемой стратегии развития современных интеграционных процессов в ЕАЭС должна отталкиваться от существующей национальной хозяйственной структуры, в рамках которой существует технологический и промышленный потенциал.

Аргументом к предложенной структуре современной стратегии интеграционных процессов в ЕАЭС с опорой на три блока, становится ожидаемое углубление горизонтальной и вертикальной кооперации ЕАЭС

в виде производственно-сбытовых цепочек в энергетическом и сырьевом блоках.

Понятие «производственные сбытовые цепочки» связано с понятием «цепочек создания стоимости», которое шире охватывает процессы создания стоимости, включая прогнозирование, производство, маркетинг, распределение товара и дополнительные услуги между компаниями из разных стран. Цепочки создания стоимости между компаниями демонстрируют стабильные кооперационные связи между партнёрами и синергетический эффект сотрудничества. Участие в производственно-сбытовых цепочках внутри ЕАЭС обеспечивает рост стоимости конечного продукта и/или снижения его себестоимости по сравнению с альтернативными путями.

Реализация преимуществ ЕАЭС с открытыми границами и инструментами – создание производственно-сбытовых цепочек через базисную основу новой стратегии евразийской интеграции. Отметим, что производственные цепочки в сырьевом блоке и энергетическом блоке ЕАЭС связывает неэластичность спроса конечного продукта, которое обусловлено доминирующим положением отдельных компаний, поэтому с точки зрения перераспределения добавленной стоимости между участниками, создающими конечный продукт отрасли, необходима координированная политика.

Важный шаг для стимулирования производственно-сбытовых цепочек и требующий непрерывного внимания – создание институтов, направленных на развитие новых форм промышленного сотрудничества: технологических платформ, сетей передачи технологии и информации; сетей промышленной кооперации и субподряда и инженерных центров. Технологические платформы в отличие от особой экономической зоны выступают более локальным инструментом и объектом инновационной инфраструктуры, позволяющим обеспечить интеграцию заинтересованных стейкхолдеров, сконцентрировать интеллектуальные и материальные ресурсы на развитии конкретной отрасли, используемых для решения задач промышленной

политики на разных уровнях. Технологическая платформа не обладает особым юридическим статусом, с действующими льготными экономическими условиями, а создается для вовлечения различных специалистов в процесс решения инновационных задач. Использование механизма «дальнего обнаружения» для мер относительно чувствительных продуктов в соответствии с Положением по Главным Направлениям промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС и Решением евразийского Межправительственного Совета охватывает перечень чувствительных товаров и процедуру консультации и официального уведомления.

Россия участвует в международном разделении труда главным образом в качестве поставщика ресурсов. В обрабатывающей промышленности Россия технологически зависима от западных стран. В сфере скотоводства и рыбной промышленности производство зависит от поставщиков селекционных ресурсов. Одной из рекомендаций по развитию может стать развитие существующих и создаваемых кластеров ЕАЭС принимая во внимание геоэкономические особенности стран, предпринимаемые шаги в области развития транспортно-логистического комплекса союза и включение в глобальные цепочки поставок. Под понятием «кластер» в экономическом контексте принимаем систему взаимодействующих, взаимозависимых и взаимодополняющих стейкхолдеров с организационной, когнитивной, социальной и институциональной близостью и экономической связанностью в рамках единой технологической цепочки. Проявление синергетического эффекта, неотъемлемо присущей характеристики свойственной интеграционным процессам, подчёркивает важность создания кластерных инициатив в ЕАЭС.

Уже упомянутые в работе возможные «экономические альянсы» в сырьевом блоке могут раскрыть «кластерный» потенциал в предложенной модели евразийской экономической интеграции. Традиционно под «кластером» понимаются группы компаний, сконцентрированных на

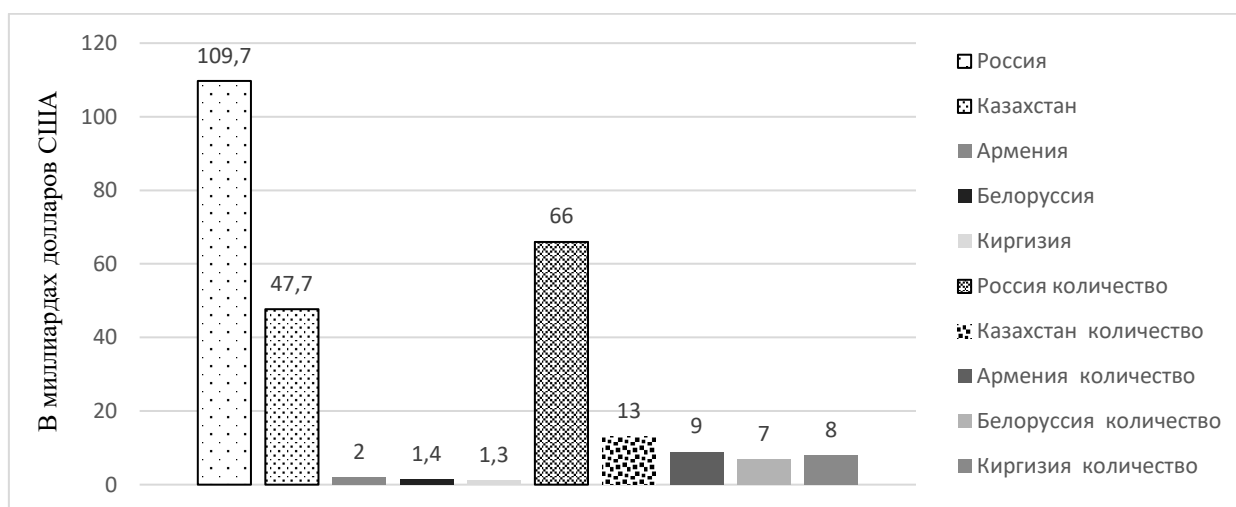
определенной территории и объединенных производственно-технологическими связями [30], а также отношениями сотрудничества. В предложенной модели подразумевается создание наднациональных кластеров, которые охватывали бы несколько государств-членов ЕАЭС и объединяли с помощью производственных и научно-технологических связей.

Оценка кластерного развития стран членов ЕАЭС показывает, что все страны не придают должного значения их созданию.

### 1.3 Транспортно-логистические комплексы стран-участников ЕАЭС в современных условиях

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 2018-2022 годах в рамках объединения в транспортном строительстве было реализовано 124 проекта на сумму 162 млрд долларов. На рисунке 4 показано, что самое большое количество проектов реализовано в Российской Федерации.



Источник: составлено автором по материалам [32].

Рисунок 4 – Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры в 2018-2023 годах в ЕАЭС

С 2021 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. В 2023 году по сравнению с 2022 годом наблюдался рост на 20% суммарного грузооборота через все пункты пропуска Российской Федерации, рисунок 5.



Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 5 – Динамика грузооборота через внешнюю границу Российской Федерации

### *Казахстан*

В республике Казахстан комплексное развитие логистического комплекса с начала века и реализация крупных инфраструктурных проектов в транспортной отрасли дали импульс для развития экономики страны в целом. Руководством страны выделяются значительные средства, например, на реализацию программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол», было заложено в 2018 году 5,5 млн тенге, что эквивалентно 15,7 млрд долларов по среднему курсу на 2018 год. В результате реализации программы запланировано увеличение к 2025 году ВДС «Транспорта и складирования» на 21,9%, рост

производительности труда на 39,9%, рост инвестиций, создание 550,7 рабочих мест и улучшение позиции Казахстана в рейтинге Всемирного банка «Эффективность логистики» на 21 позицию [33].

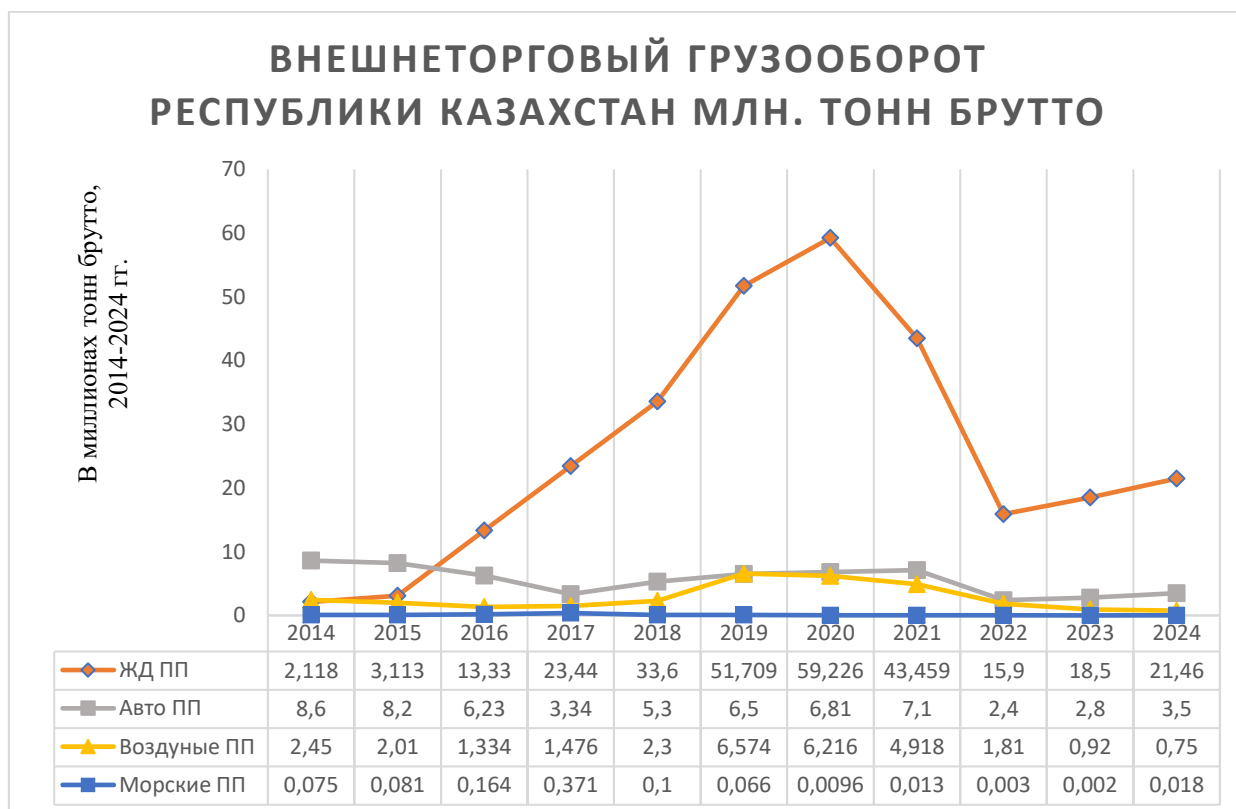
Интеграция транспортной системы Казахстана, как в рамках ЕАЭС, так и с транспортными коридорами соседних государств осуществляется железнодорожным транспортом, считающимся более доходным транспортом и автомобильным транспортом. За период с 2009 года по 2018 год парк грузовых вагонов вырос на 30391 единиц [34]. 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, Юго-Восточная Европа), Транскаспийский международный транспортный маршрут, «Центральный коридор» (Центральная Азия, Казахстан, Россия, Северо-Западная Европа).

Географические преимущества республики Казахстан, местоположение между международными экономическими центрами Китая, России и Европы и структурные изменения в транспортном комплексе объясняют долю услуг транспортно-логистического комплекса в ВВП равную 8,2% в 2018 году, в разделе «услуги» и розничная торговля – 16,8%, доля в валовой добавочной стоимости России составила 7,1%. Республика показывает положительную динамику развития экономических показателей развития транспортно-логистического комплекса. Участие Казахстана в транспортной цепочке между Китаем и Европейским союзом дало возможность нарастить объемы перевозок, в 2018 году по сравнению с 2017 годом перевезено на 19 млн тонн больше, общий прирост в направлении Китай – Европа составил 40%, Европа – Китай 80%. Республика увеличила в 2020 году ВВП на 40% с 2010 года, промышленное производство на 21% [4]. В 2018 году заключены прямые договора с основными

провинциями КНР, с железнодорожными китайскими компаниями заключены соглашения о выделении парка контейнеров в количестве 320 тыс. ед. на направление Китай – Европа. На долю Казахстана в сухопутной торговле с Европой приходится 70%, для сравнения на Транссибирской маршрут – всего 30%. Республика Казахстан смогла интегрироваться в китайский проект «Один пояс – один путь», треть транспортного маршрута проходит через Казахстан. В морском порту Ляньюньган (Восточное побережье Китая) в 2014 году построен грузовой терминал, связанный транспортным маршрутом с Сухим портом Хоргос на границе Китая и Казахстана, с дальнейшей перевозкой и транзитом грузов в Россию, Европу, Юго-Восточную Азию. Диверсификация транспортных маршрутов республики увеличивает грузовые перевозки китайских, вьетнамских, индийских компаний транзитом через Казахстан, в 2018 году объем контейнерных перевозок вырос в направлении Азия – Европа в сто раз. Контейнерный поезд из Чунчина (Китай) – Достык (Казахстан) – Дуйсбург (Германия) находится в пути 13-15 суток.

В реализации стратегии развития отрасли, Казахстан проводит политику привлечения иностранных инвесторов. В общенациональном пуле инвестиционных проектов в несырьевых секторах с реализацией в 2022 году и последующих годах, превышающих 500 млн тенге, в первых 150 проектах 13 проектов относятся к транспортно-логистической отрасли на сумму 481,4 млрд тенге, по среднему курсу 2022 года это составляет 1,1 млрд долларов. Среди инвесторов – Турция, ОАЭ, Швейцария, Франция. Обращает на себя внимание, что Россия участвует в 14 проектах на общую сумму 3000,6 млрд тенге, по среднему курсу 2022 года 6,5 млрд долларов. Проекты реализуются в промышленном и горноперерабатывающем секторе, но отсутствуют в транспортно-логистической отрасли, что по мнению автора является слабым местом стратегии Российской Федерации и позволяет Казахстану выстраивать независимую транспортную политику и в дальнейшем, стать логистическим конкурентом [35]. Введение санкций

в 2022 году привело к резкому снижению грузооборота через все виды пунктов пропуска: в 3 раза железнодорожный транспорт, в 3 раза морской транспорт, в 2,5 раза автомобильный транспорт, рисунок 6.



Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 6 – Динамика грузооборота через внешнюю границу Казахстана

Отмечая положительные тенденции развития отрасли, следует рассмотреть ряд барьеров, тормозящих дальнейший рост.

Во-первых, это износ фондов автомобильного транспорта (менее 41% грузового автопарка соответствует требованиям европейских стандартов, что ведет к замене национальных перевозчиков на европейских и транзитных перевозках с Евросоюзом). Во-вторых, недостаточен парк грузового автотранспорта для международных перевозок. Парк Казахстана составляет 7462 единиц, для сравнения парк Беларуси – 15000 единиц, Литвы – 40000 единиц. Отсутствие достаточного количества автотранспорта не дает возможности полноценно заместить российские и белорусские автогрузовые перевозки в условиях европейских санкций. Также отметим малую долю в коммерческих автомобильных перевозках крупных транспортных компаний.

В республике 90% грузоперевозок осуществляется малыми предприятиями с парком, состоящим из 1-2 транспортных средства. В-третьих, износ железнодорожного фонда, в 2018 году износ производственных активов составил 67%, локомотивов – 47%, грузовых вагонов – 47%, отсутствие электрификации 70% железнодорожных трасс. И в-четвертых, отметим недостаточное количество «цифровых транспортных коридоров» на базе взаимодействующих между собой национальных центров транспортной логистики и существование альтернативных транспортно-логистических маршрутов: «Северный коридор» и Транссибирская железнодорожная магистраль.

Высокий износ инфраструктурных элементов логистического комплекса, недостаточность автомобильного транспорта снижает эффективность транспортной отрасли, уменьшает конкурентные возможности, не дает максимизировать экономическую выгоду от географического преимущества.

### *Кыргызстан*

Экономика Кыргызстана отстает по данным 2020 года от России, Казахстана, Белоруссии, ВВП республики на 22397%, 1480%, 1053% соответственно, но сопоставима с экономикой Армении – 60,7% от ВВП республики [36]. При этом Кыргызстан обладает большим гидроресурсами, уступая на территории СНГ, только России и Таджикистану. В стране присутствуют крупные месторождения золота, ртути, вольфрама, олова, сурьмы, редкоземельных элементов [37]. Развитие хозяйственного комплекса Кыргызстана, реализация проектов по разработке сырьевых месторождений, модернизация и строительство объектов обрабатывающей и добывающей промышленности связана 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 в соответствии с данными таблицы 3.

Таблица 3 – Рейтинг в индексе эффективности логистики в 2023/2018 году Кыргызстана, партнеров по ЕАЭС и ближайших соседей

Государство	Год рейтинга		Изменение в рейтинге
	2023	2018	
Кыргызская Республика	123	108	-15
Республика Казахстан	79	71	-8
Российская Федерация	88	75	-13
Республика Беларусь	79	103	+24
Республика Армения	97	92	-5
Китайская Народная Республика	19	26	+7
Республика Таджикистан	97	134	+37
Республика Узбекистан	88	99	+11

Источник: составлено автором по материалам [38].

Обращает на себя внимание, что за период с 2018 года по 2023 год Кыргызстан продемонстрировал невысокие результаты. Транспортно-логистическая отрасль по причине недостатка финансирования в предыдущий период подошла к 2022 году с изношенной транспортной инфраструктурой [39]: парк грузовых вагонов – на 60%, тепловозов – на 60%, пассажирских вагонов – на 63%, путевой инфраструктуры – на 35%. Отсутствуют современные локомотивы, более 17% рельс не заменены в срок. Отсутствие финансирования увеличило рост объемов невыполненных работ по модернизации железнодорожной инфраструктуры. Устаревшая аналоговая связь, «все каналы, тракты и оборудование построены с использованием воздушной и кабельной линии связи, подвержены быстрому износу и повреждению».

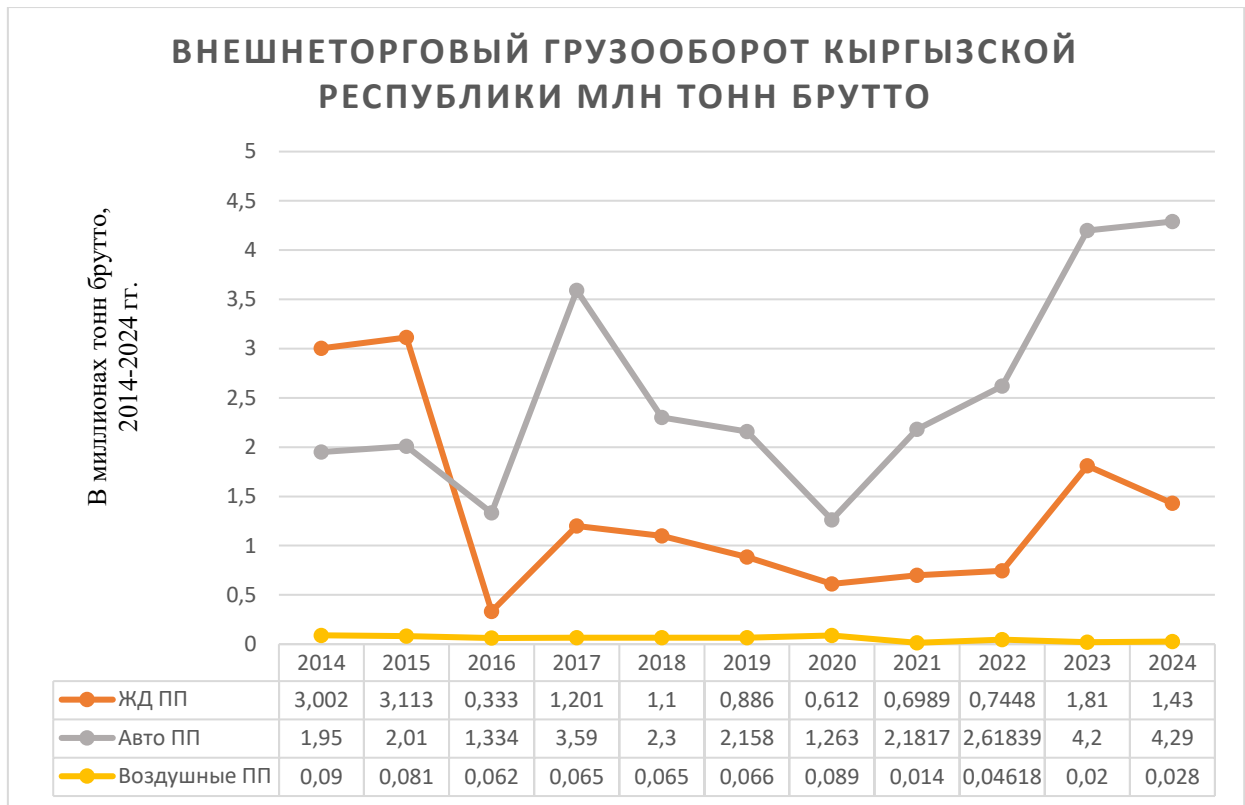
Основным грузовым транспортом в данный период был автомобильный транспорт: перевезено грузов 30,5 млн тонн (94,4% от общего

объема), грузооборот составил 1624 млн т-км (58,5 % от общего объема). На долю железнодорожного транспорта в 2017 году приходилось всего 6% национальных грузовых перевозок. Удельный вес грузовых перевозок и грузооборота на территории Кыргызстана по сравнению с показателями ЕАЭС минимален: 0,26% и 0,06% соответственно. В постсоветский период объемы перевозок снизились более чем в 10 раз. Кыргызстан не имеет выхода к морским границам. Транспортные и транзитные международные коридоры, проходящие через территорию республики являются единственным способом выхода на внешние рынки. В соответствии с национальной классификацией категории дорог мировым стандартам соответствует не более 4,5% [39]. По территории государства проходят международные автомобильные маршруты:

Бишкек – Нарын – Торугарт (Россия, Казахстан, Кыргызстан, Китай и Пакистан, через порт Карачи в Аравийское море); Кыргызстан – Китай; Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на порты Ирана и Пакистана.

Кыргызстан, по сравнению с Казахстаном, не стал крупным региональным-логистическим хабом в Центральной Азии и важным элементом транспортного коридора Азия – Европа. Успешная реализации инфраструктурных логистических проектов Казахстана в российских регионах согласовывается с общей транспортно-логистической политикой ЕАЭС. Кыргызстан же, имея выгодное логистическое географическое расположение и обладая существенными сырьевыми ресурсами, может углубить интеграционное взаимодействие и экономическое сближение с партнерами по ЕАЭС при совместном участии в развитии инфраструктуры транспортно-логистического комплекса.

Изменения коснулись также и транспортно-логистической отрасли в части железнодорожных перевозок и Кыргызской республики в 2023-2024 годах, рисунок 7.



Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 7 – Динамика грузооборота через внешнюю границу Кыргызской Республики

В рамках развития железнодорожного транспорта в республике принята программа «Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы». Важным направлением развития отрасли, обозначено соединение железнодорожным сообщением север и юг республики, что является важной частью генерального плана развития республики на период до 2040 года. В результате поставленных задач, планируется создание единой внутренней и транзитной железнодорожной сети, позволяющей осуществлять национальные экспортные и импортные поставки и связать рынки Юго-Восточной, Западной Азии с Казахстаном и Российской Федерацией. Запланирована реализация проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, что сократит маршрут между Китаем и Юго-Восточной Европой до 900 км. Выполнение программы, ожидается, повлечет рост экономического сотрудничества с ближайшими соседями, позволит создать новый транспортный и транзитный маршрут [40].

### *Армения*

Республика столкнулась с проблемой частичной транспортной блокады, имея только сухопутные границы с севера с Грузией, на востоке и западе с Азербайджаном и Турцией, на юге с Ираном. Нерешенные территориальные противоречия и военный конфликт с Азербайджаном, обвинения Турции в геноциде, ограничили экономические и транспортно-логистические связи. Армения, имеющая железнодорожную связь с Россией, одного из ведущих торговых партнеров, через Азербайджан, крайне зависима от его позиции. Тем не менее в 2023 году транспортно-логистическая отрасль, под влиянием внешних факторов продемонстрировала противоположные темпы роста. По данным таблицы 4, перевозки воздушным транспортом в первое полугодие 2023 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года увеличились на 178%, железнодорожным транспортом уменьшились на 75%.

Таблица 4 – Отношение объемов перевозок в тыс. тонн в Армении транспортом январь – август 2023 года к январю – августу 2022 года

В процентах

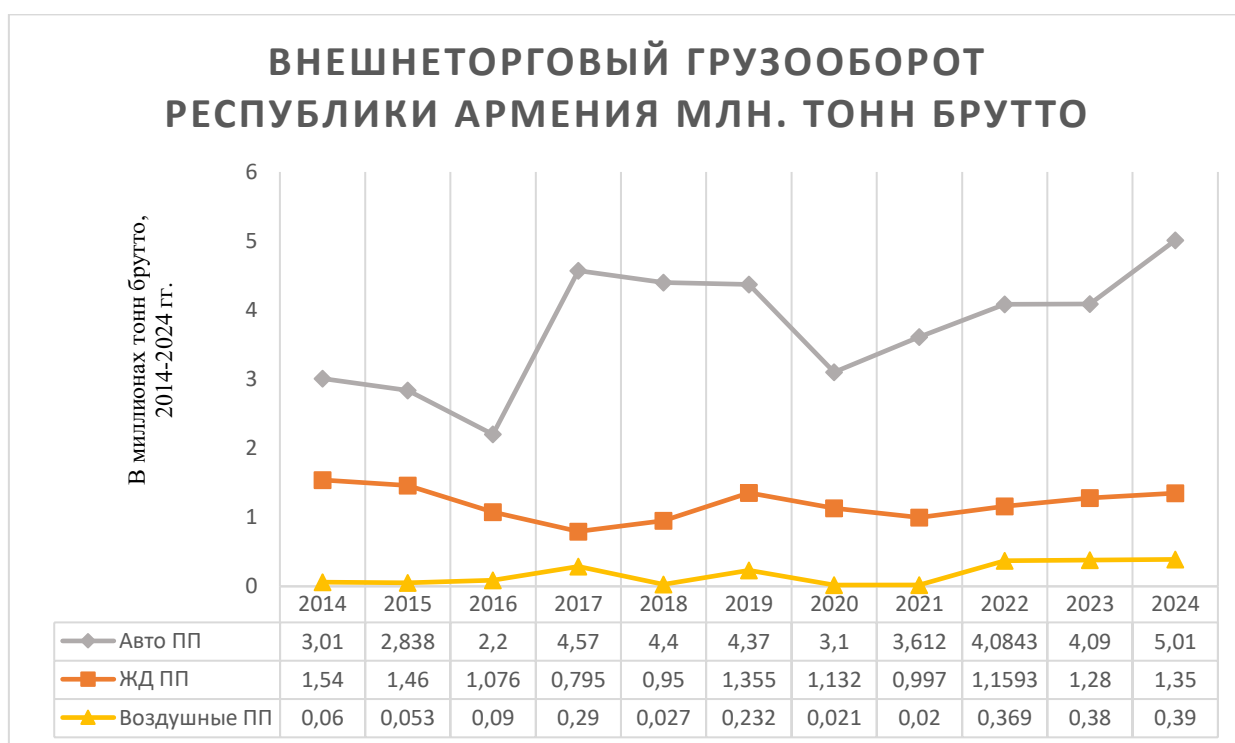
Виды транспорта			
Железнодорожный	Автомобильный	Воздушный	Трубопроводный
75,1	111,6	178,8	95,5

Источник: составлено автором по материалам [41].

Изменения, по мнению автора, объясняются следующими причинами: снижение объемов железнодорожными перевозками является следствием военного конфликта Армении и Азербайджана 2021-2023 годов, что в свою очередь послужило причиной увеличения товарного автомобильного трафика между Арменией и Россией, проходящего через Грузию. Рост товарных перевозок воздушным транспортом был вызван переориентацией части объемов российских воздушных авиалиний на дружественные авиакомпании, по причине закрытия воздушного пространства западных стран для авиакомпаний из Российской Федерации. В условиях экономических санкций Российская Федерация была заинтересована в поиске новых альтернативных

внешнеторговых маршрутов, в том числе через Армению. В условиях трансформации для Армении возникли благоприятные факторы встраивания в новые логистические маршруты России. Среди поставленных стратегических задач республика планирует стать частью транспортного коридора «Север – Юг», Индия – Персидский залив – Иран – Армения – Россия (слабыми сторонами проекта является предложение Азербайджаном альтернативного маршрута и отсутствие достаточного финансирования) и модернизировать автомагистраль для перевозки больших объемов контейнерных грузов от КПП «Бавра» на границы с Грузией до КПП «Мегри» на границе с Ираном. Для Армении развитие транспортно-логистических маршрутов, связывающих ее с Россией и Ираном являются стратегически важными для национальной безопасности. Внешнеторговые объемы с Ираном в 2022 году выросли с 2019 года на 73,6% и составили от общенационального объема – 5% [42].

Являясь импортозависимой страной Армения превысила грузооборот ввозимых товаров через все пункты пропуска в 2022 году в 3,18 раза по сравнению с предыдущим периодом, рисунок 8.



В миллионах тонн брутто, 2014-2024 гг.

Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 8 – Внешнеторговый грузооборот Республики Армения

*Белоруссия*

Республика Беларусь до 2022 года во внешней торговле ориентировалась на основных партнеров – Россию и Европейский Союз по данным таблицы 5.

Таблица 5 – Ведущие внешнеторговые партнеры Белоруссии в 2022 году

Партнер	Экспорт		Импорт	
	В млн долларов	Доля в процентах от национального	В млн долларов	Доля в процентах от национального
Россия	16 375,4	40,9	23 665,7	56,6
ЕС	9 488,4	23,7	6 779,7	16,2
Украина	5 423,5	13,6	1 499,4	3,6
Китай	867,4	2,2	4060,8	9,7
Итого	32154,7	80,4	36 005,6	86,1

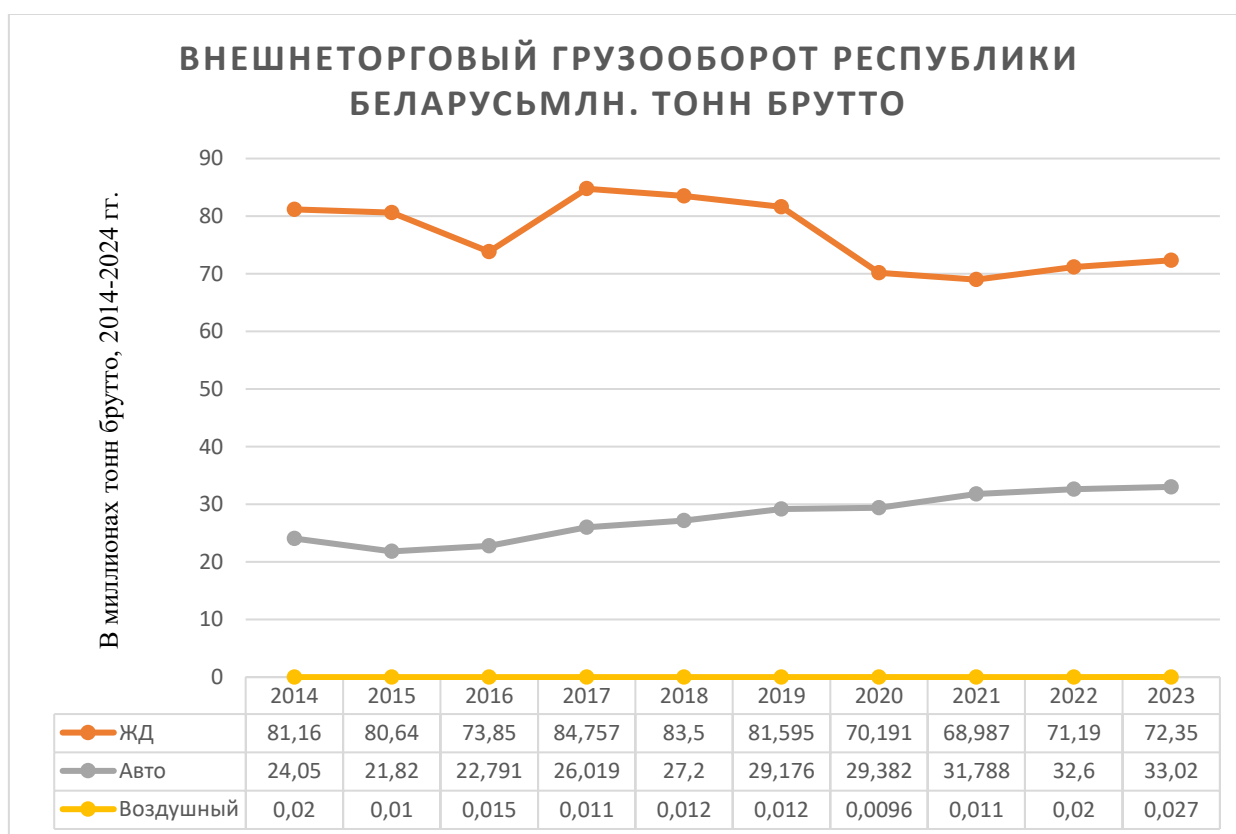
Источник: составлено автором по материалам [43].

На долю ЕС и Украины приходилось в 2021 году 37,3% – более трети национального экспорта республики и пятая часть импорта 19,8%. Введенные торговые ограничения в 2022 году повлекли снижение суммарной доли экспорта в ЕС и Украины на 22,8%. Перед республикой встала задача, аналогичная задаче Российской Федерации – переориентации внешней торговли на новые рынки сбыта [44]. Географическое расположение Белоруссии, окруженной с запада странами Европейского Союза и Украиной с юга, дает возможность через транспортную логистическую отрасль России нарастить торговые связи с странами востока и юга, не участвующих в санкциях.

Важное направление обновленной стратегии республики – 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.

Для белорусских авиаперевозчиков с июля 2022 года было закрыто воздушное пространство Европейского Союза [45], что послужило причиной открытия авиакомпанией «Белавиа» новых направлений и увеличения частоты перелетов в Россию, Армению, Азербайджан, Грузию, Казахстан, Египет, Турцию, Молдову, Туркменистан, Узбекистан, рисунок 9.



Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 9 – Динамика грузооборота через внешнюю границу Белоруссии

В новых условиях для республики партнерство с Россией фактически стало «окном в мир». Через российские железные дороги, автомобильные магистрали, морские порты, воздушное пространство практически весь экспорт Белоруссии с 2022 года попадает на внешние рынки. В рамках санкционных ограничений для республики важным элементом политики стало согласование общих правил для сотрудничества в логистической сфере с третьими странами, что отразилось в документе «Соглашение между Правительством

Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных автомобильных перевозках» от 29.07.2023 [46].

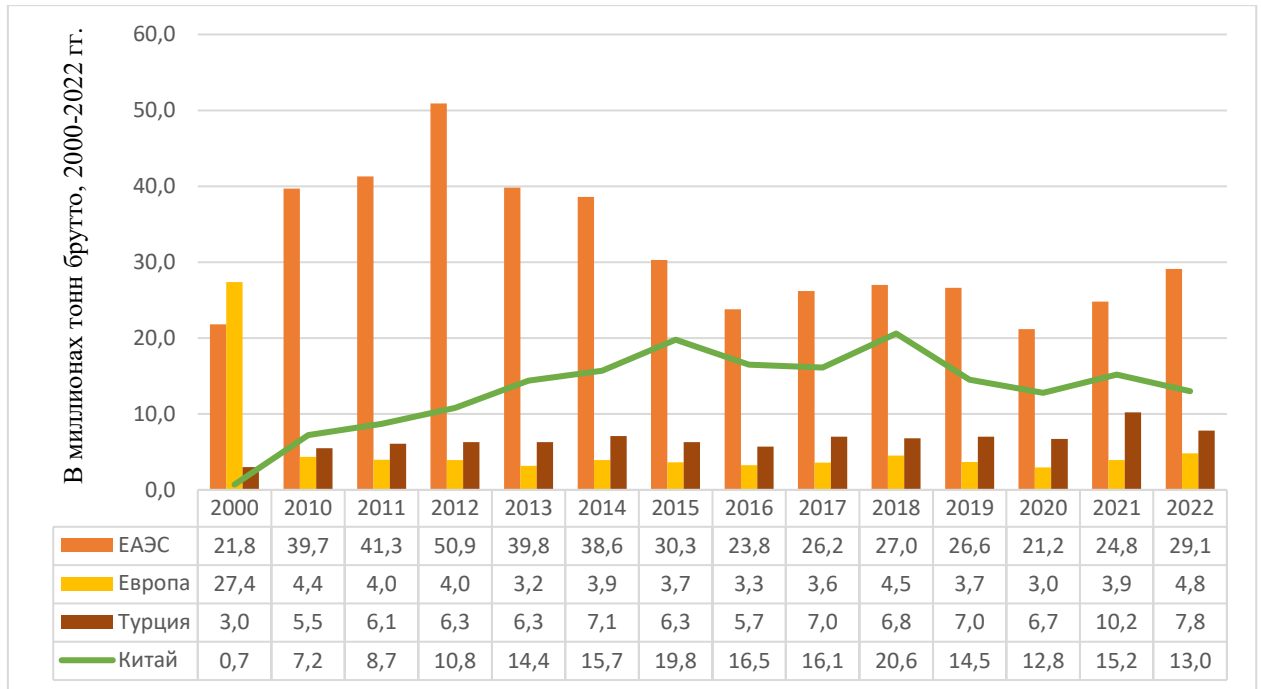
### *Узбекистан*

Узбекистан – один из ближайших партнеров ЕАЭС. Узбекистан обладает значительными трудовыми и сырьевыми ресурсами, имеет экономически выгодное географическое положение, с севера граничит с членами ЕАЭС Казахстаном и Кыргызстаном, с юга имеет выход на страны центральной и южной Азии. Взаимный интерес Узбекистана и Евразийского экономического союза по сотрудничеству в производственных и торговых цепочках делает страну важным экономическим партнером с возможным дальнейшим вхождением Узбекистана в объединение. Для молодого регионального союза вхождение нового члена может привести дополнительные экономические возможности с синергическим эффектом и рост международного политического влияния объединения.

Республика Узбекистан в период с 2011 года по 2019 год показала усредненный рост ВВП в год 6,6%, что больше чем в странах ЕАЭС: Кыргызстан – 4,7%, Армения – 4,7 %, Казахстан – 4,2 %, Россия – 1,7 %, Белоруссия – 1,2%. Страна имеет одну из крупнейших экономик Центральной Азии (в 2020 году ВВП был на 650% больше чем у Кыргызстана, на 360% чем у Армении, но составил 33% от ВВП Казахстана). С 2000 года внешнеторговый оборот с странами ЕАЭС занимает существенную часть в национальном торговом обороте Узбекистана.

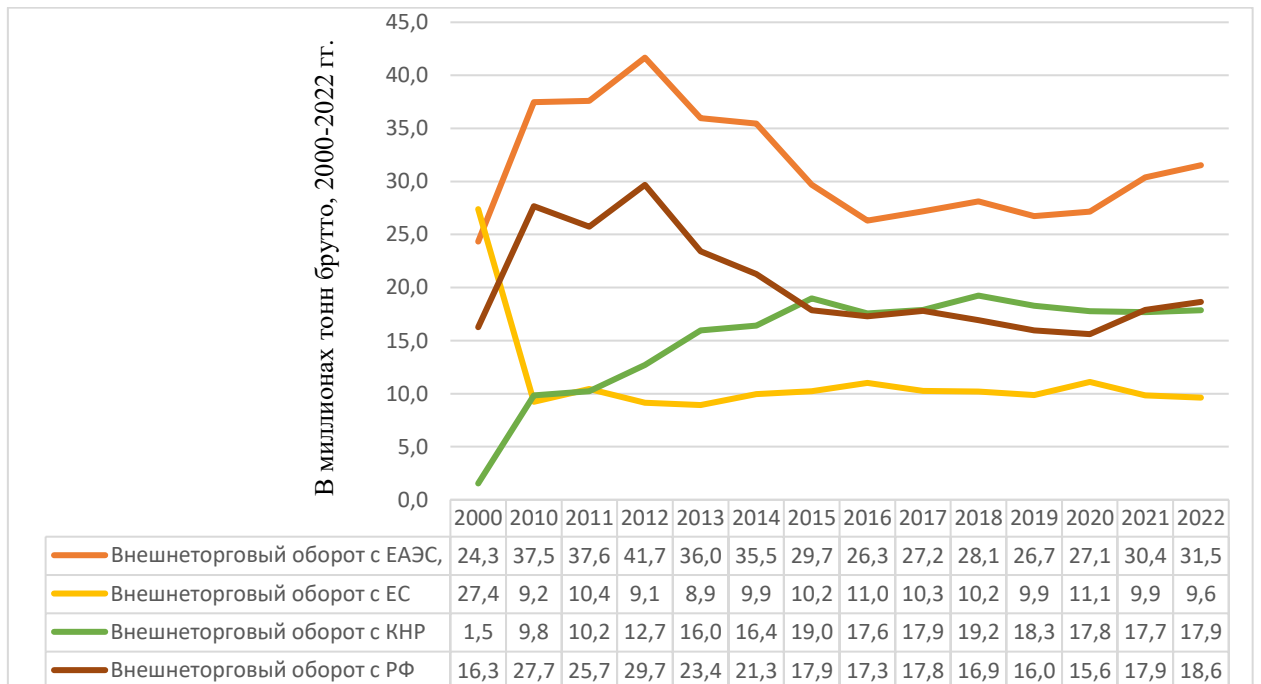
Для Узбекистана внутренний рынок ЕАЭС является стратегически важным для реализации национальных продуктов, составляя почти треть от общего, превосходя ежегодно сокращающийся европейский рынок сбыта и растущий китайский внутренний рынок. На рисунках 10 и 11 обращает на себя внимание существенное снижение доли ЕС с 2000 года на 17,8% в 2022 году и нарастающее влияние КНР, торговая доля которого выросла на 16,4% за этот же период. Важным положительным фактором сотрудничества Узбекистана с ЕАЭС и Российской Федерации стал ежегодный рост внешнеторгового

оборота начиная с 2015 года, что дает возможность расширения интеграционных процессов между ЕАЭС и Узбекистаном.



Источник: составлено автором по материалам [47].

Рисунок 10 – Доля экспорта Узбекистана по основным партнерам в национальном экспорте



В миллионах тонн брутто, 2000-2022 гг.

Источник: составлено автором.

Рисунок 11 – Доля импорта Узбекистана по основным партнерам в национальном импорте

Численность населения Узбекистана в 2020 году была больше чем в Армении на 1067%, Белоруссии на 266%, Казахстана на 83%, Кыргызстана на 421%. Евразийский экономический союз, в случае вхождения Узбекистана в объединение, приобретает дополнительные экономические преимущества, в первую очередь, за счет расширения рынка для экспортируемых товаров, интеграция Узбекистана в структуру ЕАЭС увеличит единый рынок союза на 34740 тыс. человек на 18,9% (численность населения Евразийского экономического союза на 2020 год – 184000 тыс. человек). Увеличение экспорта продукции металлургии, машиностроения, минеральных продуктов, древесины, изделий из каучука, пшеницы и другой продукции по оценкам специалистов Евразийского банка развития может достигнуть 1200 млн долларов [48]. Упрощение доступа компаний ЕАЭС на рынок Узбекистана, совместные проекты на территории с сырьевой базой, большими трудовыми ресурсами и невысокой средней заработной платой (в 2020 году средняя зарплата в Узбекистане составила 266 долларов, что в два раза меньше чем в Казахстане), ожидаемо, дадут экономический эффект для хозяйственного комплекса ЕАЭС, благоприятные условия роста для совместных бизнес проектов в республике. Использование трудового ресурса Узбекистана внесет логичную составляющую в решение приоритетной демографической задачи увеличения активного населения, в России и ЕАЭС в целом. Только в 2019 году по официальным данным в Российской Федерации из Узбекистана прибыло 1,039 млн человек, что составляет – 1,5% от занятых в Российской Федерации (потребность в дополнительной рабочей силе в Российской Федерации в 2021 году оценивалась в 1,4 млн человек) [49]. При вхождении Республики Узбекистан в состав ЕАЭС и согласовании норм законодательства, устранения барьеров на перемещение человеческого потенциала экономически активное население объединения увеличится, что для Российской Федерации станет стимулирующим фактором ряда экономических программ. Узбекистан же получает увеличение капиталовложений и инвестиций в экономику со стороны Евразийского

экономического союза и России, как крупнейшего инвестиционного центра в объединении. Также, Узбекистан как государство с молодым населением (рост населения в период с 2005 года по 2021 год составил 33%) и имеющее высокий уровень безработицы (в 2020 году – 10,5%, среди граждан молодого возраста 16-30 лет – 17,1%) получает возможности создания дополнительных рабочих мест на территории республики, что снижает социальную напряжённость и улучшает финансовое положение населения.

Совместные усилия в решении проблем водно-ресурсного потенциала Центрального-Азиатского региона, а именно создание единой системы управления водными ресурсами и увеличение генерирующих мощностей (объем возобновляемых национальных водных ресурсов в Узбекистане составляет 25,4% от объема Казахстана, 33,4% от объема Кыргызстана) стимулируют развитие агропромышленного комплекса и рост производительности орошаемого земледелия [48]. Российская Федерация предпринимает и необходимые политические усилия для расширения интеграционных связей Узбекистана и Евразийского экономического союза.

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 2018 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 место [50]. Узбекистан реализует транспортные проекты Центрально-Евразийского коридора. Развиваются маршруты Трансазиатского 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. Республика увеличила протяженность железнодорожного полотна на 1200 км и модернизировала более 3800 км [48].

Национальная магистраль имеет протяженность 3000 км, связывает страну с Казахстаном через город Каракалпакстан с дальнейшим выходом в Россию, Туркменистан через город Алат с дальнейшим выходом в Иран, Афганистан через город Термез, Кыргызстан через город Андижан с Китаем. На территории Узбекистана в последние десятилетия реализованы крупные автомобильные инфраструктурные проекты: транснациональный маршрут грузовых перевозок Узбекистан – Кыргызстан, Китай (Ташкент, Ош, Иркештам, Кашгар). Автомобильная магистраль Узбекистан – Казахстан (Бейнеу, Акжигит – граница Узбекистана).

Успешная модернизация логистической инфраструктуры с созданием инновационной сети транспортно-логистических центров снизила себестоимость транспортных услуг, увеличила интенсивность транспортного грузооборота с соседними государствами, расширила географию внешнеторговой экономической деятельности: ВВП страны с 2010 года вырос на 77%, экспорт вырос на 12% [51].

### **Выводы по главе 1**

1) На основании анализ геополитической и геоэкономической реальности современного развития международных отношений выделены ключевые факторы влияния на развитие и торгово-экономического регионального взаимодействия стран ЕАЭС, и в целом на развитие интеграционного процесса ЕАЭС. Ключевыми факторами в настоящее время являются: разногласия в стратегиях экономической политики стран ЕАЭС, сложной мировой геополитической ситуации, существенные различия в уровне развития транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС, отсутствие единой тарифной политики.

2) 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.

3) 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. Данный стратегический подход в рассмотрении транспортно-логистического комплекса ЕАЭС предполагает создание гармонизированных стандартов всех процессов движения и обслуживания товарных потоков, а также их цифровизацию.

4) В развитии транспортной-логистического комплекса ЕАЭС важное значение играет реализация единой транспортной политики ЕАЭС, направленной на устранение барьеров и ограничений в торговле и инвестициях, гармонизация таможенного регулирования.

## **Глава 2**

### **Особенности и направления развития транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС в целях содействия взаимному торгово-экономическому сотрудничеству**

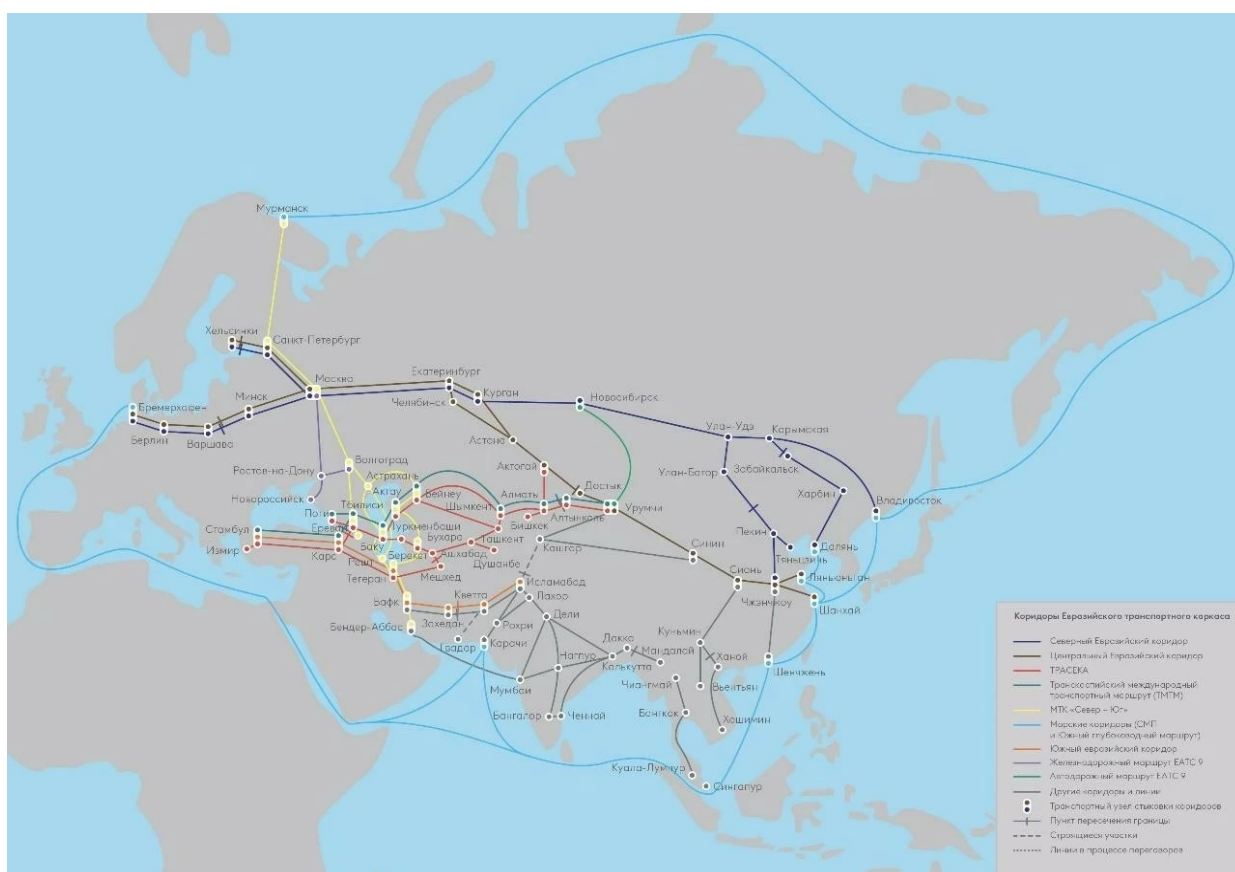
#### **2.1 Условия формирования и функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС**

Транспортно-логистические коридоры являются ключевым инструментом в развитии евразийской интеграции и позволят 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 74/15, содержащую рекомендации странам по обеспечению поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю [52]. Особое значение это имеет для ЕАЭС, так как из 44 стран в мире, которые не имеют выхода к морю большинство находятся в Евразии [6].

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, предложенную ЕАБР в 2021 году. Рассматривать евразийский транспортный каркас следует как сеть и широтных,

и меридиональных международных транспортных коридоров. Каркас должен обеспечить как внутренние, так и международные транспортно-логистические связи евразийских стран с европейскими странами. В основе Евразийского транспортного каркаса лежат международные транспортные коридоры по направлениям восток-запад и север-юг. Протяженность таких маршрутов составляет 50 тыс. км и соединяет Азию, Европу, Ближний Восток, рисунок 12.

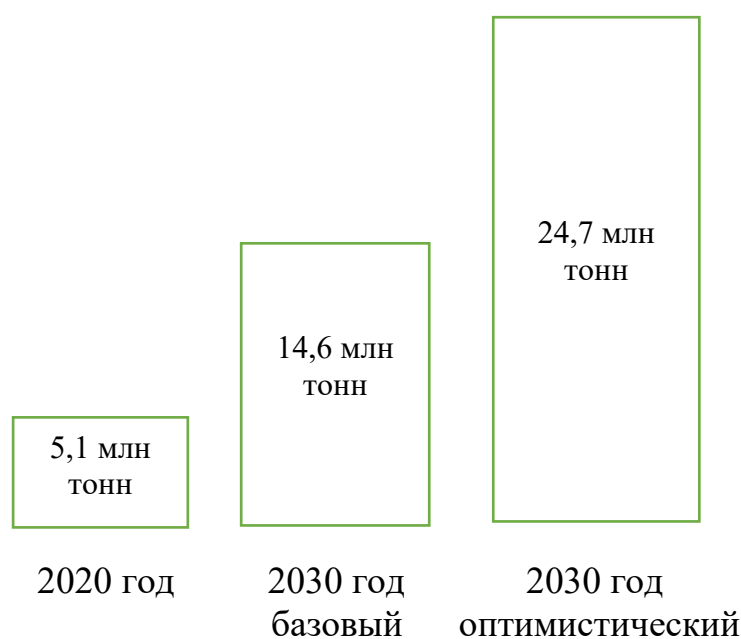


Источник: Евразийский банк развития [53].

Рисунок 12 – Евразийский транспортный каркас в 2024 году

Практическая реализация Евразийского транспортного каркаса позволяет достичь: во-первых, синергетического эффекта транспортных коридоров и маршрутов; во-вторых, сформировать транспортный перекресток в Центральной Азии; в-третьих, добиться приоритета внутри региональной экономической связности; в-четвертых, реализовать страхование для глобальных торгово-логистических цепочек; в-пятых, снизит конкуренцию транспортных коридоров и перейти к их взаимодействию; в-шестых, начать

развитие рискованных узлов в системе транспортного каркаса; в-седьмых, сокращение дисбалансов в географии торговли; в-восьмых, развитие инфраструктуры, обеспечивающей функционирование транспортных коридоров. Оценка потенциала грузоперевозок к 2030 году представлена на рисунке 13.



Источник: Евразийский банк развития [54].

Рисунок 13 – Оценка потенциала грузоперевозок Евразийского транспортного каркаса

При этом, 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 [54]. Перечисленные факторы становятся ключевым драйвером развития интеграционных процессов Большой Евразии и обеспечивают синергетический эффект транспортного перекрестка ЕАЭС, расширяя зоны свободной торговли ЕАЭС [55; 62]. «Международный транспортный коридор «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана. 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. 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 и может стать драйвером Большой Евразии» [55; 62].

Аналитическим инструментом, осуществляющим мониторинг и систематизацию инфраструктурных проектов, связанных с функционированием международных транспортных коридоров в системе Евразийского транспортного каркаса является созданная в 2024 году Обсерватория Евразийского транспортного каркаса. «Инструмент включает базу данных проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры и охватывает такие страны, как Азербайджан, Армению, Афганистан, Беларусь, Грузию, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Россию,

Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан. По состоянию на 01.07.2025 Обсерватория включала 325 проектов, находящихся на разных стадиях реализации. Общий объем инвестиций по этим проектам составляет 234 млрд долларов США» [55]. В таблице 6 представлены крупные проекты Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии.

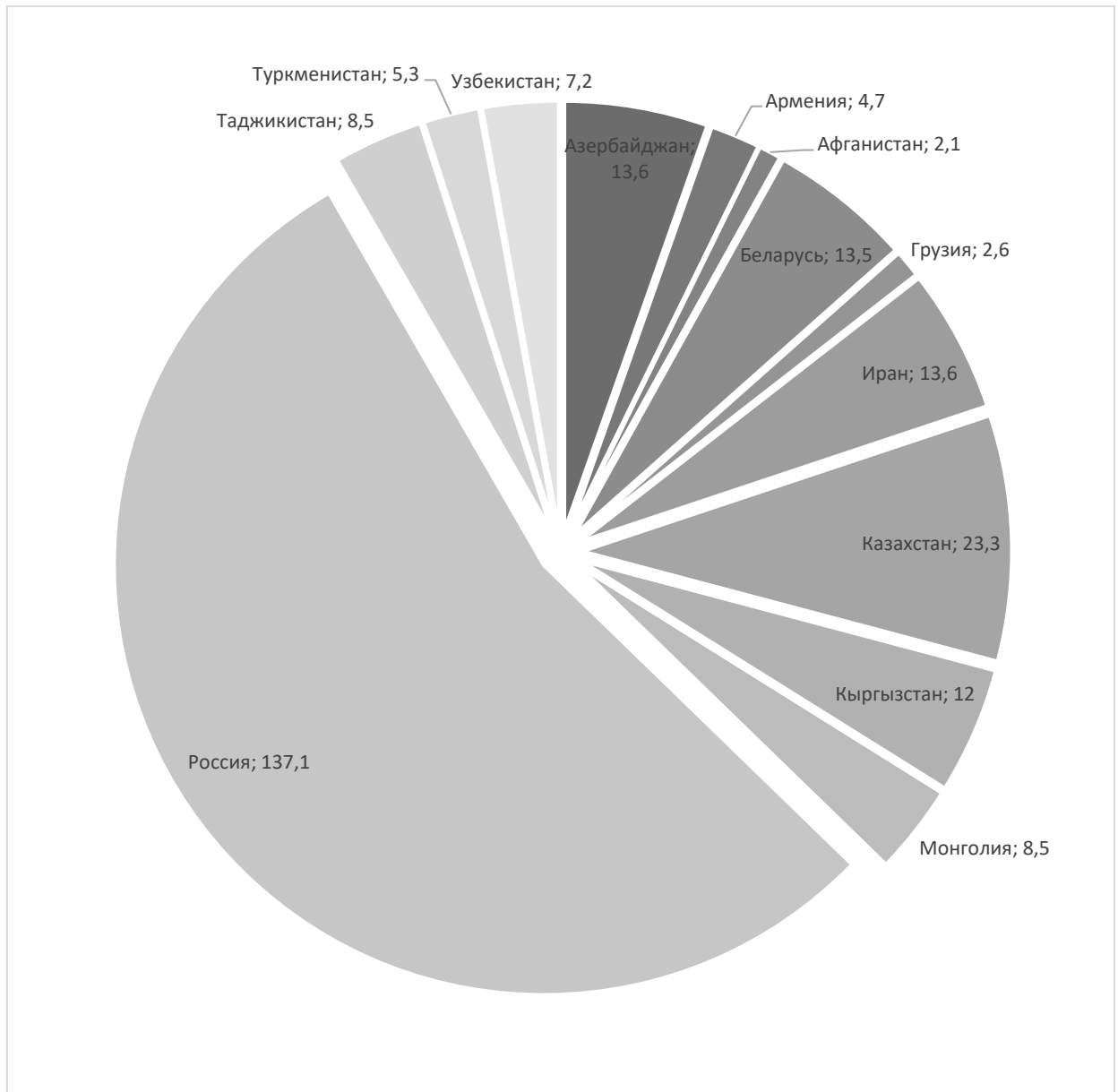
Таблица 6 – Топ-10 проектов развития Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии

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 – Перопавловск	1,9

Источник: составлено автором по материалам [55].

По данным Евразийского Банка развития более 60% от общего числа проектов по размерам инвестиций находятся в стадии реализации. По 13% проектов готовится документация, а 27% в стадии обсуждения или планирования [55]. При этом, горизонт планирования составляет 10 лет

(до 2035 года). Распределения инвестиций по странам участникам Евразийского транспортного каркаса представлено на рисунке 14.



В миллиардах долларов США.

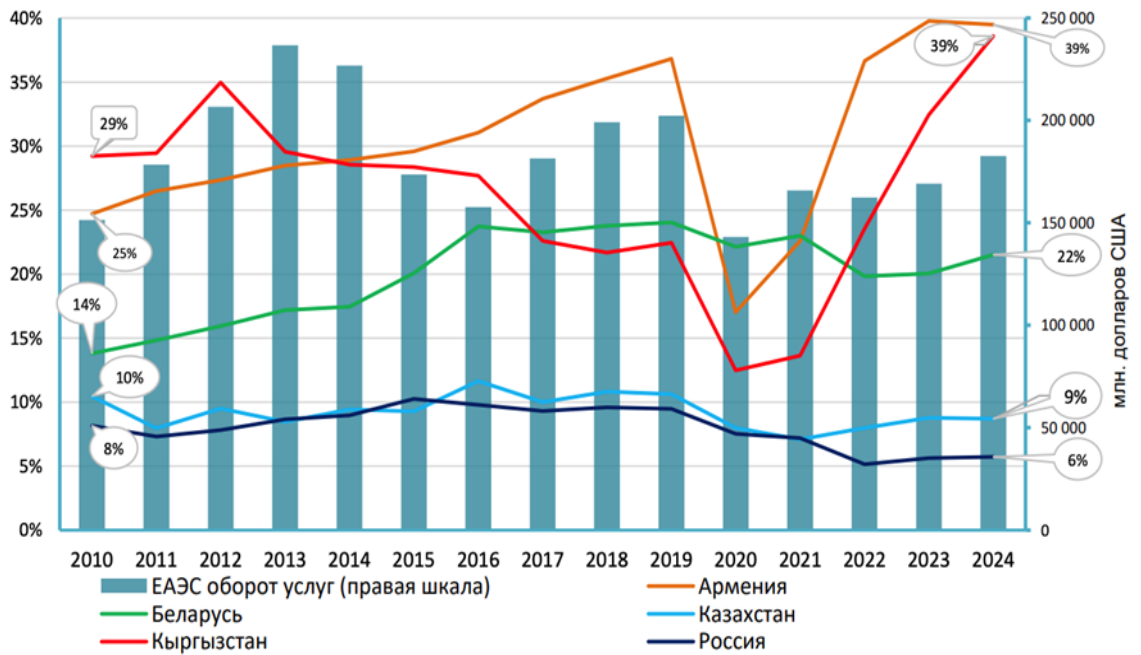
Источник: Евразийский банк развития [56].

Рисунок 14 – Распределение инвестиций по странам

Современный транспортно-логистический комплекс ЕАЭС, являясь одним из стратегических направлений в развитии интеграционного процесса стран ЕАЭС неразрывно связан с развитием национальных экономик.

По данным Евразийского экономического союза за 2024 год [57] экспорт услуг показывал стабильную динамику роста с 2020 года, рисунок 15.

### Внешнеторговый оборот услуг (в процентах к ВВП)

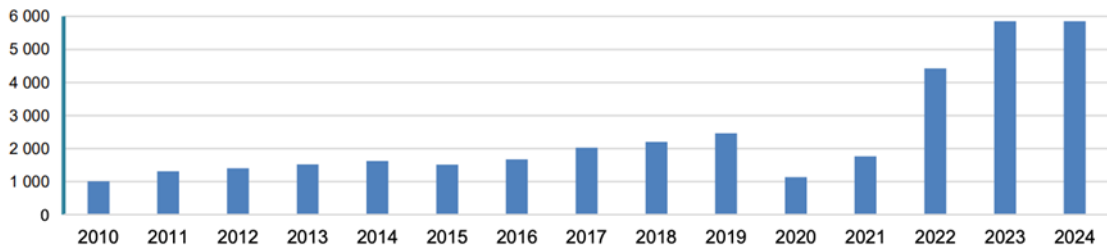


В процентах к ВВП.

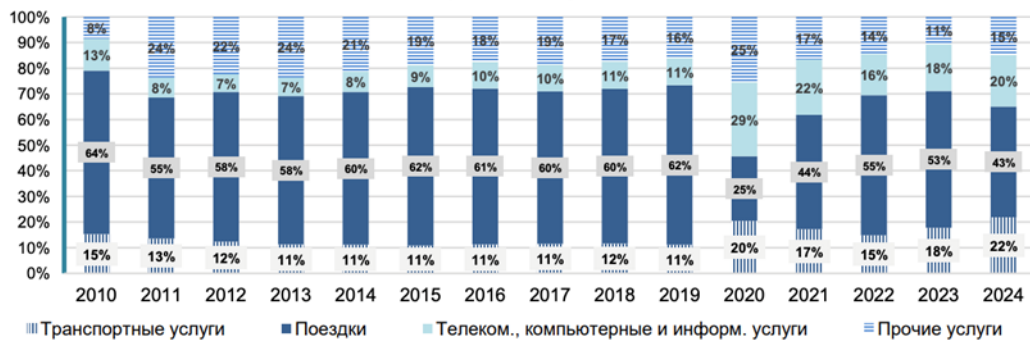
Источник: составлено автором.

Рисунок 15 – Внешнеторговый оборот услуг

### Объем экспорта (миллионов долларов США)



### Структура экспорта (в процентах)



В миллионах долларов США.

Источник: составлено автором по материалам [57].

Рисунок 16 – Структура экспорта услуг в ЕАЭС

Анализ структуры экспорта, рисунок 16, доказывает, что транспортно-логистический комплекс играть значительную роль в объеме экспорта стран ЕАЭС и оставаться основополагающим фактором развития интеграционных процессов ЕАЭС.

Российская Федерация, как наиболее крупная экономика ЕАЭС, выступает ведущим драйвером интеграционного развития объединения, является крупнейшим торговым партнером для Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана.

Экономико-хозяйственный комплекс Белоруссии в наибольшей мере интегрирован с российским комплексом и крайне зависим от состояния национальной экономики Российской Федерации и доступа на российский национальный рынок. В Армении и Кыргызстане, каждая четвертая усреднённая экспортная единица реализуется на территории России, но при этом имеются существенные торговые связи с третьими странами. Хозяйственный комплекс республик имеет незначительный вес в сравнение с Российской Федерацией, что дает перспективы нарастить экономическое присутствие Российской Федерации в этих государствах. Казахстан в меньшей степени зависит от российского рынка и в большей степени ориентирован на рынки третьих стран и требует персональных программных подходов для взаимного сотрудничества.

Анализ основных внешнеторговых партнеров Российской Федерации, таблица 7, показывает, что из крупнейших двенадцати импортеров российских товаров, семь стран приняли участие в экономических ограничениях весной 2022 года, с суммарной долей в российском экспорте 47,9%. Из двенадцати крупнейших импортеров на российский рынок, шесть ввели санкции в адрес Российской Федерации с долей в российском импорте 43,3%.

При реализации внешнеторговой стратегии Российской Федерации на экономическом пространстве ЕАЭС учитываются произошедшие изменения в мировой конфигурации в международной торговле, и существующий тренд –

растущую роль Китая и других азиатских, арабских и латиноамериканских государств, и факт того, что несмотря на спад отдельных экономических показателей, США и ЕС остаются крупнейшими экономиками мира.

Таблица 7 – Крупнейшие внешнеторговые партнеры Российской Федерации в млрд долларов и доля в национальном экспорте и импорте Российской Федерации

В процентах

№	ЭКСПОРТ, 2021 год		ИМПОРТ, 2021 год	
	Субъект	Сумма млрд долларов США (доля в процентах от национального)	Субъект	Сумма в млрд долларов США (доля в процентах от национального)
1	ЕС-28 (Нидерланды – 42,1 Германия – 29,8 Италия – 19,2)	187,9 (41,9)	ЕС-28 (Германия – 24,79, Франция – 11,08, Италия – 10,88. Польша – 5,28)	93,0 (34,2)
2	Китай	61,64 (15,4)	Китай	72,0 (26,5)
3	ЕАЭС (Белоруссия – 23,28, Кыргызстан – 18,48)	46,2 (10,3)	ЕАЭС (Белоруссия – 16,22, Кыргызстан – 7,14)	24,4 (9)
4	Турция	27,1 (6)	США	16,9 (6,2)
5	Великобритания	22,3 (5)	Республика Корея	12 (4,4)
6	США	17,5 (3,9)	Япония	9,1 (3,3)
7	Республика Корея	14,57 (3,8)	СНГ (без стран ЕАЭС и Украины)	7,6 (2,8)
8	СНГ (без стран ЕАЭС и Украины)	9,68 (4,3)	Турция	6,5 (2,4)
9	Япония	10,7 (2,4)	Вьетнам	4,9 (1,8)
10	Индия	9,1 (2)	Великобритания	4,4 (1,6)
11	Украина	8,1 (1,8)	Индия	4,4 (1,6)
12	Швейцария	2,8 (0,6)	Украина	4,2 (1,5)

П р и м е ч а н и е – К санкциям в отношении Российской Федерации из списка крупнейших партнёров присоединились США, ЕС, Великобритания, Республика Корея, Япония, Украина, Швейцария, 59,4% от национального экспорта и импорта 49,6%.

Источник: составлено автором по материалам [58].

Одной из составляющей стратегии России в направлении расширения интеграционного пространства ЕАЭС, в условиях меняющегося международного экономического окружения, становится планирование развития транспортно-логистической отрасли и определение сценариев развития транспортно-логистического комплекса на Евразийском пространстве в новых экономических условиях. Для разработки рекомендаций по обеспечению транспортно-логистическим комплексом основы интеграционного взаимодействия развития евразийской интеграции в главе будут исследованы: изменения, предшествующие трансформации транспортно-логистического сектора России и ЕАЭС; экономический и логистический потенциал стран объединения, Узбекистана и Китая; основные экспортные группы России и Белоруссии, требующие переориентации на «дружественные рынки». Также для решения поставленных задач рассмотрено географическое расположение добычи и центров производства товарных экспортных групп (нефти, нефтепродуктов, угля, древесины, продукции черной металлургии) и маршруты поставок по транспортной инфраструктуре и проведен анализ запланированных отраслевых показателей роста автомобильного, железнодорожного, трубопроводного в принятых государственных программах России и Евразийского экономического союза.

Транспортно-логистический комплекс является одним из ключевых сегментов в структуре экономики государства и хозяйственных объединений. Основными элементами отрасли являются: авиационный, автомобильный, водный, железнодорожный, трубопроводный транспорт, логистические объекты (транспортные пути, мосты, тоннели, водная инфраструктура, складские и пропускные объекты, логистические системы управления и технологии. Развитие и рост логистического сектора сопровождается мультипликативный экономический подъем смежных отраслей.

Для реализации стратегических задач ЕАЭС в развитии транспортно-логистического комплекса до политических событий и экономических изменений 2022 года и после названных факторов были

приняты ряд базовых программ развития транспортно-логистического комплекса:

– транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена Указом Правительства Российской Федерации № 3363-р от 27.11.2021 [59];

– решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 «Об основных направлениях и этапах реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС» и дорожная карта ЕАЭС на 2020-2023 годы (утверждена решением ЕМС № 15 от 20.08.2021) [11];

– утвержден Коллегией Евразийской экономической комиссии комплексный план развития транспортных коридоров до 2025 года;

– «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)». (Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1100-р от 28.04.2021) [60].

В «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» большое внимание уделяется развитию транспортного коридора Запад-Восток, увеличения транзита с Дальнего Востока, Китая, Индии в сторону Европы через территорию России и Белоруссии.

В программе «Об основных направлениях и этапах реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС» одним из направлений стала поэтапная либерализация логистических услуг ЕАЭС, выработка скоординированной позиции по интеграции транспортного комплекса ЕАЭС в мировую транспортную систему [141].

Внедрение *электронной передачи данных* и электронного документооборота снизило время обработки информационных потоков и сократило временные затраты на логистические услуги [61].

В автомобильной логистике наблюдается рост количества транспортных средств увеличенной грузоподъемности до нормативно-ограничительных требований, увеличение дальности маршрутов, обеспечение маршрутных поездок с загрузенностью в обратном направлении, мониторинг в режиме реального времени местонахождения автотранспорта, медицинского состояния автоводителя, широкое применение спутниковых навигационных систем, увеличение количества автопоездов и перевозок товара в специальных авто – контейнерах и упаковки, совершенствование пунктов транспортного контроля технического состояние автомобильных средств, логистических сервисных центров.

В локализации и оптимизации транспортных перевозок в евразийском регионе проявляют заинтересованность крупные мировые игроки «(ЕС, Индия, Китай, Россия), региональные лидеры (Азербайджан, Иран, Пакистан, Турция), международные транснациональные логистические компании (DHL, Ryder, System, Shenker, FedEx, Sinitrans, CEVA logistics). На евразийском пространстве одновременно осуществляются альтернативные логистические проекты, на различных этапах реализации» [141]: программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia, TRACECA); программа Китая «Один пояс один путь» объединения проектов; «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века»; проект Российской Федерации «Северный морской путь», кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, модернизация Транссиба и БАМа; железнодорожная магистраль Турции, Грузии, Азербайджана, Казахстана и Китай – «Железный шелковый путь / Средний путь»; транспортный коридор «Север-Юг», соединяющий Азербайджан, Индию, Иран и Россию.

В Евразийском регионе реализуются и продолжают развиваться, во внешних странах по отношению к ЕАЭС, несколько логистических программ, с синергическим эффектом для хозяйственного, интеграционного роста национальных экономик и экономических объединений, приведших к

развитию смежных экономических отраслей, появлению новых предприятий, рабочих мест. Примерами успешного положительного государственного участия и межнационального, регионального сотрудничества в транспортно-логистической отрасли становятся:

- экономический коридор Пакистан-Китай (КПЭК – СРЕС) – строительство современной транспортной инфраструктуры, связывающий Китай с регионами Пакистана, на базе новых логистических возможностей, созданы особые экономические зоны с участием китайских предприятий и капитала, в Кашмире заключены соглашения по гидроэнергетическим проектам;

- мега-регион Большого Меконга (Таиланд, Камбоджа, Лаос, Вьетнам) – в рамках проекта построены три транспортных коридора (современные автомобильные магистрали, пересекающие национальные границы и связывающие регионы, поставлены задачи развития железнодорожного и водного транспорта). Развитие логистического сектора способствовало подъему в внутренней и внешней торговле, туризму, росту инвестиций, планированию реализации энергетических проектов, реализуется программа интеграции энергосетей, государства региона связали оптоволоконной связью на базе современных информационных технологий [62];

- промышленный коридор Дели-Мумбаи – проект, связывающий в единое инфраструктурное промышленное пространство политический центр Дели и финансово-деловой центр Мумбаи. В рамках проекта реализуется высокоскоростное транспортное сообщение, создание новых промышленных центров, транспортно-логистических узлов, промышленных предприятий: электроника, автомобилестроение, тяжелое машиностроение, металлургия, фармацевтика. В случае успешной реализации программы, запланировано дополнительных четыре транспортных-промышленных коридора, что существенно увеличит экономический потенциал и значимость Индии в мировом хозяйственном комплексе [63].

Развитие транспортно-логистического комплекса как крупномасштабных проектов требует привлечения больших инвестиций.

Источниками инвестиций могут быть либо государственные средства, либо привлеченные, такие как суверенные кредиты, несuverенные кредиты и государственно-частное партнерство. Отсутствие инвестиционных ресурсов является одним из существенных рисков прекращения реализации национальных и региональных проектов.

В таблице 8 представлены данные по «объему инвестиций, необходимого для строительства новой и модернизации существующей инфраструктуры транспортных коридоров в Центральной Азии, Южном Кавказе, Монголии и Афганистане. Перечисленные страны относятся к странам без выхода к морю» [64].

Таблица 8 – Соотношение инвестиций в создание коридоров транспортного каркаса ЕАЭС к номинальному ВВП страны 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 [64].

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 МБР» [64].

## **2.2 Развитие современного транспортно-логистического комплекса стран-участниц ЕАЭС в условиях санкционных ограничений**

В условиях трансформации мировой транспортной системы, санкций в отношении Российской Федерации и изменений, вызванных пандемией коронавирусной инфекции COVID-19 с 2020 года, Россия сталкивается с новыми вызовами. Для отдельных западных стран основным способом и инструментом экономических взаимоотношений становятся ограничения и запреты, влекущие прекращение международных экономических отношений по многим направлениям, заморозку и полный отказ от взаимовыгодных экономических программ, проектов, соглашений. Озвученные цели Соединенных штатов Америки и Европейского союза о нанесении экономики Российской Федерации и Белоруссии максимально возможного ущерба отражаются на всем хозяйственном комплексе Евразийского союза, включая транспортно-логистический.

Наиболее существенными ограничениями, введенными западными странами, становятся запрет на работу на территории Евросоюза российских и белорусских автотранспортных перевозчиков, разрыв лизинговых авиационных соглашений, отказ страхования российских нефтяных танкеров, балкеров для перевозки зерна, ведущими страховыми брокерами, запрет предоставления транспортных контейнеров. Последствия для России и

Белоруссии проявляются в изменении двухстороннего движения грузовых потоков в направлении Западная Европа – Россия, Западная Европа – Китай, Россия – Китай, Япония, Корея, что требует для импортеров и экспортеров поиска новых путей, логистических посредников, новых организационных форм и транспортных моделей. Сохранение развития интеграционного потенциала ЕАЭС в условиях обширных и жестких экономических ограничений требует принятия быстрых решений в сфере взаимодействия ЕАЭС, в том числе и в функционировании транспортно-логистического комплекса.

С 2018 года по 2023 год произошли кардинальные изменения в позициях стран Евразии в Глобальном индексе эффективности логистики Всемирного банка. «Беларусь и Казахстан заняли 79 место, что является наивысшей позицией среди евразийских стран. Россия и Узбекистан – 88, Армения и Таджикистан – 97, а Кыргызстан – 123. По сравнению с 2018 годом, рейтинг Беларуси поднялся на 24 позиции, Узбекистана на 11, а Таджикистана на 37. Рейтинги других стран снизились» [66], таблица 9.

Таблица 9 – Индекс эффективности логистики 2023 года и изменения по сравнению с 2018 годом

Место страны в рейтинге индекса эффективности логистики	Страна	Индекс эффективности логистики в 2023 году	Изменения по сравнению с 2018 годом
1	Сингапур	4,3	0,3
2	Финляндия	4,2	0,2
79	Беларусь	2,7	0,1
79	Казахстан	2,7	-0,1
88	Россия	2,6	-0,2
88	Узбекистан	2,6	0,0
97	Армения	2,5	-0,1
97	Таджикистан	2,5	0,2
123	Кыргызстан	2,3	-0,2

Источник: составлено автором по материалам [66].

Оценивая значение развития транспортно-логистических комплексов для укрепления экономической интеграции в рамках ЕАЭС необходимо рассматривать их влияние на три главных характеристики уровня интеграционных связей: взаимную торговлю, международные транзитные перевозки и устойчивость. Интеграция в ЕАЭС фокусируется на свободном движении товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Транспортно-логистические комплексы выступают как ключевые связующие элементы, обеспечивающие цепочки поставок. Транспортно-логистические комплексы решают следующие стратегические задачи:

- увеличивают внутрисоюзный торговый оборот (с 45 млрд долларов США в 2015 году до 80 млрд долларов США в 2023 году) [57];
- развитие транзитных коридоров Европа – Азия;
- снижение логистических издержек (по данным Всемирного Банка до 20-30%).

Анализ развития транспортно-логистических комплексов в странах ЕАЭС показал, что их уровень различен. Сглаживание неравномерности и усиление интеграционного взаимодействия происходит через общие стандарты, такие как Таможенный кодекс ЕАЭС и проекты вроде «Евразийского транспортного каркаса».

В таблице 10 обобщено функционирование ключевых транспортно-логистических комплексов по странам ЕАЭС в период с 2021 года по 2025 год.

По данным Евразийской экономической комиссии в государствах – членах ЕАЭС протяженность железнодорожных путей общего пользования составляет 109 600 км, а протяженность автомобильных дорог общего пользования в государствах – членах ЕАЭС с твердым покрытием составляет 1 433 780 км [57].

Таблица 10 – Транспортно-логистические комплексы стран ЕАЭС

Страна	Транспортно-логистический комплекс	Значение для интеграционных процессов ЕАЭС
Армения	Единственный крупный ТЛЦ — Urban Logistic Services (ULS) в Ереване (46 тыс. м <sup>2</sup> , класс А). Назначение: хранение, обработка транзит на Кавказе	Усиливает южный коридор (Армения-Грузия-Европа), но объем мал (интеграция с Россией через сухопутные маршруты)
Беларусь	58 транспортно-логистических комплексов (891 тыс. м <sup>2</sup> , 226 складов. Мультимодальные хабы (18, авто-ЖД-авиа). Ключевые: "Брест" (ЖД-терминал), Минск (дистрибуция)	25 глобальных компаний (DHL, Kuehne+Nagel); более 5000 партнерств, 80% заказов от внешних партнеров
Россия	Лидер по масштабу (более 2000 транспортно-логистических комплексов, 50 млн м <sup>2</sup> ). Ключевые: Новосибирск (Сибирь), Владивосток (Дальний Восток), Москва (аэропорт Шереметьево). Проекты: "Север-Юг" (Индия-Европа через Каспий) и "Евразия" (Китай-Европа)	70% транзита ЕАЭС
Казахстан	Более 150 транспортно-логистических комплексов. Хабы: Астана, Актау (Каспийский порт), Хоргос (Китай-ЕАЭС). Площадь: 10 млн м <sup>2</sup>	Рост контейнерных перевозок. Главное назначение – реализация проекта «Один пояс-один путь»
Кыргызстан	Развивающийся сектор (более 20 транспортно-логистических комплексов. 60 млн м <sup>2</sup> (2023 г.), с ростом на 10-15% ежегодно	Единая цифровая платформа (ЕАЭС-IT) для отслеживания грузов. Транзит Китай-ЕАЭС

Источник: составлено автором по материалам [57].

Развитие транспортно-логистического каркаса ЕАЭС имеет значение не только для обеспечения внешней торговли и национального экономического роста стран, но и способствует увеличению взаимной торговли между странами ЕАЭС. Данные представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Динамика внешнеторгового оборота стран ЕАЭС

Страна/год	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Общий оборот внешней торговли товарами государств-членов ЕАЭС, в млрд долларов			
Армения	8,4	14,2	20,7
Беларусь	81,8	76,9	83,5
Казахстан	101,7	135,5	139,9
Кыргызстан	8,3	12,1	15,7
Россия	791	847,7	710,2
ЕАЭС	991,2	1086,5	970
Доля оборота взаимной торговли во внешнеторговом обороте ЕАЭС, в процентах			
ЕАЭС	14,6	15,5	18,2

Источник: составлено автором по материалам [67].

Оценивать влияние транспортно-логистического комплекса на развитие интеграционных процессов в ЕАЭС целесообразно осуществлять по следующим направлениям: экономическое влияния, транзитная роль и геоэкономика, технологическое и институциональное влияние.

Экономическое влияние характеризуется изменениями в объемах торговли, снижением издержек, развитием логистических цепочек поставок.

Роль торгово-логистических комплексов ЕАЭС в развитии интеграционных процессов наиболее ярко проявляются в следующих аспектах:

- снижение транспортных издержек (оптимизация логистических цепочек, сокращение времени доставки грузов, уменьшение количества операций по перевалке и хранению; консолидация небольших партий в крупные партии, уменьшая стоимость транспортировки на единицу товаров);
- инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры и улучшение доступности различных регионов);

- улучшение доступа к рынкам (сокращение времени доставки; расширение географии торговли; упрощение таможенных процедур);

- повышение инвестиционной привлекательности (создание благоприятного инвестиционного климата в национальных экономиках; стимулирование развития смежных отраслей, таких как складское хозяйство, страхование, финансовые услуги и информационные технологии;
- увеличение транзитных перевозок через страны ЕАЭС;
- повышение конкурентоспособности предприятий ЕАЭС.

По данным Евразийской экономической комиссии показателями влияния транспортно-логистических комплексов на интеграционные процессы ЕАЭС являются [57].

Рост контейнерных перевозок по железной дороге. Положительная динамика контейнерных перевозок прежде всего коснулась Центральной Азии, как особо эффективной формы перевозок грузов. Так товары из Китая контейнеризированы на 70%. В контейнерах перевозятся зерно, легковые автомобили. В 2024 году по маршруту «Север-Юг» прошли поезда в контейнерах с углем в Индию. Данная форма повышает скорость перемещения грузов с 500 до 1000 км в сутки. В таблице 12 представлен объем контейнерного трафика и прогноз на 2030 год.

Таблица 12 – Динамика контейнерных перевозок в Центральной Азии

В миллионах тонн

Год	Объем контейнерных перевозок
2018	0,4
2019	0,5
2020	0,7
2021	0,9
2022	0,9
2023	1,0
2030 прогноз	1,7

Источник: составлено автором по материалам [7].

Логистические цепочки поставок – это процесс, состоящий из взаимосвязанных процедур, обеспечивающих прохождение всего пути товара от производства до конечного потребителя, то есть закупку сырья, производство, складирование, транспортировку, таможенное оформление, «последнюю милю» (доставка покупателю). Основным стратегическим направлением оптимизации цепочек поставок в ЕАЭС является развитие мультимодальности, представляющей комплексную доставку грузов с использованием нескольких видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского, воздушного) по единому договору ответственности перевозчика на основе создания бесшовных и цифровых коридоров. Реализация этой стратегической задачи выполняется на основе создания Мультимодальных Транспортно-Логистических центров, интегрирующих ресурсы транзитного потенциала ЕАЭС. Глобальное изменение мировых логистических цепочек и их участников изменило картину традиционных международных транспортных коридоров, участниками которых являются государства – члены ЕАЭС, и стало катализатором создания и развития новых транспортных путей. Происходившие в последние годы процессы диверсификации и формирования новых логистических маршрутов позволили в 2024 году наладить устойчивую работу не только на новых маршрутах, но и повысить эффективность действующих, особенно МТК «Север – Юг» и Транскаспийского международного транспортного маршрута. Так, в 2024 году объемы перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» увеличились в 1,7 раза и составили более 20 млн тонн, а по Транскаспийскому международному транспортному маршруту выросли на 62% и достигли 4,5 млн тонн. География мультимодальных транзитных перевозок в ЕАЭС представлена в таблице 13.

Таблица 13 – Мультимодальные транспортно-логистические цепочки в ЕАЭС в 2024 году

Схема мультимодальных перевозок	Направления
Морской порт → ЖД терминал → Авто (door-to-door)	Нинбо – Владивосток (море), Владивосток – Москва (ЖД), доставка до клиента по России (авто). Турция – Грузия – Россия (или через Каспийское море)
ЖД → морской участок → ЖД (транзит через порты)	Узбекистан – Россия (ЖД), Новороссийск – Турция (море), далее ЖД-доставка по Турции. Европа – Беларусь – Россия (в т.ч. мультимодально через Калининград или порты Санкт-Петербурга)
ЖД + автотранспорт	Китай (Чунцин) – Наушки (ЖД), Иркутск – Новокузнецк (авто) – при отсутствии прямого железнодорожного сообщения до конечной точки. Индия – Иран – Россия (коридор «Север - Юг»). Вьетнам / Тайвань – Дальний Восток – Москва – Европа
ЖД + внутренняя авиация	Для срочной доставки грузов по России, пример: Хабаровск – Екатеринбург (ЖД) + Екатеринбург – Сургут (авиа) [8]

Источник: составлено автором.

Фактором, влияющим на развитие интеграционных процессов ЕАЭС является особая транзитная роль созданных международных транспортно-логистических коридоров и новое глобальное позиционирование стран членов ЕАЭС. В настоящее время по «территории государств ЕАЭС проходит сеть международных транспортных коридоров, которые создают объективные предпосылки не только к развитию внутри региональных интеграционных процессов и обеспечению связей ЕАЭС с внешним контуром транспортно-логистического комплекса» [57]. Так из уже сложившихся международных коридоров можно выделить Панъевропейские транспортные коридоры (Критские коридоры); Международные транспортные коридоры Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (далее – ЭСКАТО); железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (далее – ОСЖД); коридоры

Центральноазиатского регионального экономического содружества (далее – ЦАРЭС); МТК «Европа – Западный Китай»; Транскаспийский международный транспортный маршрут. В направлении «Север – Юг» следует выделить МТК «Север – Юг», как мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км. МТК «Север – Юг» создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива через Каспийский регион и далее в Северную и Западную Европу. Правовой основой МТК «Север – Юг» является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 года [57; 84].

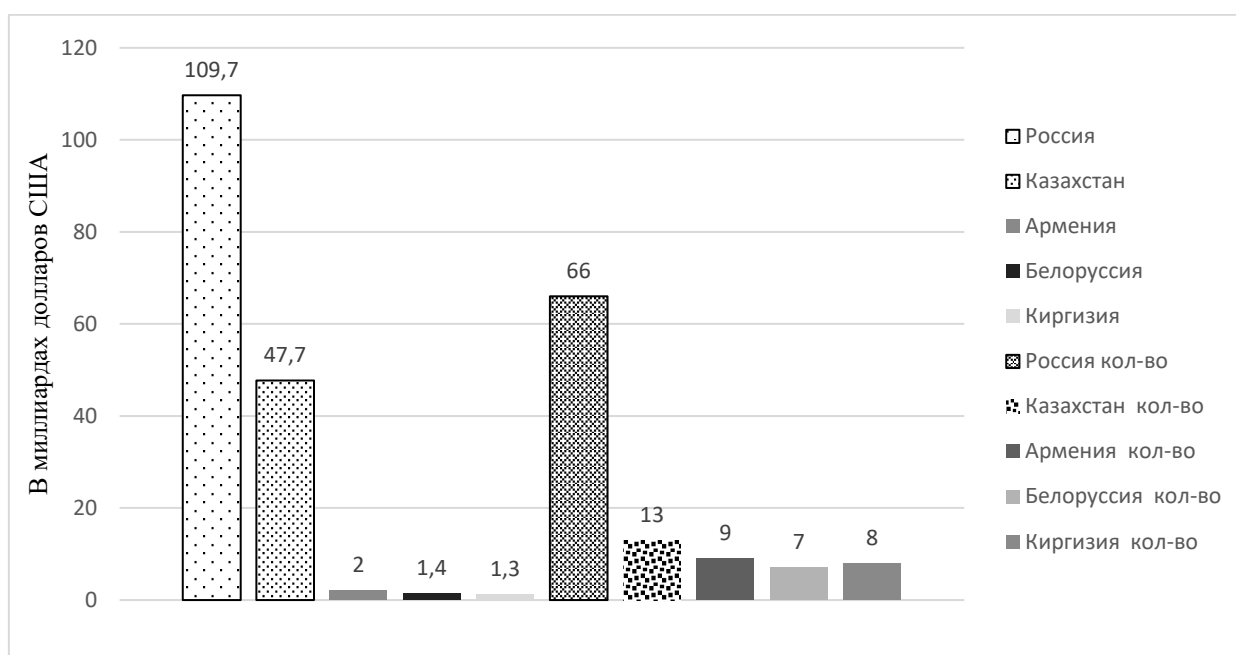
«Потенциал МТК «Север – Юг» еще не раскрыт по причинам отсутствия регулярных перевозок, недостающих звеньев железнодорожной инфраструктуры на территории сопредельных государств, необходимости осуществления перегрузки/перевалки грузов, низкой конкурентоспособности тарифных условий. Кроме того, негативное влияние на раскрытие потенциала МТК «Север – Юг» оказывают такие факторы, как экономические санкции в отношении Ирана, недостаточная развитость иранской железнодорожной инфраструктуры (в Иране по железным дорогам перевозится всего 2-3% грузов)» [84].

«Фактором для транспортных систем государств-членов, является то, что в Союзе выход к открытому морю (Мировому океану) имеет только Российская Федерация. Российская Федерация и Республика Казахстан являются государствами, расположенными на побережье Каспийского моря. Для государств-членов, не имеющих выхода к открытому морю, данная ситуация частично компенсируется наличием развитой разветвленной сети сухопутной инфраструктуры. В направлении морских портов с участием железных дорог государств-членов осуществляется большая доля перевозок

массовых грузов, в том числе нефти, нефтепродуктов, руды, угля и зерна, грузовладельцами которых наряду с российскими предпринимателями выступают предприниматели из Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики. Данное обстоятельство накладывает дополнительные требования к развитию наземных транспортных коммуникаций» [57, 84].

### 2.3 Влияние транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на развитии национальных экономик стран участниц ЕАЭС

Транспортно-логистический комплекс ЕАЭС оказывает многоплановое и существенное влияние на развитие национальных экономик стран членов ЕАЭС. Это влияние проявляется в создании условий для стимулирования экономического роста, повышении конкурентоспособности национальных компаний, привлечения инвестиций, созданию рабочих мест.



Источник: составлено автором по материалам [32].

Рисунок 17 – Финансирование транспортного строительства в 2018-2022 годах в ЕАЭС

Стратегия развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС формировалась при предположении роста интеграции с европейскими и

восточными партнерами, были запланированы и реализовались проекты в европейской и восточных регионах Российской Федерации. В 2018-2022 годах в рамках объединения в транспортном строительстве было реализовано 124 проекта на сумму 162 млрд долларов. На рисунке 17 показано, что самое большое количество проектов реализовано в Российской Федерации.

С 2021 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. Рассмотрим детально транспортно-логистические комплексы стран для оценки потенциала взаимной интеграции.

#### *Казахстан*

В республике Казахстан комплексное развитие логистического комплекса с начала века и реализация крупных инфраструктурных проектов в транспортной отрасли дали импульс для развития экономики страны в целом. Руководством страны выделяются значительные средства, например, на реализацию программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол», было заложено в 2018 году 5,5 млн тенге, что эквивалентно 15,7 млрд долларов по среднему курсу на 2018 год. В результате реализации программы запланировано увеличение к 2025 году ВДС «Транспорта и складирования» на 21,9%, рост производительности труда на 39,9%, рост инвестиций, создание 550,7 рабочих мест [33]. В 2023 году в развитие транспортно-логистического комплекса было инвестировано 1,8 трлн тенге, что на 50% больше 2022 года, а грузооборот вырос на 4,4%, достигнув 980,7 млн тонн.

Интеграция транспортной системы Казахстана, как в рамках ЕАЭС, так и с транспортными коридорами соседних государств осуществляется железнодорожным транспортом, считающимся более доходным транспортом и автомобильным транспортом. За период с 2009 года по 2018 год парк грузовых вагонов вырос на 30391 единиц [34]. По территории республики проходят железнодорожные международные логистические маршруты:

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

Географические преимущества республики Казахстан, местоположение между международными экономическими центрами Китая, России и Европы и структурные изменения в транспортном комплексе объясняют долю услуг транспортно-логистического комплекса в ВВП равную 8,2% в 2023 году, в разделе «услуги» и розничная торговля – 16,8%, доля в валовой добавочной стоимости России составила 7,1%. Республика показывает положительную динамику развития экономических показателей развития транспортно-логистического комплекса. Участие Казахстана в транспортной цепочке между Китаем и Европейским союзом дало возможность нарастить объемы перевозок, в 2023 году по сравнению с 2022 годом перевезено на 19 млн тонн больше, общий прирост в направлении Китай – Европа составил 40%, Европа – Китай 80%. Республика увеличила в 2023 году ВВП на 40% с 2020 года, промышленное производство на 21%. В 2023 году заключены прямые договора с основными провинциями КНР, с железнодорожными китайскими компаниями заключены соглашения о выделении парка контейнеров в количестве 320 тыс. единиц на направление Китай – Европа. На долю Казахстана в сухопутной торговле с Европой приходится 70%, для сравнения на Транссибирской маршрут – всего 30%. Республика Казахстан смогла интегрироваться в китайский проект «Один пояс – один путь», треть транспортного маршрута проходит через Казахстан. В морском порту Ляньюньган (Восточное побережье Китая) в 2014 году построен грузовой терминал, связанный транспортным маршрутом с Сухим портом Хоргос на границе Китая и Казахстана, с дальнейшей перевозкой и транзитом грузов в Россию, Европу, Юго-Восточную Азию. Диверсификация

транспортных маршрутов республики увеличивает грузовые перевозки китайских, вьетнамских, индийских компаний транзитом через Казахстан, в 2023 году объем контейнерных перевозок вырос в направлении Азия – Европа в сто раз. Контейнерный поезд из Чунчина (Китай) – Достык (Казахстан) – Дуйсбург (Германия) находится в пути 13-15 суток.

В реализации стратегии развития отрасли, Казахстан проводит политику привлечения иностранных инвесторов. В общенациональном пуле инвестиционных проектов в несырьевых секторах с реализацией в 2024 году и последующих годах, превышающих 500 млн тенге, в первых 150 проектах 13 проектов относятся к транспортно-логистической отрасли на сумму 481,4 млрд тенге, по среднему курсу 2024 года это составляет 1,1 млрд долларов. Среди инвесторов – Турция, ОАЭ, Швейцария, Франция. Обращает на себя внимание, что Россия участвует в 14 проектах на общую сумму 3000,6 млрд тенге, по среднему курсу 2024 года 6,5 млрд долларов. Проекты реализуются в промышленном и горноперерабатывающем секторе, но отсутствуют в транспортно-логистической отрасли, что по мнению автора является слабым местом стратегии Российской Федерации и позволяет Казахстану выстраивать независимую транспортную политику и в дальнейшем, стать логистическим конкурентом [68].

Наряду со значительным прогрессом в развитии отрасли, существует и ряд барьеров, тормозящих дальнейший рост. Во-первых, это износ фондов автомобильного транспорта (менее 41% грузового автопарка соответствует требованиям европейских стандартов, что ведет к замене национальных перевозчиков на европейских и транзитных перевозках с Евросоюзом). Во-вторых, недостаточен парк грузового автотранспорта для международных перевозок. Парк Казахстана составляет 7462 единиц, для сравнения парк Беларуси – 15000 единиц, Литвы – 40000 единиц. Отсутствие достаточного количества автотранспорта не дает возможности полноценно заместить российские и белорусские автогрузовые перевозки в условиях европейских санкций. Также отметим малую долю в коммерческих автомобильных

перевозках крупных транспортных компаний. В республике 90% грузоперевозок осуществляется малыми предприятиями с парком, состоящим из 1-2 транспортных средства. В-третьих, износ железнодорожного фонда, в 2023 году износ производственных активов составил 67%, локомотивов – 47%, грузовых вагонов – 47%, отсутствие электрификации 70% железнодорожных трасс. И в-четвертых, отметим недостаточное количество «цифровых транспортных коридоров» на базе взаимодействующих между собой национальных центров транспортной логистики и существование альтернативных транспортно-логистических маршрутов: «Северный коридор» и Транссибирская железнодорожная магистраль.

Высокий износ инфраструктурных элементов логистического комплекса, недостаточность автомобильного транспорта снижает эффективность транспортной отрасли, уменьшает конкурентные возможности, не дает максимизировать экономическую выгоду от географического преимущества.

Казахстан как страна не имеющая выход к морю активно стремится развиваться как стратегический логистический хаб Евразии. Своим уникальным географическим положением между Китаем, Россией и Европейским Союзом Казахстан становится важным звеном сухопутной торговли Восток-Запад.

### *Кыргызстан*

Экономика Кыргызстана отстает по данным 2023 года от России, Казахстана, Белоруссии, ВВП республики на 22397%, 1480%, 1053% соответственно, но сопоставима с экономикой Армении – 60,7% от ВВП республики [36]. При этом Кыргызстан обладает большим гидроресурсами, уступая на территории СНГ, только России и Таджикистану. В стране присутствуют крупные месторождения золота, ртути, вольфрама, олова, сурьмы, редкоземельных элементов [37]. Развитие хозяйственного комплекса Кыргызстана, реализация проектов по разработке сырьевых месторождений,

модернизация и строительство объектов обрабатывающей и добывающей промышленности связана с уровнем транспортной инфраструктуры.

Обращает на себя внимание, что за период с 2018 года по 2023 год Кыргызстан продемонстрировал невысокие результаты. Транспортно-логистическая отрасль по причине недостатка финансирования в предыдущий период подошла к 2022 году с изношенной транспортной инфраструктурой [40]: парк грузовых вагонов – на 60%, тепловозов – на 60%, пассажирских вагонов – на 63%, путевой инфраструктуры – на 35%. Отсутствуют современные локомотивы, более 17% рельс не заменены в срок. Отсутствие финансирования увеличило рост объемов невыполненных работ по модернизации железнодорожной инфраструктуры. Устаревшая аналоговая связь, «все каналы, тракты и оборудование построены с использованием воздушной и кабельной линии связи, подвержены быстрому износу и повреждению».

Основным грузовым транспортом в данный период был автомобильный транспорт: перевезено грузов 30,5 млн тонн (94,4% от общего объема), грузооборот составил 1624 млн тонн (58,5% от общего объема). Удельный вес грузовых перевозок и грузооборота на территории Кыргызстана по сравнению с показателями ЕАЭС минимален: 0,26% и 0,06% соответственно. В постсоветский период объемы перевозок снизились более чем в 10 раз. Кыргызстан не имеет выхода к морским границам. Транспортные и транзитные международные коридоры, проходящие через территорию республики являются единственным способом выхода на внешние рынки. В соответствие с национальной классификацией категории дорог мировым стандартам соответствует не более 4,5% [39].

Кыргызстан, по сравнению с Казахстаном, не стал крупным региональным-логистическим хабом в Центральной Азии и важным элементом транспортного коридора Азия – Европа. Успешная реализации инфраструктурных логистических проектов Казахстана в российских регионах согласовывается с общей транспортно-логистической политикой ЕАЭС.

Кыргызстан же, имея выгодное логистическое географическое расположение и обладая существенными сырьевыми ресурсами, может углубить интеграционное взаимодействие и экономическое сближение с партнерами по ЕАЭС при совместном участии в развитии инфраструктуры транспортно-логистического комплекса.

В рамках развития железнодорожного транспорта в республике принята программа «Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы». Важным направлением развития отрасли, обозначено соединение железнодорожным сообщением север и юг республики, что является важной частью генерального плана развития республики на период до 2040 года. В результате поставленных задач, планируется создание единой внутренней и транзитной железнодорожной сети, позволяющей осуществлять национальные экспортные и импортные поставки и связать рынки Юго-Восточной, Западной Азии с Казахстаном и Российской Федерации. «Запланирована реализация проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, что сократит маршрут между Китаем и Юго-Восточной Европой до 900 км. Выполнение программы, ожидается, повлечет рост экономического сотрудничества с ближайшими соседями, позволит создать новый транспортный и транзитный маршрут» [40].

### *Армения*

Республика столкнулась с проблемой частичной транспортной блокады, имея только сухопутные границы с севера с Грузией, на востоке и западе с Азербайджаном и Турцией, на юге с Ираном. Нерешенные территориальные противоречия и военный конфликт с Азербайджаном, обвинения Турции в геноциде, ограничили экономические и транспортно-логистические связи. Армения, имеющая железнодорожную связь с Россией, одного из ведущих торговых партнеров, через Азербайджан, крайне зависима от его позиции. Тем не менее в 2023 году транспортно-логистическая отрасль, под влиянием внешних факторов продемонстрировала противоположные темпы роста. По данным таблицы 14 перевозки воздушным транспортом в первое полугодие

2023 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года увеличились на 178%, железнодорожным транспортом уменьшились на 75%.

Таблица 14 – Отношение объемов перевозок в тыс. тонн в Армении транспортом январь-август 2023 года к январю-августу 2022 года

В процентах

Виды транспорта			
Железнодорожный	Автомобильный	Воздушный	Трубопроводный
75,1	111,6	178,8	95,5

Источник: составлено автором по материалам [41].

Изменения, по мнению автора, объясняются следующими причинами: снижение объемов железнодорожными перевозками является следствием военного конфликта Армении и Азербайджана 2021-2023 годов, что в свою очередь послужило причиной увеличения товарного автомобильного трафика между Арменией и Россией, проходящего через Грузию. Рост товарных перевозок воздушным транспортом был вызван переориентацией части объемов российских воздушных авиалиний на дружественные авиакомпании, по причине закрытия воздушного пространства западных стран для авиакомпаний из Российской Федерации. В условиях экономических санкций Российская Федерация была заинтересована в поиске новых альтернативных внешнеторговых маршрутов, в том числе через Армению. В условиях трансформации для Армении возникли благоприятные факторы встраивания в новые логистические маршруты России. Среди поставленных стратегических задач республика планирует стать частью транспортного коридора «Север – Юг», Индия – Персидский залив – Иран – Армения – Россия (слабыми сторонами проекта является предложение Азербайджаном альтернативного маршрута и отсутствие достаточного финансирования) и модернизировать автомагистраль для перевозки больших объемов контейнерных грузов от КПП

«Бавра» на границы с Грузией до КПП «Мегри» на границе с Ираном. Для Армении развитие транспортно-логистических маршрутов, связывающих ее с Россией и Ираном являются стратегически важными для национальной безопасности.

### *Белоруссия*

Республика Беларусь до 2022 года во внешней торговле ориентировалась на основных партнеров – Россию и Европейский Союз по данным таблицы 15.

Таблица 15 – Ведущие внешнеторговые партнеры Белоруссии в 2021 году

Партнер	Экспорт		Импорт	
	В млн долларов США	Доля в процентах от национального	В млн долларов США	Доля в процентах от национального
Россия	16 375,4	40,9	23 665,7	56,6
ЕС	9 488,4	23,7	6 779,7	16,2
Украина	5 423,5	13,6	1 499,4	3,6
Китай	867,4	2,2	4060,8	9,7
Итого	32154,7	80,4	36 005,6	86,1

Источник: составлено автором по материалам [43].

На долю ЕС и Украины приходилось в 2021 году 37,3% – более трети национального экспорта республики и пятая часть импорта 19,8%. Введенные торговые ограничения в 2022 году повлекли снижение суммарной доли экспорта в ЕС и Украины на 22,8%. Перед республикой встала задача, аналогичная задаче Российской Федерации – переориентации внешней торговли на новые рынки сбыта [44]. Географическое расположение Белоруссии, окруженной с запада странами Европейского Союза и Украиной с юга, дает возможность через транспортную логистическую отрасль России нарастить торговые связи с странами востока и юга, не участвующих в санкциях. В 2022 году через структуру РЖД было отправлено 120 тысяч ДФЭ

контейнеров в Китай, в 5 раз более чем в 2021 году [69], через автомобильную сеть Российской Федерации активизировались перевозки из республики в страны Закавказья, Ирана и Турции.

Важное направление обновленной стратегии республики – 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.

Для белорусских авиаперевозчиков с июля 2021 года было закрыто воздушное пространство Европейского Союза [45], что послужило причиной открытия авиакомпанией «Белавиа» новых направлений и увеличения частоты перелетов в Россию, Армению, Азербайджан, Грузию, Казахстан, Египет, Турцию, Молдову, Туркменистан, Узбекистан.

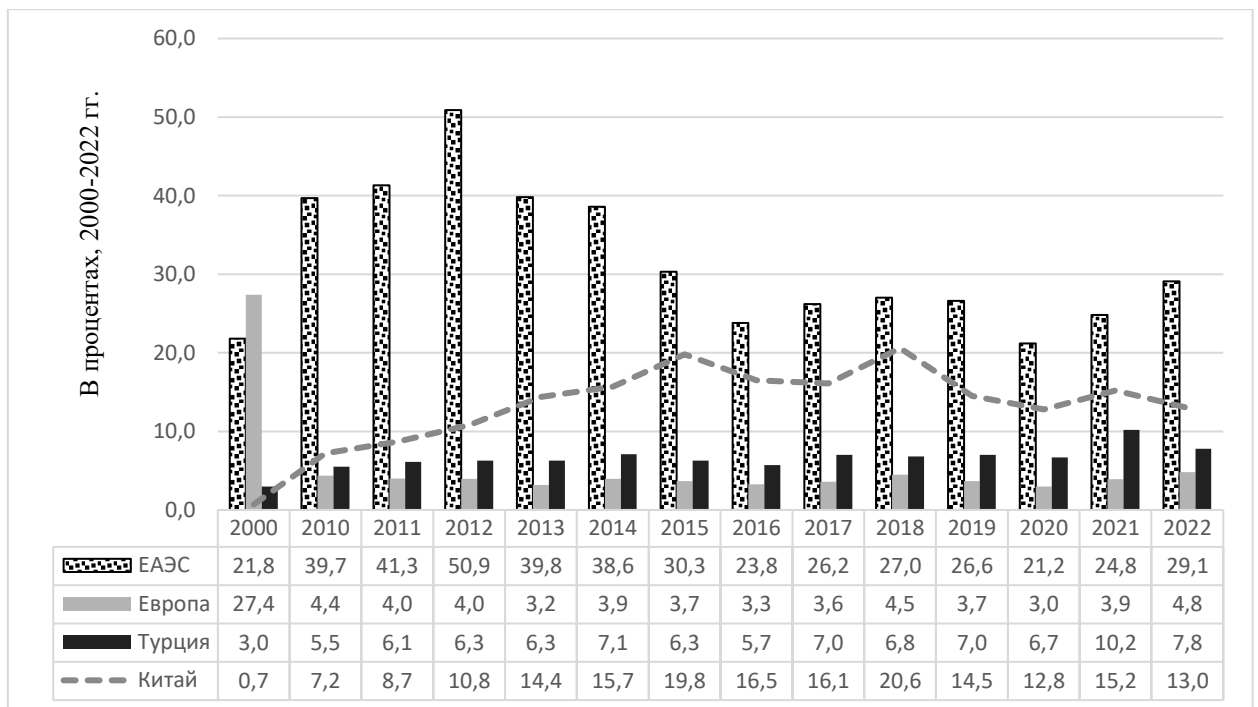
В новых условиях для республики партнерство с Россией фактически стало «окном в мир». Через российские железные дороги, автомобильные магистрали, морские порты, воздушное пространство практически весь экспорт Белоруссии с 2022 года попадает на внешние рынки. В рамках санкционных ограничений для республики важным элементом политики стало согласование общих правил для сотрудничества в логистической сфере с третьими странами, что отразилось в документе «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных автомобильных перевозках» от 29.07.2023 [46].

### *Узбекистан*

Узбекистан – один из ближайших партнеров ЕАЭС. Узбекистан обладает значительными трудовыми и сырьевыми ресурсами, имеет экономически выгодное географическое положение, с севера граничит с членами ЕАЭС Казахстаном и Кыргызстаном, с юга имеет выход на страны центральной и южной Азии. Взаимный интерес Узбекистана и Евразийского экономического союза по сотрудничеству в производственных и торговых

цепочках делает страну важным экономическим партнером с возможным дальнейшим вхождением Узбекистана в объединение. Для молодого регионального союза вхождение нового члена может привести дополнительные экономические возможности с синергическим эффектом и рост международного политического влияния объединения.

Республика Узбекистан в период 2021-2022 годов показала усредненный рост ВВП в год 6,6%, что больше чем в странах ЕАЭС: Кыргызстан – 4,7%, Армения – 4,7%, Казахстан – 4,2%, Россия – 1,7%, Белоруссия – 1,2%. Страна имеет одну из крупнейших экономик Центральной Азии (в 2020 году ВВП был на 650% больше чем у Кыргызстана, на 360% чем у Армении, но составил 33% от ВВП Казахстана). С 2000 года внешнеторговый оборот с странами ЕАЭС занимает существенную часть в национальном торговом обороте Узбекистана, рисунки 18 и 19.

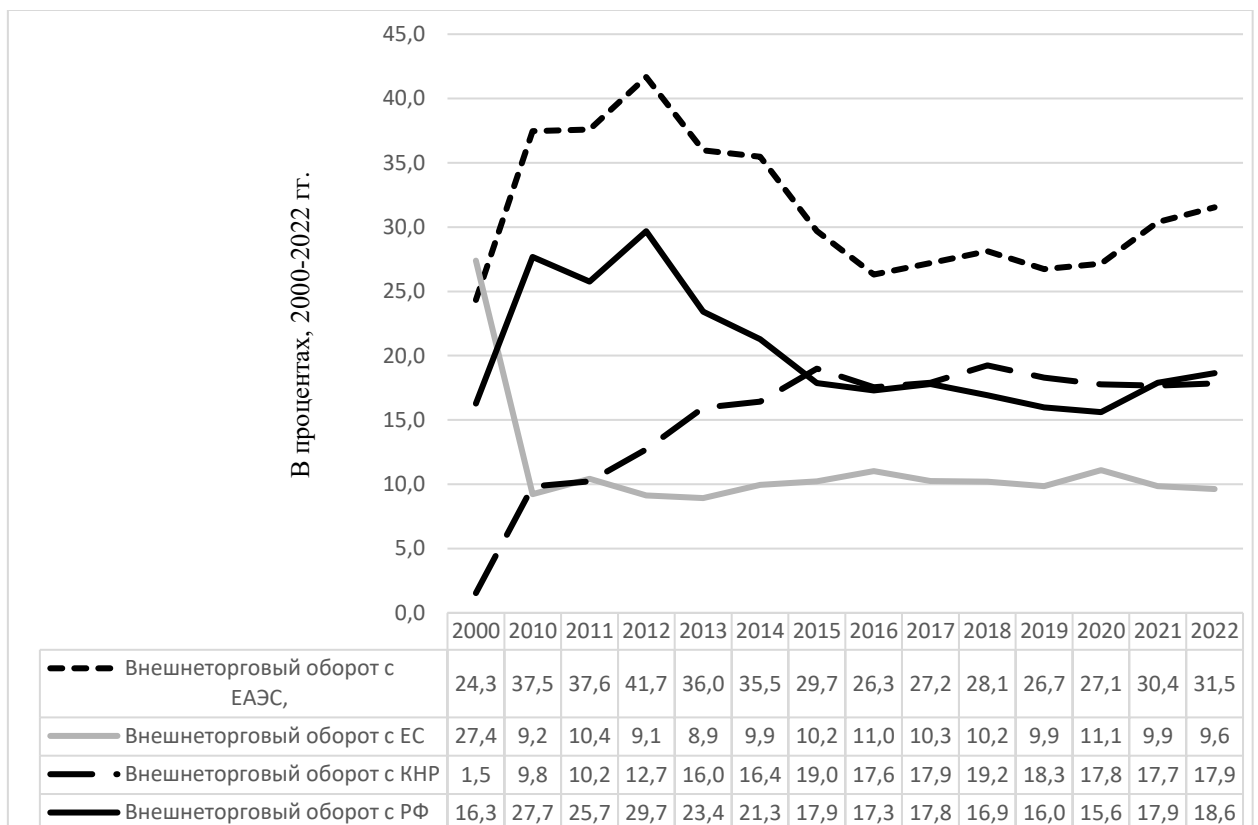


Источник: составлено автором по материалам [47].

Рисунок 18 – Доля экспорта Узбекистана по основным партнерам в национальном экспорте

Для Узбекистана внутренний рынок ЕАЭС является стратегически важным для реализации национальных продуктов, составляя почти треть от общего, превосходя ежегодно сокращающийся европейский рынок сбыта и

растущий китайский внутренний рынок. На рисунках 18 и 19 обращает на себя внимание существенное снижение доли ЕС с 2000 года на 17,8% в 2022 году и нарастающее влияние КНР, торговая доля которого выросла на 16,4% за этот же период. Важным положительным фактором сотрудничества Узбекистана с ЕАЭС и Российской Федерацией стал ежегодный рост внешнеторгового оборота начиная с 2015 года, что дает возможность расширения интеграционных процессов между ЕАЭС и Узбекистаном.



Источник: составлено автором по материалам [82].

Рисунок 19 – Доля импорта Узбекистана по основным партнерам в национальном импорте

Численность населения Узбекистана в 2020 году была больше чем в Армении на 1067%, Белоруссии на 266%, Казахстана на 83%, Кыргызстана на 421%. Евразийский экономический союз, в случае вхождения Узбекистана в объединение, приобретает дополнительные экономические преимущества, в первую очередь, за счет расширения рынка для экспортируемых товаров, интеграция Узбекистана в структуру ЕАЭС увеличит единый рынок союза на 34740 тыс. человек на 18,9% (численность населения Евразийского

экономического союза на 2020 год – 184000 тыс. человек). Увеличение экспорта продукции металлургии, машиностроения, минеральных продуктов, древесины, изделий из каучука, пшеницы и др. по оценкам специалистов Евразийского банка развития может достигнуть 1200 млн долларов [48]. Упрощение доступа компаний ЕАЭС на рынок Узбекистана, совместные проекты на территории с сырьевой базой, большими трудовыми ресурсами и невысокой средней заработной платой (в 2020 году средняя зарплата в Узбекистане составила 266 долларов, что в два раза меньше чем в Казахстане), ожидаемо, дадут экономический эффект для хозяйственного комплекса ЕАЭС, благоприятные условия роста для совместных бизнес проектов в республике. Использование трудового ресурса Узбекистана внесет логичную составляющую в решение приоритетной демографической задачи увеличения активного населения, в России и ЕАЭС в целом. Только в 2019 году по официальным данным в Российскую Федерацию из Узбекистана прибыло 1,039 млн человек, что составляет – 1,5% от занятых в Российской Федерации (потребность в дополнительной рабочей силе в Российской Федерации в 2021 году оценивалась в 1,4 млн человек) [49]. При вхождении Республики Узбекистан в состав ЕАЭС и согласовании норм законодательства, устранения барьеров на перемещение человеческого потенциала экономически активное население объединения увеличится, что для Российской Федерации станет стимулирующим фактором ряда экономических программ. Узбекистан же получает увеличение капиталовложений и инвестиций в экономику со стороны Евразийского экономического союза и России, как крупнейшего инвестиционного центра в объединении. Также, Узбекистан как государство с молодым населением (рост населения в период с 2005 года по 2021 год составил 33%) и имеющее высокий уровень безработицы (в 2020 году – 10,5%, среди граждан молодого возраста 16-30 лет – 17,1%) получает возможности создания дополнительных рабочих мест на территории республики, что

снижает социальную напряжённость и улучшает финансовое положение населения.

Совместные усилия в решении проблем водно-ресурсного потенциала Центрального-Азиатского региона, а именно создание единой системы управления водными ресурсами и увеличение генерирующих мощностей (объем возобновляемых национальных водных ресурсов в Узбекистане составляет 25,4% от объема Казахстана, 33,4% от объема Кыргызстана) стимулируют развитие агропромышленного комплекса и рост производительности орошаемого земледелия [48]. Российская Федерация предпринимает и необходимые политические усилия для расширения интеграционных связей Узбекистана и Евразийского экономического союза.

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 2018 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 место [50]. Узбекистан реализует транспортные проекты Центрально-Евразийского коридора. «Развиваются маршруты Трансазиатского 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. Республика увеличила

протяженность железнодорожного полотна на 1200 км и модернизировала более 3800 км» [48].

Национальная магистраль имеет протяженность 3000 км, связывает страну с Казахстаном через город Каракалпакстан с дальнейшим выходом в Россию, Туркменистан через город Алат с дальнейшим выходом в Иран, Афганистан через город Термез, Кыргызстан через город Андижан с Китаем. На территории Узбекистана в последние десятилетия реализованы крупные автомобильные инфраструктурные проекты: транснациональный маршрут грузовых перевозок Узбекистан – Кыргызстан; Китай (Ташкент, Ош, Иркештам, Кашгар); Автомобильная магистраль Узбекистан – Казахстан (Бейнеу, Акжигит – граница Узбекистана).

Успешная модернизация логистической инфраструктуры с созданием инновационной сети транспортно-логистических центров снизила себестоимость транспортных услуг, увеличила интенсивность транспортного грузооборота с соседними государствами, расширила географию внешнеторговой экономической деятельности: ВВП страны с 2010 года вырос на 77%, экспорт вырос на 12% [51].

### *Россия*

Для сохранения объемов рынка экспорта при введении колоссальных экономических ограничений, России приходится трансформировать свою внешнеторговую политику в быстрых условиях. Значительная часть экспорта России и Белоруссии до 2023 года поставлялась на рынки стран Западной Европы, Японии, Республики Кореи, несмотря на планы стран по диверсификации экспортных поставок.

В таблице 16 показаны доли в экспорте товарных групп транспортировка которых сама по себе становится комплексной экономической задачей. Доля минерального сырья, продукции лесозаготовительной и металлургической отрасли в экспорте Российской Федерации в 2020 году составляла в торговле с ЕС – 69,2%,

в торговле с Китаем – 72%. Транспортировка таких объемов требует значительных логистических затрат, и в случае изменения сложившихся транспортных маршрутов увеличивается себестоимость перевозок, сужается область географической доставки и новых маршрутов.

Таблица 16 – Доля в общем объеме экспорта России в 2021 году по основным товарным группам

Товарная группа	Доля в экспорте, в процентах	Сумма, в млн долларах США	Примечание
Топливоно-энергетической группа	54,3	267 035	Нефть сырая, включая газовый конденсат природный – 21,5%, природный газ – 11,3%
Продовольственные и с/х продукция	7,3	35 905	Злаки – 2,3%
Черные металлы и изделия из них	6,7	32 871	-
Химическая промышленность и каучук	6,6	37 873	Удобрения минеральные азотные и калийные – 1,6%
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	3,5	16 985	-
Цветные металлы и изделия из них	3,5	17 028	-
Итого	81,9	402 697	-

Источник: составлено автором по материалам [71].

Переориентация грузоперевозок с запада на восток с одной стороны увеличивает загруженность одних направлений, но высвобождает транзитные мощности других. От способности транспортно-логистической инфраструктуры совершить быструю перестройку транспортной отрасли и обеспечить необходимое количество грузоперевозок в новых направлениях зависит стабильность функционирования ведущих экспортных отраслей.

Развитие транспортно-логистического комплекса координируется не только приоритетами энергетической стратегии страны и прогнозными балансами топливно-энергетических ресурсов, но и стратегиями добычи сырья, так как возможные сбои и снижение производительности действующей системы влекут за собой риски снижения конкурентоспособности.

Таблица 17 – Объемы и доход российских экспортных поставок в 2022 году

Товарная группа	Общая добыча, млн тонн	Экспорт		
		Экспорт, млн тонн	Доля в процентах в адрес Европы	Доля в процентах в адрес стран, участвующих в санкциях
Нефть, включая газовый конденсат	512,8	200,5	53,64	64,27
	Доля от экспорта ЕАЭС - 74,1%, Китая - 34,31%, Турции - 1,17%, Индии - 0,47%			
Нефтепродукты	270,0	139,2	59,27	79,78
	Доля от экспорта ЕАЭС - 93,3%, США - 12,49%, Турция - 4,97%, Китай - 4,97%, Индия 4,61%, Сингапур - 2,77%, Малайзия - 1,29%, Монголия - 1,2%			
Каменный и бурый уголь	402,1	212,2	20,57	54,49
	Доля от экспорта ЕАЭС - 97,5%, Турция - 6,9%, Китай - 15,59%, Индия - 3,69%, Вьетнам - 3,51%, Марокко - 3,33%, Малайзия - 1,69%			
Лесоматериалы необработанные и продольно- распиленные	-	42,9	20,17	29,6
	Доля от экспорта ЕАЭС - 94,7%, Китай - 37,5%, Узбекистан - 5,1%, Индия - 4,19%, Вьетнам - 3,73%, Марокко - 2,65% (Европа - 25,7%)			
Черные металлы и изделия из них	-	47,65	20,0	35
	Доля от экспорта ЕАЭС - 85,42%, Турция - 14,4%, Тайвань - 10%, РБ - 7%, Казахстан - 5,8%, Китай - 5,3%, Мексика - 4,5%, Узбекистан - 3,8%			

Источник: составлено автором.

В таблице 17 рассчитан тоннаж грузов и доли экспорта в страны Западной Европы. Оценка позволит оценить увеличение нагрузки на транспортно-логистическую инфраструктуру, выраженное в переориентации экспортных потоков груза с западного на восточное и южное направление, вследствие изменения географии перевозок.

Одна из наиболее «пострадавших» экспортных товарных групп – нефтепродукты. КНР и Индия лишь частично заинтересованы в импорте переработанных продуктов из нефти, так как сами ориентированы на переработку сырой нефти.

Республика Беларусь также столкнулась с задачей переориентации с западного направления на азиатских партнеров, что автоматически увеличивает нагрузку на транспортно-логистический комплекс Российской Федерации и ЕАЭС, по причине географического расположения республики.

Гарантия стабильной работы транспортно-логистического комплекса, в условиях изменения вектора поставок и увеличения объемов перевозок на отдельных направлениях, влияет на внешнеторговую политику России, дальнейшее развитие экспортно-ориентированных отраслей и интегрированных с ними сегментов экономики.

Оценка географического расположения добычи и центров производства товарных экспортных групп (нефти, нефтепродуктов, угля, древесина, продукции черной металлургии) показывает наиболее загруженные маршруты транспортной инфраструктуры и позволяет определять последовательность действий для реализации программы модернизации комплекса и формирования необходимой транспортно-логистической инфраструктуры. В 2020 году основная добыча нефти в Российской Федерации приходилась на европейскую часть и Западную Сибирь – 89,7% [73] от общего объема. При отсутствии на настоящий момент новых трубопроводных сетей по маршруту Западная Сибирь – Дальневосточный федеральный округ (далее – ДВФО),

перетранспортировка увеличивает нагрузку на танкерный флот и портовую инфраструктуру европейской части России.

Нефть, наиболее значительная составляющая российского экспорта, доставляется, в подавляющем большинстве, трубопроводами по территории Российской Федерации, железнодорожный транспорт перевозит около 13% общего объема. Крупнейшими добывающими компаниями (по данным 2020 года) являются Роснефть – 4,9%, Лукойл – 17,1%, Сургутнефть – 12,8%, Газпромнефть – 8,6%, Татнефть – 6,1%, Газпром – 4,4 %, с суммарной долей в национальной добыче 90,9%.

Нефтепроводная инфраструктура выигрывает по стоимости логистических затрат по сравнению с железнодорожным транспортом, который используется в случае отсутствия возможности транспортировки нефтепроводами, и при угрозе смешивания в трубопроводе низкосернистой нефти высокого качества с более дешёвыми марками [74]. При пересечении национальных границ для дальнейшей транспортировки зарубежным потребителям в западных российских регионах на трубопроводную сеть приходится 25,3%, на портовую инфраструктуру 35,7%, в восточных регионах на нефтепроводы 17,2%, морские порты 21,8% [73].

Переориентация значительных экспортных нефтяных объемов с Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции (далее – НГП) Уральского федерального округа (далее – УФО) в восточный регион возможно осуществить морским способом через Северный морской путь (далее – СМП), морские порты в дальнейшем через проливы Босфорский, Суэцкий и Панамские каналы, трубопроводным и/или железнодорожным транспортом. Задача отгрузки дополнительных объемов морским путем в Китай и другие восточные страны зависит от наличия свободных танкерных мощностей, требует обхода запрета страхования российских перевозок ведущими западными страховыми компаниями, поиска экономически выгодных маршрутов. Отгрузки трубопроводным способом по территории Российской Федерации в восточном направлении ограничено пропускными возможностями магистрального нефтепровода «Трубопроводная система

Восточная Сибирь – Тихий океан» (80 млн тонн в 2023 году). Возможным решением может стать транзит через трубопроводную, железнодорожную и портовую инфраструктуру Казахстана. При условии согласования условий и дальнейших санкционных ограничений на импорт нефти из России, Казахстан способен частично компенсировать странам Западной Европы недостачу нефти с поставкой, в том числе через российскую транспортную инфраструктуру, а освободившиеся национальные транспортные мощности в направлении Восточной Азии передать Российской Федерации. Перевозки железнодорожным транспортом через восточную железнодорожную транспортную сеть ограничены пропускными возможностями Транссиба, наличием свободного парка цистерн и увеличивающимися логистическими затратами.

«В России функционирует 32 нефтеперерабатывающих завода (далее – НПЗ), в Северном федеральном округе (далее – СФО) и Дальневосточном федеральном округе (далее – ДВФО) находится три: Ачинский, Ангарский и Комсомольский НПЗ с суммарной мощностью 25,7 млн тонн в год» [75]. Основные объемы экспортных отгрузок НПЗ транспортировались через западную часть Российской Федерации – 89,5% (123, 88 млн тонн), через восточную часть Российской Федерации – 10,5 % (15,31 млн тонн). Китай импортирует из Российской Федерации, в основном, сырую нефть для дальнейшей ее переработки (68,79 млн тонн сырой нефти в год, нефтепродуктов 6,9 млн тонн).

При вступлении в силу санкционных ограничений, запрета на импорт из Российской Федерации продуктов нефти и переработки, полностью компенсировать рынок западных стран и Южной Кореи затруднительно, так как альтернативные крупные рынки Китая и Индии обладают собственной нефтеперерабатывающей промышленностью и заинтересованы в закупках именно сырой нефти для дальнейшей переработки. Направлением сбыта продукции отрасли могут стать страны Центральной Азии (Узбекистан, Таджикистан, Пакистан), Тихоокеанского региона (Сингапур, Малайзия), Турция с долей 10% на 2020 год в российском экспорте, но маловероятно, что

полностью компенсируют попавший под санкции объем. Одним из возможных решений проблемы отрасли может стать государственная программа стимулирования экономического развития нефтехимической промышленности на территории Евразийского экономического союза, существенного потребителя продукции отрасли.

Угледобывающая промышленность в 2023 году из общей добычи в 402,1 млн тонн экспортировала 212,2 млн тонн, то есть 55,7% от общей добычи. Крупнейшие эксплуатируемые месторождения сконцентрированы в восточных федеральных округах, доля СФО от национальной добычи составила 76,4%, ДВФО – 19,6%. Главным экспортным поставщиком является Сибирский федеральный округ с 79,5% от общего объема. Западными транспортно-логистическими маршрутами зарубежным потребителям было отгружено 51,3%, через восточные магистрали 48,7% [73]. Восточноазиатским партнером в 2023 году поставлено 103,34 млн. тонн, в адрес Республики Кореи, Тайвань и Японии – 55,86 млн. тонн, что составляет 54% от дальневосточного экспорта [76].

При реализации стратегии увеличения пропускной возможности транспортной системы при перенаправлении европейских объемов в азиатские регионы, учитывается факт того, что Республики Корея, Тайвань, Япония – страны, присоединившиеся к санкциям в отношении Российской Федерации, продолжают импортировать значительные объемы российского угля. Конкурентами на азиатском рынке в поставках угля являются Австралия, Индонезия, Монголия (в 2023 году доля в угольном импорте Китае составляла Австралии – 48%, Индонезия – 18%, Россия – 14,4%, Монголия – 12,2%) [77]. Учитывая, что на рынки Западной Европы приходилось всего 20,6% от экспорта угля, угольная отрасль наименее «страдает» от введенных санкций по сравнению с нефтеперерабатывающей и рассмотренной далее металлургической отраслями. Продолжение внешнеторгового угольного сотрудничества с Японией, Южной Кореей, близость крупных азиатских рынков (доля Китая – 15,59%, суммарная доля Индии, Вьетнама и Малайзии – 10%), портовой тихоокеанской инфраструктуры к угледобывающим регионам,

позволит компенсировать потери при условии увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта.

Металлургическая отрасль произвела в 2023 году 198,5 млн тонн продукции [78]. Железнодорожный транспорт в 2023 году перевез 66,4 млн тонн продукции черной металлургии, из нее экспортировано 47,65 млн тонн продукции, доля европейских потребителей составила 20%. Доля производства в общем объеме экспорта из УФО, СФО и ДВФО составляет 38,5% (Кемеровская область – 12,8%, Челябинская область – 12,3%, Свердловская область – 8,8%, Оренбургская область – 3,1%). Возможным направлением сбыта продукции металлургии могут стать рынки Китая, Мексики, Узбекистана, Вьетнама и Филиппин с суммарной долей в российском экспорте на 2023 год – 16,7%. Металлургическая отрасль оказалась в сложной ситуации с закрытием европейских рынков и возможной приостановкой сотрудничества с некоторыми азиатскими государствами (Тайвань, Южная Корея). «Критическая ситуация» усугубилась значительным ростом стоимости транспортной составляющей при перевозке металлопродукции. В июле 2022 года расходы на экспорт металлопродукции в среднем достигли 15% от конечной стоимости продукции, в направлении на Дальний Восток – 23%, это почти в два раза больше по сравнению с расходами на транспортную составляющую четырьмя месяцами ранее. Транспортные расходы выросли с 40 долларов на тонну в январе до 56 долларов на тонну в июне [79]. В случае сохранения экспортной восьмипроцентной надбавки на тарифы железнодорожных перевозок, морские перевозки в азиатском направлении будут более выгодными, несмотря на то, что возможности также сильно ограничены.

Китай, как один из крупнейших производителей стали, не планирует существенно наращивать объемы поставок в страну (Китай в 2020 году экспортировал черных металлов на сумму 33,4 млрд долларов, импортировал на сумму 33 млрд долларов). Возможными направлениями экспорта могут стать страны Центральной Азии: Пакистан, Иран и Афганистан. С помощью реализации крупных совместных инфраструктурных региональных проектов,

создания новых добывающих и обрабатывающих промышленных предприятия можно стимулировать спрос на продукцию российской металлургии.

Лесная промышленность и лесоперерабатывающая отрасль в 2023 году экспортировала 42,9 млн тонн продукции, доля Европы составила 25,7%, Китая – 35,7%. На суммарную долю в лесозаготовках УФО, СФО и ДВФО пришлось 47,09%. Географическая близость уральских, сибирских и дальневосточных центров лесодобычи к восточным границам Российской Федерации, при готовности транспортной системы справиться с возросшим трафиком в адрес Китая, Индии и других азиатских партнеров, позволит сохранить транспортные издержки в приемлемом диапазоне. Другим направлением увеличения объемов являются рынок Узбекистана и других государств Центральной Азии с возможным согласованием маршрутов через территорию Казахстана.

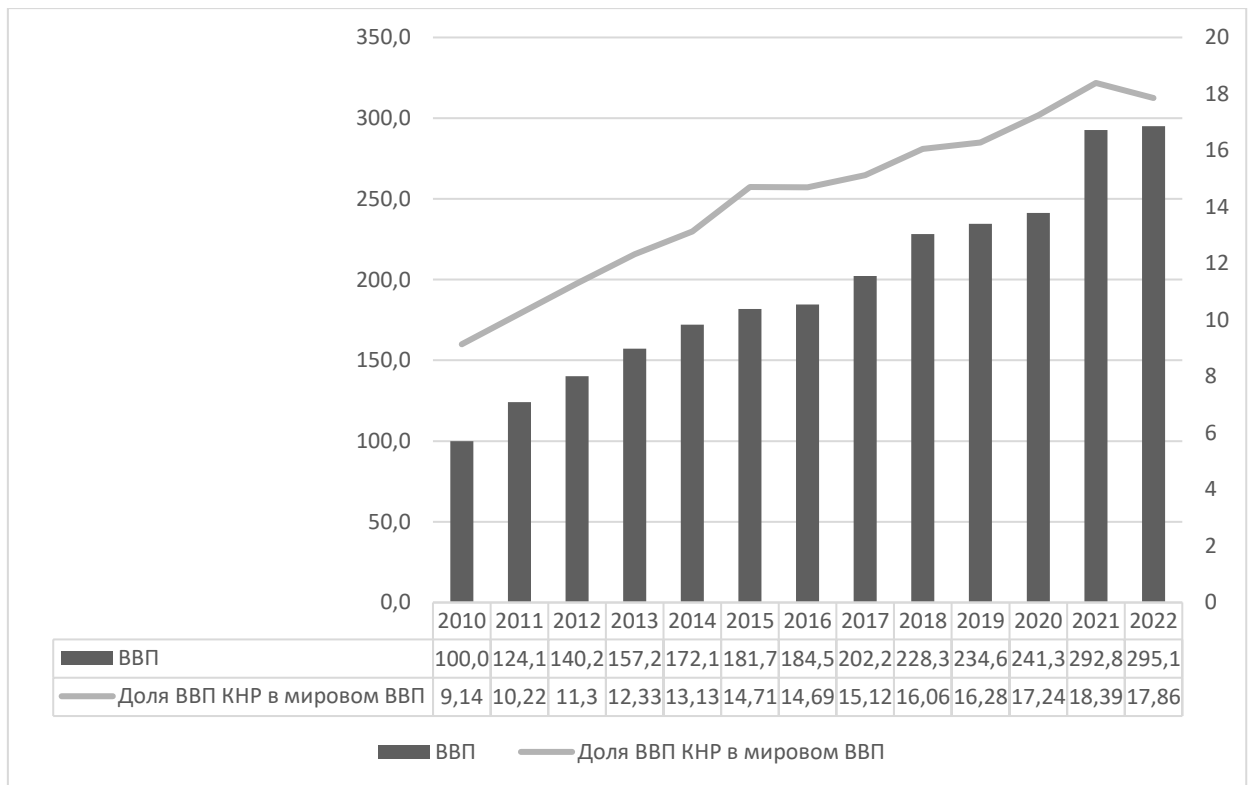
Китай является крупнейшим производителем и потребителем угля (56% мирового потребления, в 2023 году импорт угля составил 293,2 млн тонн, экспорт 4 млн тонн), существенный рост и нестабильность цен на природный газ, сокращение добычи угля в отдельных странах в предыдущие годы, экономические и политические противоречия между КНР и Австралией (одна из крупнейших производителей и экспортера угля в республику в предыдущие годы) увеличивает потребности Китая в угольном сырье.

Импорт древесины и изделий из нее вырос с 2010 года в 2022 году вырос на 143% и составил 70 млн куб. метров. Россия – основной торговый партнер КНР с долей 18,3%, ближайший конкурент за рынок Новая Зеландия (9,8%) и Германия (7,6%) [80].

За последнее десятилетие Китай нарастил потребление целого ряда продуктовых групп, что отразилось в росте импорта. С 2010 года в республике в 2022 году вырос импорт пшеницы на 809% до 10,0 млн тонн, круп и муки на 931,5% до 53,2 млн тонн, сахара на 298,0% до 5,3 млн тонн, риса на 1579% до 6,2 млн тонн, сои на 212,8% до 90,5 млн тонн. Продолжающийся рост ВВП КНР и в дальнейшем будет стимулировать рост потребления, что ставит перед

Российской Федерацией задачи увеличения производства и роста экспорта сельскохозяйственной продукции в сторону Китая.

Рост потребления газа прогнозируется не только в КНР по сравнению с 2020 годом до 2030 года на 115-130 млрд куб. м. в год, но и в Индии на 70 млрд куб. м газа в год, и других странах Юго-Восточной Азии на 70 млрд куб. м в год. Общий прирост на эти рынки может составить к 2030 году 270 млрд куб. м газа в год. (ПАО «Газпром» в 2021 году добыл 514,79 млрд тонн природного и попутного газа).



Доля ВВП Китая от мирового ВВП построено по шкале справа, 2010-2022 гг.

Источник: составлено автором по материалам [23].

Рисунок 20 – ВВП КНР в текущих долларах США в процентах по отношению к 2010 году

Рост потребления связан с ростом экономики Китая. Экономика КНР в 2010-2022 годах показывала положительную динамику, рисунок 20.

Негативным фактором может стать рост цен на энергетическое сырье и неопределенность направления экономической динамики стран Западной Европы, одного из ведущих внешнеторговых партнеров КНР (доля Китая в 2021 году в импорте ЕС составила 22,3%, США – 18,3%) [81].

В целом, рынок Китая является для экспортных товаров Российской Федерации экономически привлекательным и емким. Географическая близость, растущая потребность в минеральных ресурсах являются стимулирующим фактором поступательного развития внешнеторговых взаимоотношений. Рынок КНР интересен для всех стран ЕАЭС, в меньшей степени для Белоруссии (составляет 8,5% от общего внешнеторгового объема) и более важным для экономики Кыргызстана (33,3%), России (18,4%), Армении (19,0%) и Казахстана (22%) [82].

### **Выводы по главе 2**

1) Проведенное исследование доказывает, что процесс формирования и функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на современном этапе обусловлен необходимостью углубления интеграции стран ЕАЭС для создания единого экономического пространства. При наличии объективных факторов развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, таких как географическое положение и транзитный потенциал, существуют барьеры, сдерживающие возможности интеграционного развития ЕАЭС. Несоответствие уровней состояния национальной транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС, стратегий внешнеторгового процесса стран, уровня цифровизации национальных транспортно-логистических комплексов существенно затрудняют формирование единого транспортно-логистического комплекса ЕАЭС.

2) Одним из ключевых препятствий для эффективного развития транспортной интеграции ЕАЭС являются санкционные ограничения, ограничивающие экспортно-импортные операции, доступ к технологиям и инвестициям, изменению транспортно-логистических маршрутов. Однако, в условиях санкций существенно возрастает роль внутри региональных связей и значение региональных транспортно-логистических коридоров, а также переориентация на альтернативные маршруты. В условиях санкционных войн развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС требует изменения

стратегии использования существующей инфраструктуры, развития новых логистических маршрутов и логистических хабов на основе единой инвестиционной политики, создания гармонизированной цифровой системы управления, расширения сотрудничества с дружественными странами.

3) Для развития евразийской интеграции важнейшее значение играет создание международных транспортно-логистических коридоров и новое глобальное позиционирование стран ЕАЭС, обеспечивающих не только региональное транспортно-логистическое обслуживание, но и развитие связей ЕАЭС с внешним контуром международного транспортно-логистического комплекса.

4) Развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС обеспечивает конкурентоспособность национальных экономик стран ЕАЭС, стимулируя внешнюю торговлю, международное движение капитала и рабочей силы. Функционирование транспортно-логистического комплекса ЕАЭС оказывает мультипликативный эффект на экономику, стимулируя развитие инфраструктуры.

## Глава 3

### **Предложения и рекомендации по развитию современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС в целях расширения взаимного торгово-экономического сотрудничества**

#### **3.1 Обоснование механизмов и инструментов развития современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС в целях расширения взаимного торгово-экономического сотрудничества**

Исходя из стратегического подхода к развитию транспортно-логистическому комплексу ЕАЭС как ключевому фактору углубления современных интеграционных процессов в Евразийском Союзе и расширении торгово-экономического сотрудничества, целесообразно провести анализ и сформулировать предложения по эффективному использованию механизмов и инструментов современного транспортно-логистического комплекса ЕАЭС.

Расширение взаимного торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС через созданные в рамках объединения механизмы и инструменты взаимодействия и форматы сотрудничества предоставляют хорошую возможность для сопряжения национальных интересов государств – членов организации с задачами развития. Оценка глубинных изменений, которые пронизывают мировую систему международных отношений, диктует необходимость совместной выработки действительно необходимых механизмов и инструментов, которые бы отвечали стратегическим задачам функционирования и развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС [143].

Договором о Евразийском экономическом союзе, в статье 86 предусмотрено, что страны члены ЕАЭС проводят скоординированную транспортно-логистическую политику, применяя принципы конкуренции,

открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. В предыдущих главах рассмотрено влияние развития транспортно-логистического комплекса на развитие национальных экономик стран членов ЕАЭС, таблица 18.

Таблица 18 – Экспорт и импорт оказанных транспортно-логистических услуг в ЕАЭС (за 6 месяцев 2023 года)

Страна	Экспорт услуг, млн долларов США		Импорт услуг, млн долларов США		Доля транспортных услуг и поездок в экспорте, в процентах	Доля транспортных услуг и поездок в импорте, в процентах
	1 полугодие 2022 года	1 полугодие 2023 года	1 полугодие 2022 года	1 полугодие 2023 года		
Армения	1388	2533	883	1567	69,7	81,6
Беларусь	4428	4201	2208	2801	Данные отсутствуют	
Казахстан	3358	4805	4154	5839	73	56,2
Кыргызстан	164	504	230	529	82,6*	73,2*
Россия	24953	20177	32110	35977	54,2	64,3
*Данные по Кыргызстану – за 1 квартал 2023 года.						

Источник: составлено автором по материалам [70].

Переориентация транспортно-логистических маршрутов поставок ЕАЭС на рынки Азии, Африки и Латинской Америки происходит в условиях возвращения сложных технологических производств в развитые страны; развитие процессов импортозамещения в ответ на санкционные войны; замена одних видов транспорта на другие с появлением новых международных факторов, таких как удорожание топлива, ужесточение экологических требований, отсутствие стандартизированных нормативных требований к международной логистике; формирование новой топологии сетей.

Механизм упрощения и стандартизации таможенных процедур реализуется на сегодняшний день в рамках принятой Высшим Евразийским

экономическим советом дорожной карты по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». Ключевым аспектом в дорожной карте принадлежит развитие современной технологической бизнес-среды, реализуемой на основе цифровой инфраструктуры. Дорожная карта включает 340 мероприятий по 62 направлениям. Для этого предполагается принять 130 нормативно-правовых актов, в том числе изменения в Договоре о ЕАЭС и Таможенном кодексе Союза [83].

В настоящем исследовании рассмотрим наиболее значимые механизмы развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС. По нашему мнению, наиболее важными являются следующие механизмы: интеграция информационных систем; развитие мультимодальных транспортных маршрутов, упрощение и стандартизация таможенных процедур; создание инфраструктуры и логистических хабов.

Важность межрегиональной кооперации в рамках Евразийского экономического союза подтверждается и сотрудничеством по новым инициативам по развитию механизмов, способствующих обмену информацией и кооперации. В числе таких инструментов – портал по межрегиональному сотрудничеству, работающий как интернет-платформа в результате взаимодействия с регионами и бизнес-сообществом [144].

Для проработки цифровых инициатив и реализации проектов сформированы стартовые механизмы в ЕАЭС [83], в число первых трех инициатив вошли цифровые транспортные коридоры в ЕАЭС, интегрирующие данные о транспортных средствах, грузах, разрешительных и сопроводительных документах, унифицированная система поиска «Работа без границ» и Евразийская сеть промышленной кооперации, субконтрактации и трансфера технологий, разработанная для информирования малых и средних предприятий о возможности участия в производственных цепочках производителей и возможности продвижения товаров в цифровых экосистемах государств-членов, таблица 19.

Таблица 19 – Систематизация механизмов интеграции информационных систем стран ЕАЭС

Основные направления интеграции информационных систем стран ЕАЭС	Практическая реализация	Риски и барьеры практической реализации
Интегрированная система отслеживания грузов и обмена информацией между транспортными организациями	Интегрированная информационная система отслеживания грузов ЕАЭС (ИИС ЕАЭС) является ключевым элементом интеграционного процесса. Она обеспечивает обмен информацией между национальными информационными системами стран ЕАЭС по следующим направлениям: таможенное администрирование, техническое регулирование, санитарный контроль и др.). С 2024 года развивается наполнение ИИС данными	Наличие различий в национальных нормативных актах и технических требованиях к информационным системам. Темпы интеграции различаются в зависимости от уровня развития информационных систем и готовности к сотрудничеству. Недостаточное обеспечения защиты данных и защиты несанкционированного доступа к информации. Необходимы значительные инвестиции в техническое развитие систем и обучение персонала
Таможенное администрирование	Создана система прослеживания товаров. Внедрена система маркировки и прослеживания отдельных видов товаров, таких как обувь, табачные изделия, лекарства. Продолжает развиваться перечень товаров, подлежащих маркировке. Внедрение системы маркировки является механизмом борьбы с контрафактом и нелегальным оборотом	
Санитарный, ветеринарный и фитосанитарный контроль	Внедрена электронная ветеринарная сертификация при перемещении животных и продукции животного происхождения между странами ЕАЭС	
Электронная торговля	Развитие единой платформы и точки доступа к новым сервисам. Создание цифровых транспортных коридоров	

Источник: составлено автором.

Целями интеграции информационных систем ЕАЭС являются упрощение процедур для устранения барьеров интеграции национальных информационных систем; повышение прозрачности, обеспечивающей доступ к информации для всех участников рынка и государственных структур; сокращение издержек, связанных с обработкой и передачей информации; повышение таможенного контроля; разработка новых технологических платформ для развития цифровых сервисов и платформ.

Развитие транспортно-логистического комплекса реализуется с определением источников и механизмов финансирования проектов и программ стран-членов ЕАЭС. Управление инвестиционными проектами для транспортно-логистического комплекса Евразийской экономической комиссией осуществляется на сметном финансировании. На рассмотрении находятся предложения о переходе к бюджетированию ЕАЭС и увеличении источников дохода бюджета ЕАЭС [145]. Предлагается, что наряду с существующими взносами стран-членов ЕАЭС, источниками могут быть экспортные пошлины. Механизмы целевого кредитования проектов и программ для транспортно-логистического комплекса находятся в стадии разработки. Специальные инструменты рефинансирования уполномоченных банков и институтов развития также могут быть внедрены для проектов, направленных на повышение эффективности торгово-экономического сотрудничества.

К инструментам, облегчающим функционирование книжки международной дорожной перевозки (далее – МДП) (Конвенция МДП) уже отнесены проекты электронной книжки. Электронная система МДП (далее – e-TIR) позволяет перейти к безбумажной системе с полностью компьютеризированными процедурами, то есть использовать инструменты, основанные исключительно на электронном взаимодействии и обмене данными между перевозчиками и представителями таможенных органов в момент введения сведений о грузах.

Инструментами, реализующими стратегию развития транспортно-логистического комплекса, являются: государственные программы и программы финансирования; развитие программ государственно-частного партнерства в инвестировании объектов транспортно-логистического комплекса; разработка единые стандартов; обучение кадров по единым образовательно-профессиональным стандартам.

*Евразийские транспортные коридоры* - как инструмент развития ТЛК ЕАЭС в целях расширения торгово-экономического сотрудничества, обеспечивающие грузовые перевозки и организационно-правовые условия их осуществления привлекают внимание и развиваются по нескольким причинам. В контексте геополитического значения евразийский регион служит важным связующим звеном между странами Европы и Азии. Постоянно развивающееся сопряжение с Китайской Инициативой «Один пояс, один путь» (английский «Belt and Road Initiatives») направлено на улучшение связи и сотрудничества, стимулирует инвестиции и развитие инфраструктуры. Развитие новых транспортных маршрутов позволяет странам диверсифицировать свои торговые партнерства и уменьшать зависимость от отдельных цепочек поставок, делая глобальную торговлю более устойчивой. Современные технологии, включая системы управления логистикой и интеллектуальные транспортные решения, позволяют более эффективно развивать и управлять этими коридорами. Механизмы для развития транспортной и таможенной инфраструктуры [136] дополняются и инновационными инструментами: цифровыми платформами с встроенными модулями прогнозной аналитики и анализом эффективности по загруженности маршрутов. В целом, цифровые сервисы транспортной инфраструктуры в соответствии с программными документами и законодательством государств-членов ЕАЭС являются инструментами обеспечения транзита и мультимодальности [84], подчеркивающие внедрение современных трендов развития транспортной инфраструктуры.

Условием внедрения новых инструментов и механизмов остается обеспечение их функционирования без барьеров, что соответствует базовому принципу интеграции в Союзе. Для учета всех особенностей, барьеров, препятствий, изъятий проводится работа над понятийным аппаратом с учетом ранее выработанных принципов об их недопустимости в рамках Союза и необходимости сокращения. Разработан и внедрен информационный ресурс «Функционирование внутренних рынков Евразийского экономического союза» [85] и единая база препятствий в электронном виде – Реестр препятствий. В соответствии с Докладом ЕЭК о барьерах и ограничениях ЕАЭС «Белая Книга» в согласованном перечне транспортной отрасли отражены четыре ограничения и три изъятия, применяемых всеми государствами-членами, в том числе, например, запрет на каботажные автомобильные перевозки. До 2025 года в ЕАЭС будут созданы условия для устранения и повышения эффективности использования автотранспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов. Тем не менее, отметим, что в соответствии с докладом «О ситуации по устранению препятствующих функционированию внутреннего рынка Евразийского экономического союза барьеров...» отнесение мер торгово-экономического регулирования в отдельных ситуациях носит субъективный характер: препятствие для одного государства-члена может быть эффективным инструментом регулирования для другого. Поэтому признание барьера говорит о начале переговорного процесса, а реализация намеченных планов осуществляется в течение определенного периода времени.

Препятствие не всегда может быть отражено как барьер или ограничение в нормативно-правовой базе или аналитической записке, например, в соответствии со SWOT-анализом по участию Кыргызской Республики в ЕАЭС и развитию торгово-экономического сотрудничества [86] и выделением «возможностей» и «угроз»: одной из проблем является «запутанный, бюрократизированный аппарат наднационального управления». В документе отмечается несоответствие между законодательством на уровне

ЕАЭС и национальном праве, при этом зафиксирована низкая активность представителей Кыргызской Республики в разработке нормативно-правовых актов ЕАЭС. Одной из возможностей авторы документа указывают – переориентацию на рынок Китая, и создание и финансирование Россией Российско-Кыргызского фонда развития (далее – РКФР), основными задачами которого являются улучшение экономического сотрудничества, модернизация и развитие экономики Кыргызстана. При этом если создание РКФР является возможностью повышения эффективности торгово-экономического сотрудничества стран ЕАЭС: Россия предоставила РКФР 500 млн долларов уставного капитала и 500 млн долларов заемного капитала для предоставления финансовых услуг малым и средним компаниям Кыргызстана, запущено около 722 проектов с общим кредитом в размере 226 млн долларов США, в основном в жилищной сфере и инфраструктуре, текстильной и пищевой промышленности, в сельском хозяйстве, а также в торговле и транспорте, достижением фонда стало снижение общих процентных ставок после давления, оказанного на финансовый рынок Кыргызстана, то возможность переориентации на рынок Китая нельзя рассматривать однозначно эффективно с точки зрения торгово-экономического сотрудничества. Основными инвесторами в регион выступают две страны – Казахстан и Узбекистан: на середину 2023 года совокупный объем прямых инвестиций в другие республики региона составил около 1,1 млрд долларов, почти миллиард (около 87 процентов) поступил из Казахстана. Большие инвестиции в развитие союзной страны направляет и Россия: по итогам девяти месяцев 2023 года российские деловые круги вложили в республику более 130 млн долларов и занимают лидирующие позиции с Китаем. На фоне укрепляющегося сотрудничества между Кыргызстаном и Китаем повышается зависимость Кыргызстана от Китая: число китайских компаний в республике увеличивается, «китайские» кредиты и увеличение численности рабочих. Крупнейшим кредитором Кыргызстана на сентябрь 2024 года стал Экспортно-импортный банк Китая [87]. Чрезмерная экономическая

зависимость от Китая противоречит наращиванию экономической мощи в рамках ЕАЭС, который в том числе совершенствует обеспечение экономической безопасности страны в рамках Союза.

Таблица 20 – Ключевые факторы влияния на развитие транспортно-логистического комплекса ЕАЭС в современных условиях

Группа факторов	Фактор	Проявление
Геополитическая и геоэкономическая реальность	ЕАЭС как современное интеграционное объединение	Стремиться к созданию единого экономического пространства с целью стать наиболее конкурентоспособным в мировой экономике. Развитый единый транспортно-логистический комплекс является фундаментом для полной интеграции
	Мировая конкуренция в новых условиях	В новых условиях развития национального суверенитета страны ЕАЭС должны обеспечить конкурентоспособность своих товаров и услуг, а логистика обеспечит конкурентную стоимость, скорость транспортировки и доступность продукции на международных и национальных рынках
	Изменение геополитической обстановки	Необходимость диверсификации торговых потоков и развития альтернативных логистических маршрутов, необходимость гибкого реагирования на изменения в мировой торговле
Внутренние вызовы и возможности реагировать на них в ЕАЭС	Неравномерность социально-экономического развития стран ЕАЭС	Разрыв в уровне развития стран ЕАЭС требует создания механизмов, обеспечивающих равный доступ к рынкам и возможностям для всех участников экономического пространства, выравниванию экономического ландшафта
	Наличие потенциала транзитного значения транспортных коридоров	Страны ЕАЭС обладают значительным транзитным потенциалом
	Недостаточная развитость логистической инфраструктуры	Существование проблемы с качеством дорог, пропускной способностью железных дорог, нехватка складских помещений и недостаток логистических услуг
	Административные барьеры и неэффективные процедуры	Сложности с таможенным оформлением, пограничным контролем, замедляющими скорость движения грузов и повышающих издержки для бизнеса

Источник: составлено автором.

Механизмы и инструменты для достижений интеграционного взаимодействия стран ЕАЭС охватывают широкий спектр направлений, включая строительство и модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры, гармонизацию нормативно-законодательной базы, развитие цифровых технологий и упрощение процедур.

Анализ особенности развития ЕАЭС систематизировать факторы, таблица 20, которые обосновывают необходимость выработки нового концептуального подхода в стратегии совершенствования механизмов и инструментов развития современного транспортно-логистического комплекса ЕАЭС.

### **3.2 Методические подходы к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС**

Развитие интеграционных процессов между участниками Евразийского экономического союза характеризуется различной скоростью, что объясняется особенностями национальной политико-экономической и институциональной среды участников объединения. Задачи и приоритеты национальных элит стран ЕАЭС в ряде совместных экономических задач и интеграционного сосуществования не тождественны, в значимых вопросах интересы экономико-политических элит участников объединения приводит к конкурентным противоречиям и столкновению к конфликтам интересов за рынки сбыта.

Участники объединения подошли к вступлению в интеграционный проект с неоднородным общественно-социальным, экономическим уровнем развития, потенциалом возможностей, с различными политическими стратегиями процесса объединения. В результате реализации долгосрочной стратегии проекта ЕАЭС и расширением интеграционных горизонтальных и вертикальных взаимосвязей, согласованной экономической наднациональной политики с третьими странами, предполагалось появление новых инновационных направлений синергического экономического

взаимовыгодного роста, создание набора механизмов и инструментов минимизации последствий неблагоприятных внешних тенденций. Общее экономическое пространство Евразийского экономического союза, ожидаемо, должно было стать трамплином для ускорения конвергенции хозяйственных систем, роста внутреннего рынка, прогресса в производственно-технологическом сотрудничестве через расширение кооперационного сотрудничества и формирование новых производственных цепочек, в первую очередь, в инновационных сегментах экономики [138]. Особое место, как стратегически важного элемента в этом процесса отведено транспортно-логистическому комплексу ЕАЭС.

Для оценки влияния современных экономических процессов на развитие интеграционного объединения используются экономические и социальные показатели и индикаторы. Использовать для анализа все существующие параметры не представляется возможным в данном исследовании. 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) [88].

Актуальность разработки методического подхода к оценке влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС обосновывается внешнеэкономической ролью Российской Федерации и 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.

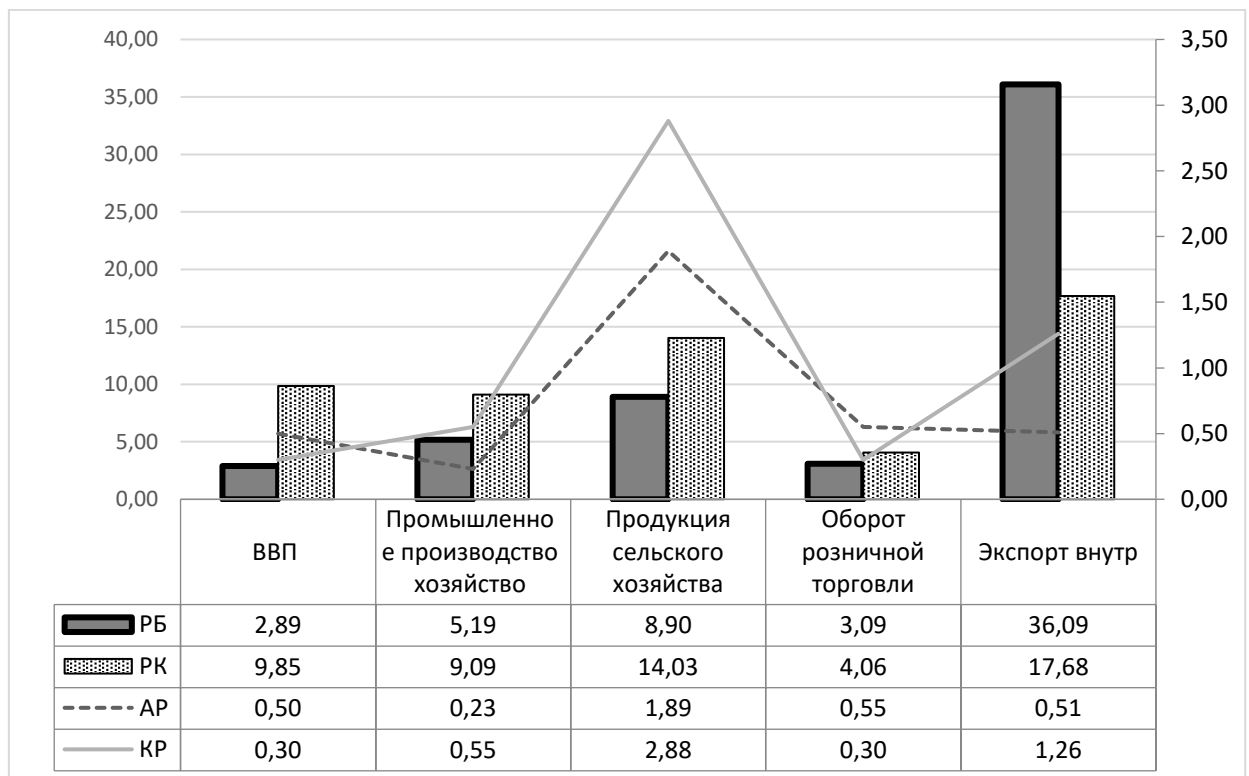


График значений Армении (АР) и Кыргызстана (КР) построены со шкалой справа.

Источник: составлено автором по материалам [88].

Рисунок 21 – Экономические показатели участников ЕАЭС в 2023 году по отношению к Российской Федерации

Основные экономические показатели стран участников ЕАЭС представлены на рисунке 21. Отметим, что для графической визуализации шкала значений по целому ряду экономических показателей Армении и Кыргызстана отделена от шкал других стран, что еще раз подчеркивает несопоставимость отдельных значений внутри интеграционного объединения

и требует новых показателей для оценки эффективности внешнеэкономического курса 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 21.

Таблица 21 - 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 [89; 90].

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. Например, одной из задач политики

Европейского союза стало вовлечение регионов в пространство своего влияния внедрением стандартов, в том числе через финансово-экономические инструменты – инвестиции, заимствования, совместные предприятия. К программам Евросоюза, нацеленным на постсоветское пространство относятся: Восточное партнёрство, Креативная Европа (цель проекта – включение шести стран бывшего СССР, включая Армению в орбиту влияния Европейского Союза), «Соединение Европы и Азии» (проект, опубликованный в 2018 году, совместное коммюнике стратегии внешней политики, направленной на экономическое и политическое сопряжение с государствами азиатского региона, в том числе с Республикой Кыргызстан.

Примечание – Дифференциация участников ЕАЭС по ВВП в 2021 году.

Китайская народная республика стала важнейшим внешнеторговым партнером, инвестором для стран постсоветского пространства. Стратегия Китайской республики «Один Пояс, один путь» предполагает вовлечение Армении и Кыргызстана в единое транспортно-логистическое пространство Китай – Европа с доминированием китайских предпринимательских ресурсов. Соединенные штаты через поощрение включения Республики Армения и Кыргызской Республики в мировые экономические и политические организации, продвижение идеалов американского общества, активное сотрудничество с организациями, в которых США играют определяющую роль (НАТО, Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН), образовательных и информационных ресурсов, финансовых институтов, экономических брендов, долларизации национальных систем создают предпосылки включения республик в орбиту американских экономических интересов. Армения и Кыргызстан сопоставимы по основным экономическим показателям, приложение А.

Выбор Армении и Кыргызстана в рамках ЕАЭС был обоснован следующими «схожими» показателями: структурой, объемами и уровнем диверсификации промышленного производства и внешнеторговых

взаимосвязей; объемами и динамикой ВВП; уровнем благосостояния населения и динамикой демографических процессов.

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.

Показатели рассматриваются как в абсолютных величинах в разрезе годовых значений и в динамике на исследуемом интервале, так и в относительных величинах по отношению к показателям других экономических участников интеграционного объединения и наиболее важных внешних партнёров ЕС, США, КНР.

Абсолютные параметры в меньшей степени позволяют провести сравнительную оценку при использовании наборов разномасштабных числовых данных. Динамика экономических показателей находится в зависимости от целого ряда факторов, вызванными как внешними глобальными, так и внутренними национальными причинами. Анализ динамики позволит выделить факторы, лежащие в основе изменений в хозяйственном комплексе объединения, в том числе и влияние развития транспортно-логистического комплекса, и определить экономические тенденции на внутреннем интеграционном пространстве, что будет способствовать обоснованию оперативного обновления и корректировки внешнеэкономической роли Российской Федерации. Показатели, описывающие качественные характеристики экономик, реагируют на изменения внутренних и внешних, по отношению к объединению, систем с различным временным лагом и скоростью экономической реакции. Одним из основных количественных показателей является внутри региональная торговля и производные от неё индикаторы. В работе предлагается использовать 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. Для исследования внешнеторговых отношений предлагается рассмотреть функцию с двумя переменными, где в зависимости от задачи на выбранном временном интервале в качестве переменных выступают обобщённый экспорт/импорт (в том числе и от предоставления транспортно-логистических услуг), инвестиции, розничная торговля. Значением функции является относительное значение, позволяющие определить взаимозависимость или сопоставить сравниваемые абсолютные значения. Расчёт проводится «перекрёстно» между парами государств для определения общности и различий в протекающих интеграционных процессах в рамках ЕАЭС и сопоставляется со средними значениями. В рамках любого интеграционного объединения существует иерархия участников союза, есть лидеры – «экономические локомотивы организации», аутсайдеры и хозяйственные середняки. Для оценки протекающих процессов в предыдущем параграфе выбраны экономически схожие хозяйственные субъекты интеграционного объединения и на основе выбранных функций проведены вычисления и выполнена графическая визуализация.

На начальном этапе, 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).

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

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

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

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

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

$$Ind1 = \sum_{t=i}^j export_t^{(k_1, k_2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j export_t^{(k_3, k_4)} - \text{отношение экспорта страны } k_1 \text{ в страну } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ к экспорту страны } k_3 \text{ в страну } k_4 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ в процентах, } Ind1(k_1, k_2, k_3, k_4, i-j). \quad (6)$$

В случае, когда  $k_1$  совпадает с  $k_3$ , динамика показателя  $Ind1$ , формула (6), на выбранном интервале показывает динамику изменения экспорта в страну  $k_2$  по отношению к динамике экспорта в международный субъект  $k_4$ .

$$Ind2 = \sum_{t=i}^j export_t^{(k_1, k_2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j RetailTurnover_t^{(k_2)} - \text{отношение экспорта страны } k_1 \text{ в страну } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ к розничной торговли страны } k_2 \text{ с года } i \text{ по } j \text{ в процентах, } Ind2(k_1, k_2, i-j) \text{ в процентах.} \quad (7)$$

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

$$\text{Ind3} = \sum_{t=i}^j \text{export}_t^{(k_1, k_2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j \text{import}_t^{(k_2)} - \text{отношение}$$

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

Динамика индикатора  $\text{Ind3}$ , 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.

$$\text{Ind4} = \sum_{t=i}^j \text{import}_t^{(k_1, k_2)} \times 100\% / \sum_{t=i}^j \text{import}_t^{(k_1)}, - \text{отношение}$$

импорта страны  $k_1$  из страны  $k_2$ , к национальному импорту  
страны  
 $k_1$   $\text{Ind4} (k_1, k_2, i-j)$ . (9)

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

Введённые 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 счёт эффекта сглаживания, при увеличении временного интервала, более точно определяются тенденции в экономических системах, обеспечивая более объективную систему оценки интеграционных процессов.

Анализ динамики четырёх введённых 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.

Достоверность индексов опирается на объективную статистику, что является большим преимуществом перед субъективными оценками, сформированными на основании мнения отдельно взятых экспертов. Объективными трудностями при осуществлении расчетов стали ограничения доступа к статистической информации по ряду показателей после санкций 2022 года. Для восполнения статистических данных были использованы зеркальные данные международной статистики и данные, рассчитанные автором по информации, публикуемой ЮНИКТАД. Анализ проводился с использованием всех возможных данных на основе фактических и зеркальных.

Для наглядного применения методики оценки влияния интеграционных процессов на национальные хозяйственные системы использованы данные Армении и Кыргызстана за период с 2011 года по 2021 год, как ранее выбранных государств наиболее близких по экономическим показателям.

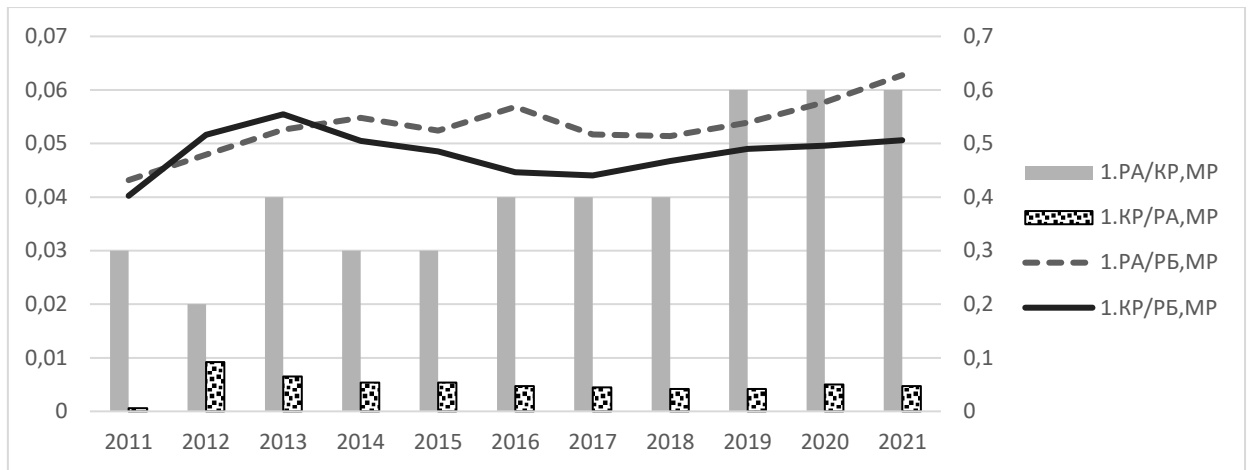
При сравнении изменения показателей национального экспорта Армении (далее – РА) и Кыргызстана (далее – КР), как взаимно с друг другом, так и с Беларусью (далее – РБ), по отношению к национальному экспорту, рисунок 22. Для оценки используем показателя  $IndI$  с 2011 по 2021 год ( $i=2011$ ,  $j=2011, 2012-2021$  годы) со следующими параметрами:

– РА/КР,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$  – Кыргызстан,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(PA, KP, PA, MP, 2011-j)$ ;

– КР/АР,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – Армения,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(KP, PA, KP, MP, 2011-j)$ ;

– РА/РБ,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$  – республика Беларусь,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(PA, PB, PA, OM, 2011-j)$ ;

– КР/РБ,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – республика Беларусь,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(KP, PB, KP, MH, 2011-j)$ .



Динамика РА/РБ и КР/РБ использует шкалу справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 22 – Динамика показателя  $Ind1$  для оценки изменения взаимного экспорта Армении и Кыргызстана и экспорта в Белоруссию

Обе республики продемонстрировали опережающий рост экспортных поставок в адрес Белоруссии по отношению к национальному экспорту. Взаимная торговля между государствами остаётся на крайне низком уровне уступая объёмам Республики Беларусь, для Армении в 10,3 раза, для Кыргызстана в 11,15 раза, при этом Армения обгоняет Кыргызстан по динамике роста взаимных экспортных поставок и в Республику Беларусь.

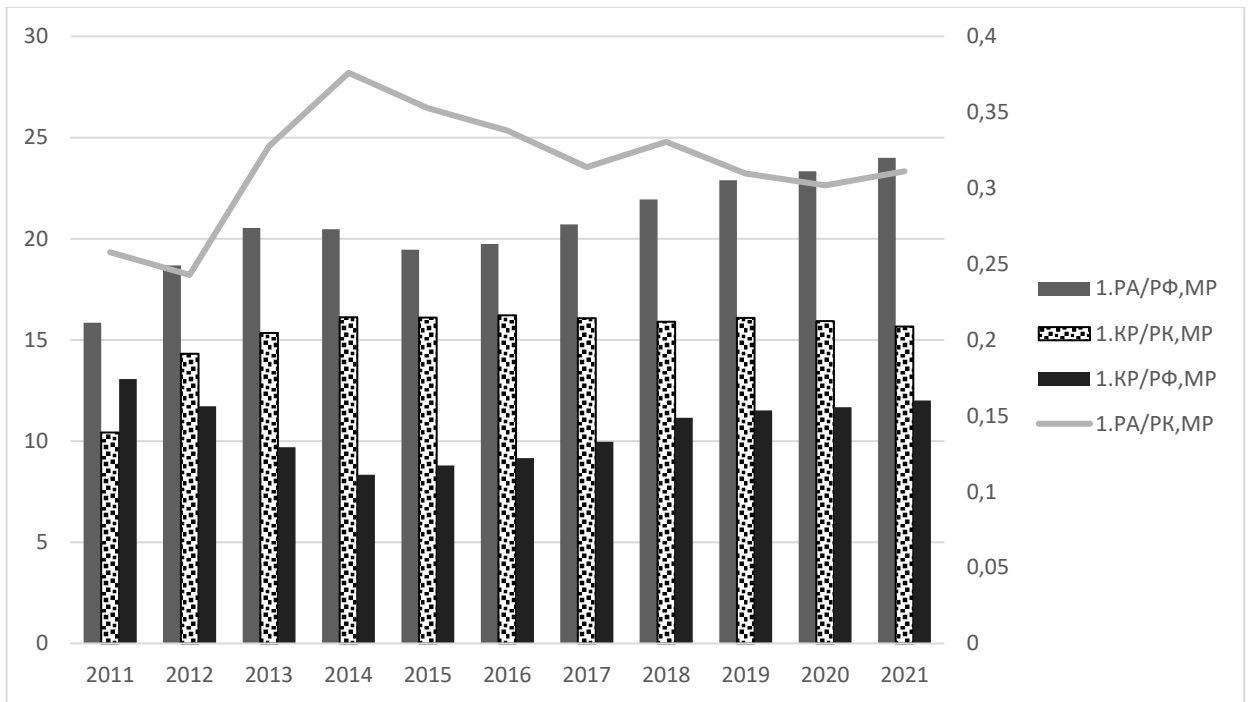
Сравним динамику национального экспорта Армении (далее – РА) и Кыргызстана (далее – КР), в Казахстан и Россию по отношению к национальному экспорту. Для оценки исследуем динамику показателя  $Ind1$  со следующими значениями:

– РА/РФ,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$ , – Россия,  $k_4$  – мировой рынок;  $Ind1(РА, РФ, РА, МР, 2011-j)$ ;

– КР/РФ,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – Россия,  $k_4$  – мировой рынок;  $Ind1(КР, РФ, КР, МР, 2011-j)$ ;

– РА/РК,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$  – Казахстан,  $k_4$  – мировой рынок  $Ind1(КР, РК, КР, МР, 2011-j)$ ;

– КР/РК,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – Казахстан,  $k_4$  – мировой рынок  $Ind1(КР, РК, КР, МР, 2011-j)$ .



Динамика РА/РК построена со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 23 – Динамика показателя Ind1 для оценки экспорта Армении и Кыргызстана в Россию, Армению и Кыргызстан в Казахстан

Динамика показателя на рисунке 23 наглядно доказывает, что для Республики Армения Россия стала наиболее динамично растущим рынком потребителем армянских продуктов и одним из ведущих торговых партнёров с ежегодным увеличением. Казахстан остаётся второстепенным направлением экспорта для Армении с крайне несущественным приростом объёмов. Значения экспорта Кыргызстана в Казахстан продемонстрировали положительную динамику с 2011 года по 2021 год. Экспорт Кыргызстана в Россию существенно снизился в период с 2012 года по 2015 год с дальнейшим постепенным ростом показателя, но не достиг значений 2011 года. Для Армении российский рынок является доминирующим в союзе, что открывает возможности для продвижения армянских товаров на рынки Республики Беларусь, Республики Кыргызстан, Республики Казахстан. Кыргызстан ориентирован на рынки Российской Федерации и Республики Казахстан и имеет низкую экспортную реализацию в направлении Республики Армения и Республики Беларусь.

Для оценки доли экспорта республик Армении и Кыргызстана в ЕАЭС и Европейский Союз рассмотрим динамику показателя *IndI* со следующими параметрами:

– РА/ЕАЭС,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$  – ЕАЭС,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(РА, ЕАЭС, РА, МР, 2011- j)$ ;

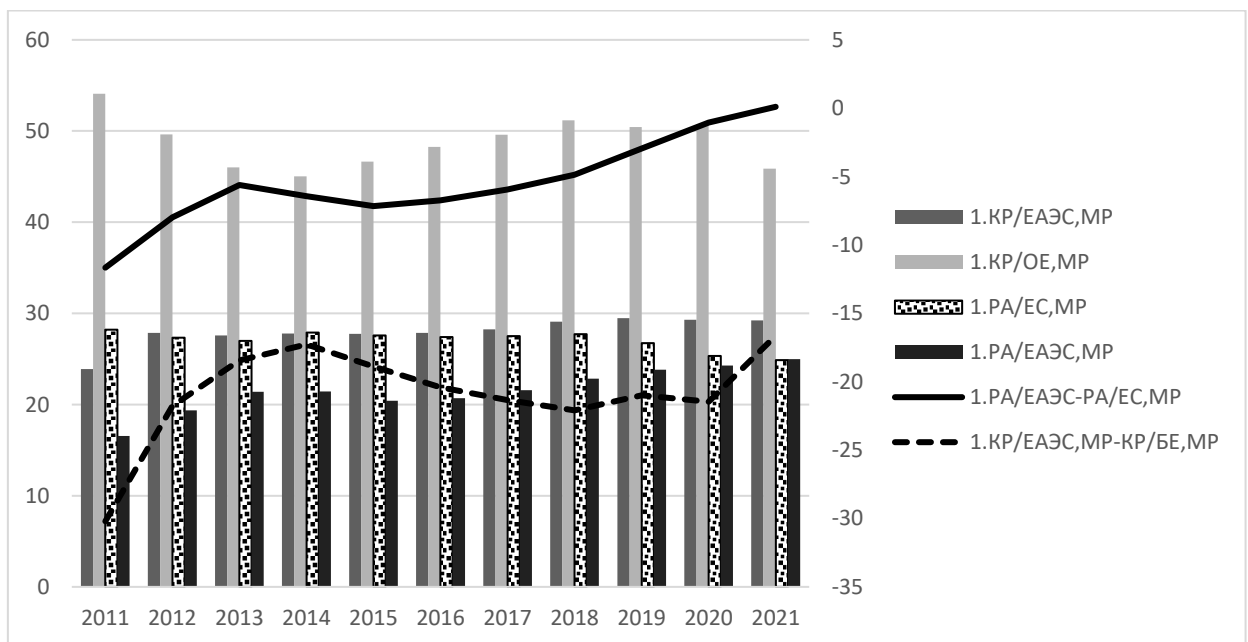
– КР/ЕАЭС,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – ЕАЭС,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(КР, ЕАЭС, КР, МР, 2011- j)$ ;

– РА/ЕС,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$  – Европейский союз,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(РА, ЕС, РА, ОМ, 2011- j)$ ;

– КР/БЕ,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – объединённая Европа,  $k_4$  – мировой рынок,  $IndI(КР, БЕ, КР, ОМ, 2011- j)$ ;

– разница между РА/ЕАЭС и РА/ЕС;

– разница между КР/ЕАЭС и РА/БС.



Разница РА/ЕАЭС-РА/ЕС и КР/ЕАЭС-КР/БЕ шкала справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 24 – Динамика показателя *IndI* для оценки экспорта Армении и Кыргызстана в ЕАЭС, Армении в Европейский союз, Кыргызстана в объединённую Европу

Анализируя график на рисунке 24, делаем вывод, что для Армении и Кыргызстана объединённый интеграционный рынок стал ведущим с ежегодной положительной динамикой. РА продемонстрировала ежегодную

положительную динамику роста экспорта в страны ЕАЭС, увеличив значение параметра на 50% с 2011 года по 2021 год с опережающими темпами в сравнение с Кыргызстаном. Армения сократила отставание от Кыргызстана почти в два раза. Кыргызстан увеличил долю экспорта на пространстве ЕАЭС от национального экспорта в период с 2011 года по 2021 год на 15,36%, оставаясь на уровне 2014 года. Для Армении и Кыргызстана рост экспортных поставок в страны-партнёры Евразийского экономического союза происходит с опережающей динамикой по сравнению с европейскими партнёрами. Для Армении значение параметра  $AP/EAЭС$  в 2011 году отставало на 11,53 процента от  $AP/EC$ , в 2021 году «превзошло» соответственно на 0,1 процент. Для Кыргызстана значение параметра  $KP/EAЭС$  в 2011 году отставал на 37,42 процента от  $KP/BE$ , в 2021 году отставание сократилось более чем в два раза до 15,94 процентов [43].

Примечание – Рассчитано автором от табличной части к диаграммам.

Республика Армения за рассматриваемый период увеличила объёмы национальных экспортных поставок по отношению ко всем участникам объединения и соответственно, во всем интеграционном объединении продемонстрировала стабильный рост рассматриваемого показателя *Ind1* в рамках союза за весь исследуемый период. В меньшей степени рост поставок пришёлся на рынки Казахстана и Кыргызстана, в 2021 году республика экспортировала с нарастанием от 2011 года в адрес Республики Беларусь больше чем в Кыргызстан и Казахстан на 201,78% и 1030,44% соответственно и в адрес России на 7714,07% и 39393,18% соответственно. Экономика Армении показала более стабильный рост экспорта в направлении Белоруссии, Кыргызстана, России и ЕАЭС, без резких колебаний, за исключением казахстанского рынка, где основной рост пришёлся на период с 2011 года по 2014 год с дальнейшим снижением. Армения, уступая в 2011 году Кыргызстану в интенсивности внутреннего экспорта к 2021 году, наиболее

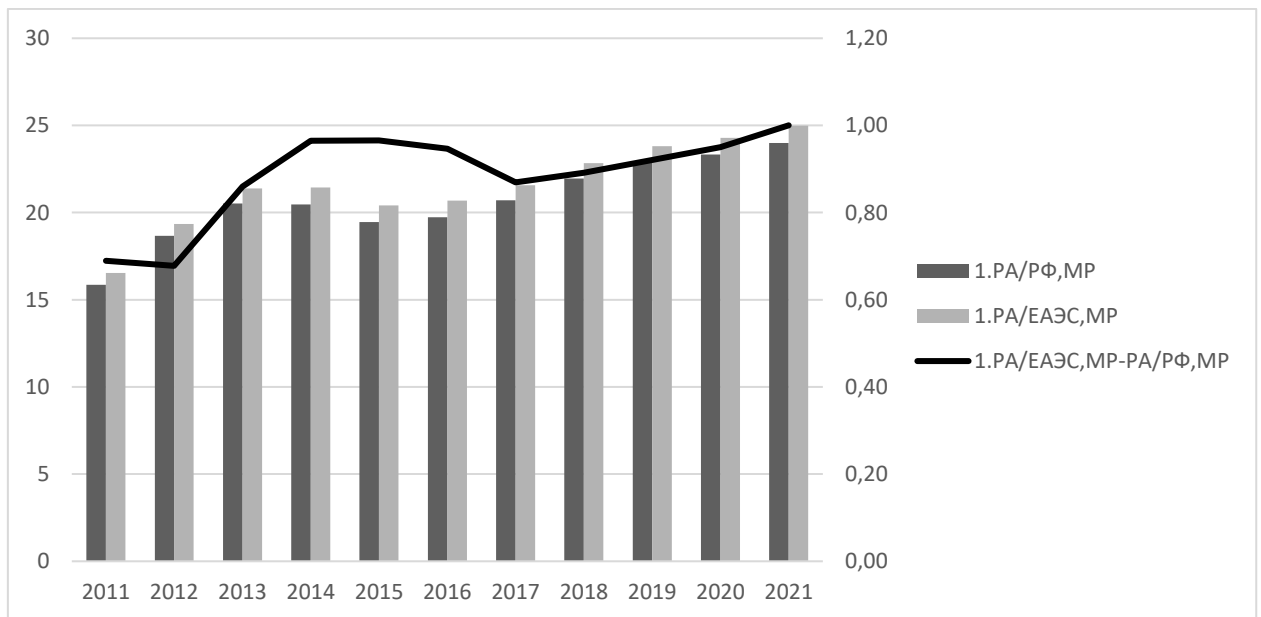
успешно воспользовалась преимуществами общего интеграционного пространства и опередила Кыргызстан по темпам роста экспорта.

Проведём оценку экспорта республик Армении и Кыргызстана в Россию и Евразийский Экономический Союз по отношению к общему национальному экспорту, используем следующие параметры для показателей *Ind1*:

– РА/РФ,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$ , – Россия,  $k_4$  – мировой рынок,  $Ind1(PA, РФ, PA, MP, 2011-j)$ ;

– РА/ЕАЭС,  $k_1, k_3$  – республика Армения,  $k_2$ , – ЕАЭС,  $k_4$  – мировой рынок,  $Ind1(PA, ЕАЭС, PA, MP, 2011-j)$ .

Отдельно сравним экспорт Армении в ЕАЭС и Российской Федерации и оценим зависимость экспорта Армении в Евразийский союз от экспорта в Россию, как долю «разницы» между данными объёмами по годам по отношению  $Ind1(PA, ЕАЭС, PA, MP, 2011-j) - Ind1(PA, РФ, PA, MP, 2011-j)$ .



Доля взаимной разницы – шкала справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 25 – Динамика показателя *Ind1* для оценки экспорта Армении в Россию и ЕАЭС и доля взаимной разницы

График динамики показателя на рисунке 25 демонстрирует взаимную близость значений показателя  $Ind1(PA, РФ, PA, MP, 2011-j)$  и  $Ind1(PA, ЕАЭС, PA, MP, 2011-j)$ , доля разницы показателей  $Ind1(PA, РФ, PA, MP, 2011-j)$  и

$Ind1(PA, EAЭС, PA, MP, 2011-j)$  за исследуемый период колеблется в диапазоне менее 1%, следовательно, можно заключить, что экспорт Армении в адрес Евразийского экономического союза находится в прямой зависимости от экспорта в адрес Российской Федерации и именно российский рынок, определяет в рамках объединения вектор развития хозяйственного комплекса Армении.

Кыргызстан с 2011 года также увеличил экспортные поставки на интеграционном пространстве. Наименьший рост международных экономических связей в рамках ЕАЭС наблюдался для Кыргызстана в направлении Армении, максимальный с Казахстаном, экспорт в Российскую Федерацию остаётся на высоком уровне, но без стабильного роста. Республика с 2011 года нарастила значения показателя к 2021, КР/РА на 0,01%, КР/РБ на 0,1%, КР/РК на 5,24%, КР/РФ снизился на 1,05%.

Для оценки доли экспорта Кыргызстана в Россию и Казахстан по отношению к национальному экспорту используем следующие параметры для показателя  $Ind1$  с 2011 по 2021 год ( $j=2011, 2012...2021$ ):

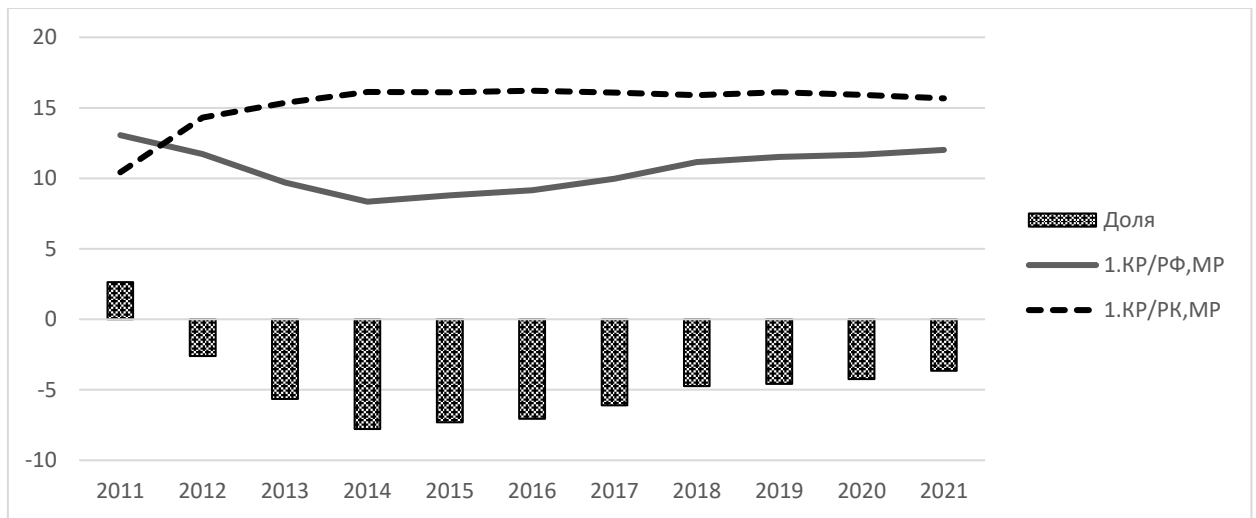
– КР/РК,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  - Казахстан,  $k_4$  – мировой рынок,  $Ind1(KP, PK, KP, MP, 2011-j)$ ;

– КР/РФ,  $k_1, k_3$  – республика Кыргызстан,  $k_2$  – Россия,  $k_4$  – мировой рынок;  $Ind1(KP, PΦ, KP, MP, 2011-j)$ ,

также сравним экспорт Кыргызстана в Россию и Казахстан и оценим динамику изменения объемов экспорта в Российской Федерации по отношению к РК как долю «разницы»:  $Ind1(KP, PΦ, KP, MP, 2011-j) - Ind1(KP, PK, KP, MP, 2011-j)) \times 100\% / Ind1(KP, PK, KP, MP, 2011-j)$ .

Динамика показателя на рисунке 26 демонстрирует что, начиная с 2012 года Казахстан стал в рамках объединения для республики ведущим рынком, сместив Российскую Федерацию на второе место, что вызвано опережающими темпами экономического сотрудничества между Казахстаном и Кыргызстаном в сравнение с Россией и ростом для хозяйственного комплекса Кыргызстана экономических связей с Казахстаном. Важным положительным следствием внешнеэкономической политики и

межгосударственных решений на предыдущем и текущем этапе Российской Федерации стал «эффект увеличения торговых потоков» региональной экономической интеграции в рамках объединения. Поставки товаров Армении и Кыргызстана на международный рынок продемонстрировали смещение объёмов экспортных поставок с ранее первого и ведущего партнёра республики – Европейского союза в адрес Евразийского экономического союза.



2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 26 – Динамика показателя  $Ind1$  для оценки экспорта Кыргызстана в Россию и Казахстан с долей взаимной разницы

Для оценки экспорта Армении с 2011 по 2021 год в Белоруссию и Кыргызстан по отношению к экспорту в Европейский союз (ЕС), и экспорта Кыргызстана в Белоруссию и Армению по отношению к экспорту в объединённую Европу, используем следующие параметры для показателя  $Ind1$  ( $j=2011, 2012, 2021$ ):

– РА/РБ,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$  – республика Беларусь,  $k_4$  – Европейский союз,  $Ind1(РА, РБ, РА, ЕС, 2011-j)$ ;

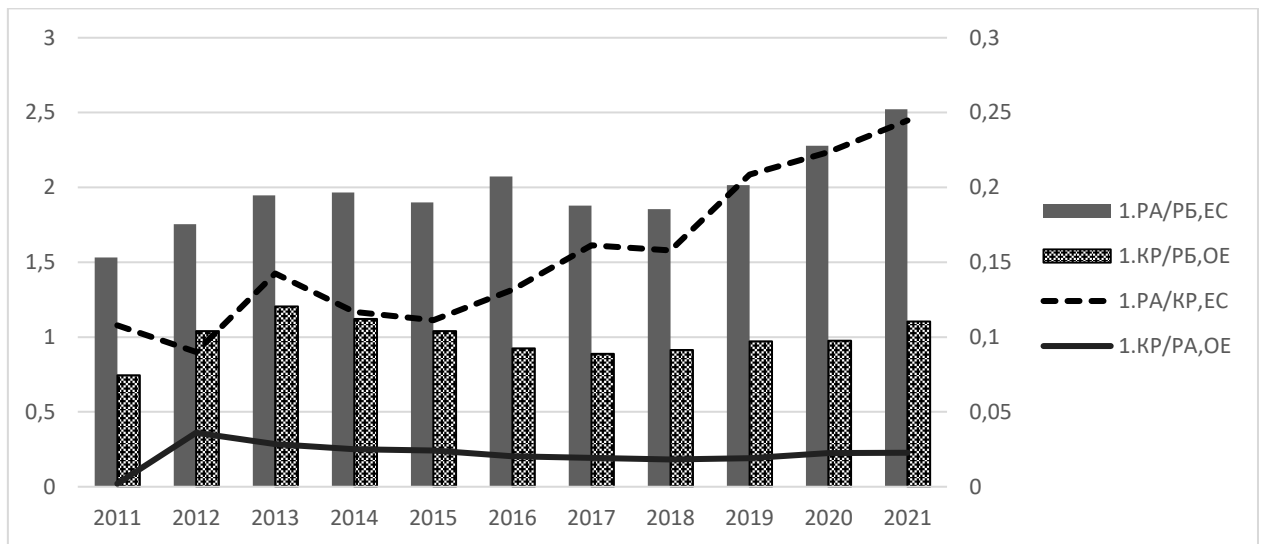
– КР/РБ,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$  – республика Беларусь,  $k_4$  – объединённая Европа,  $Ind1(КР, РБ, КР, БЕ, 2011-j)$ ;

– РА/КР,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$  – Кыргызстан,  $k_4$  – Европейский союз,  $Ind1(РА, КР, РА, ЕС, 2011-j)$ ;

– КР/РА,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$  – Армения,  $k_4$  – объединённая

Европа;  $Ind1(KP, PA, KP, BE, 2011-j)$ .

Армения в результате успешного включения в интеграционное пространство нарастила сотрудничество с опережающими темпами с Беларуссией и Кыргызстаном в сравнение с Европейским союзом. Для Кыргызстана экспортные поставки в направлении РБ и РА не демонстрируют динамики опережающего роста по сравнению с ведущим партнёром объединённой Европы, что требует от России, как ведущего члена объединения, искать новые механизмы для увеличения интеграционного сотрудничества, рисунок 27.



Динамика показателя Армении в Кыргызстан (РА/КР) и Кыргызстана в Армению (КР/РА) построены со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 27 – Динамика показателя  $Ind1$  для оценки взаимного экспорта Армении и Кыргызстана в сравнение с экспортом в ЕС и экспорта Армении и Кыргызстана в Беларуссию в сравнение с экспортом в ЕС

Для оценки экспорта Армении в Казахстан и Россию по отношению к экспорту в Европейский союз (ЕС) и экспорта Кыргызстана в Казахстан и Россию по отношению к экспорту в объединённую Европу рассматриваем показатель  $Ind1$  ( $j=2011, 2012, \dots, 2021$ ) для:

– РА/РК,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$  – Казахстан,  $k_4$  – Европейский союз,  
 $Ind1(PA, PK, PA, EC, 2011-j)$ ;

– КР/РК,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$  – Казахстан,  $k_4$  – объединённая

Европа,  $Ind1(KP, PK, KP, BE, 2011-j)$ ;

– PA/PФ,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$  – Россия,  $k_4$  – Европейский союз,  $Ind1(PA, PФ, PA, EC, 2011-j)$ ;

– KP/PФ,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$  – Россия,  $k_4$  – объединённая Европа,  $Ind1(KP, PФ, KP, BE, 2011-j)$ .

Армения за исследуемый период изменила центр экспортных поставок с ранее основного партнёра Европейского союза в Российскую Федерацию, рисунок 28, соотношение объёмов экспорта с нарастанием в ЕС и Российскую Федерацию в 2011 году составляли 100 к 56,21 соответственно, в 2021 году – 100 к 96,4. Для Кыргызстана – страны Большой Европы, Российская Федерация и Республика Казахстан остаются основными получателями товарного импорта с доминированием объединённой Европы. Темпы роста экспорта в Казахстан происходят с опережающей динамикой роста.

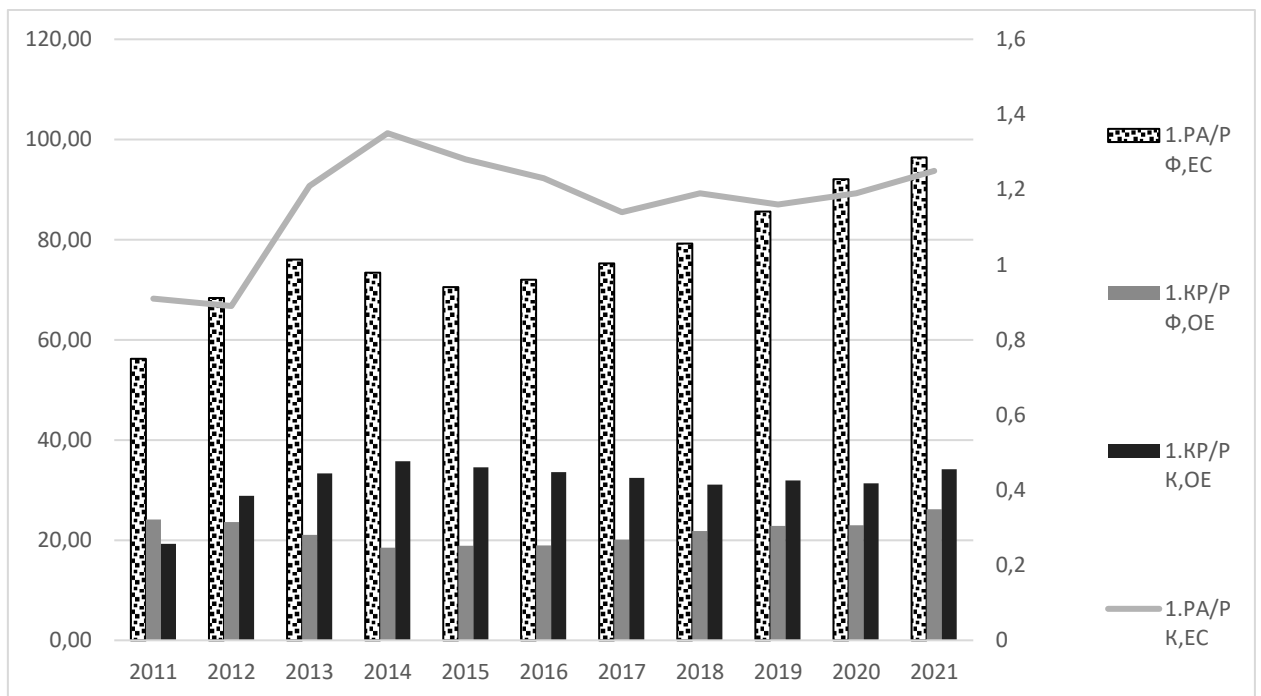


График значений показателя для Армении в Кыргызстан (PA/PК) построен со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 28 – Динамика показателя  $Ind1$  для оценки экспорта РА и KP в РК и Российскую Федерацию в сравнение с экспортом в ЕС

Для взаимной сравнительной оценки экспорта в ЕАЭС, ЕС (объединённая Европа для Кыргызстана) и Китай по отношению к национальному экспорту Армении и Кыргызстана рассмотрим динамику показателя *Ind1* со следующими параметрами:

– РА/ЕАЭС,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$ , – ЕАЭС,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(РА, ЕАЭС, РА, МР, 2011- j)*;

– КР/ЕАЭС,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$  – ЕАЭС,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(КР, ЕАЭС, КР, МР, 2011- j)*;

– РА/ЕС,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$ , – Евразийский союз,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(РА, ЕС, РА, МР, 2011- j)*;

– КР/ОЕ,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$ , – объединённая Европа,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(КР, БЕ, КР, МР, 2011- j)*;

– РА/КНР,  $k_1, k_3$  – Армения,  $k_2$ , – Китай,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(РА, КНР, РА, МР, 2011- j)*;

– КР/КНР,  $k_1, k_3$  – Кыргызстан,  $k_2$ , – Китай,  $k_4$  – мировой рынок, *Ind1(КР, КНР, КР, МР, 2011- j)*.

За рассматриваемый период Армения увеличила долю экспортных поставок в ЕАЭС с одновременным снижением доли ЕС, рисунок 29. Требуется отдельного рассмотрения и анализа тенденция увеличения и вовлечения РА в торговую орбиту Китая, второго по скорости роста экспортного рынка республики после России и ЕАЭС. Экспортный рынок Китая является по объёмам экспорта третьим для Армении после ЕАЭС и ЕС. Кыргызстан за прошедший период почти без изменений сохранила географическую структуру распределения экспорта с доминированием рынков объединённой Европы и ЕАЭС. Поставки товарной продукции республики в Китай остаются на низком уровне, несмотря на незначительный рост. Рынок КНР не определяет для республики экономический вектор внешнеторгового развития. Динамика экспорта в адрес третьего партнёра по объёмам экспорта с нарастанием Узбекистана, остаются с 2012 года на одном уровне 2012 год – 7,54% и 2021 год – 7,71%.

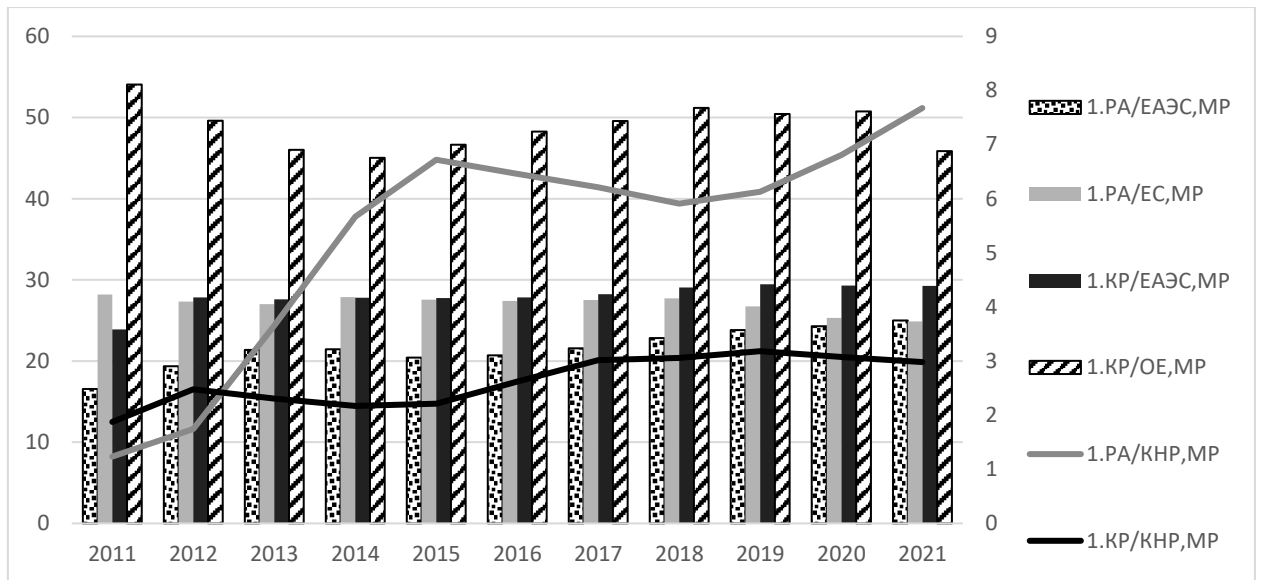


График РА/КНР, КР/КНР построен со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 29 – Динамика показателя Ind1 для взаимного сравнения экспорта Армении в ЕАЭС, ЕС, КНР, Кыргызстана в ЕАЭС, ЕС, КНР

Успешность экономического интеграционного курса Российской Федерации на примере Армении и Кыргызстана подтверждает снижение доли в национальном экспорте европейского направления и роста значимости общего регионального, интеграционного рынка в рамках ЕАЭС. За исследуемый период наиболее значимым направлениям для Республики Армении стал российский рынок и позволил Российской Федерации занять место ведущего партнёра в 2021 году – импортёра продукции из Республики Армении в объёме 27,87%, почти треть от общего, с отрывом от остальных партнёров Армении не менее, чем на 8,8%. Предложенные российской стороной интеграционные инструменты и упрощённые правила сотрудничества в рамках ЕАЭС предоставили новые возможности межгосударственного сотрудничества. Национальный экспорт (с нарастанием) Армении с 2011 года вырос в 2021 году в Европейский союз вырос в 14,71 раз, общемировой в 16,67, в Российской Федерации в 25 раза, в ЕАЭС в 25 раз. Экспортные поставки (с нарастанием) с 2011 года Кыргызстана в объединённую Европу в 2021 году увеличились в 8,11 раз, в Российскую Федерацию в 8,79 раз, общемировые в 9,56 раз, в ЕАЭС в 11,03 раз, в Казахстан в 14,36 раз.

Для Кыргызстана Швейцария, далее Великобритания оставались ведущим экспортным рынком, но Казахстан и Россия, и в целом, ЕАЭС стали более привлекательными рынками. Суммарная доля Казахстана и России в 2014 году в национальном экспорте с нарастанием Кыргызстана составляла 23,48%, к 2021 году увеличилась до 27,67%.

Таблица 22 – Рост параметра *Indl* для Армении и Кыргызстана по отношению к членам ЕАЭС и ЕС/БЕ в период с 2011 года по 2021 год

Параметр	Российская Федерация	ЕАЭС	РБ	РК	РА/КР	ЕС/БЕ
<i>Indl</i> AP	8,1388	8,3333	0,1959	0,0532	0,0305 (КР)	-3,313(ЕС)
<i>Indl</i> КР	- 1,0492	3,9858	0,1037	5,2384	0,0093(РА)	-8,2109 (БЕ)

Источник: составлено автором.

По сравнению с Кыргызстаном Армения продемонстрировала более быстрые темпы наращивания доли экспорта от национального на международном, европейском и рынке ЕАЭС за исключением Казахстана.

Примечание – В 2011 году доля от общего экспорта республики составила 0,26 %, в 2021 году 0,37% от годового объема.

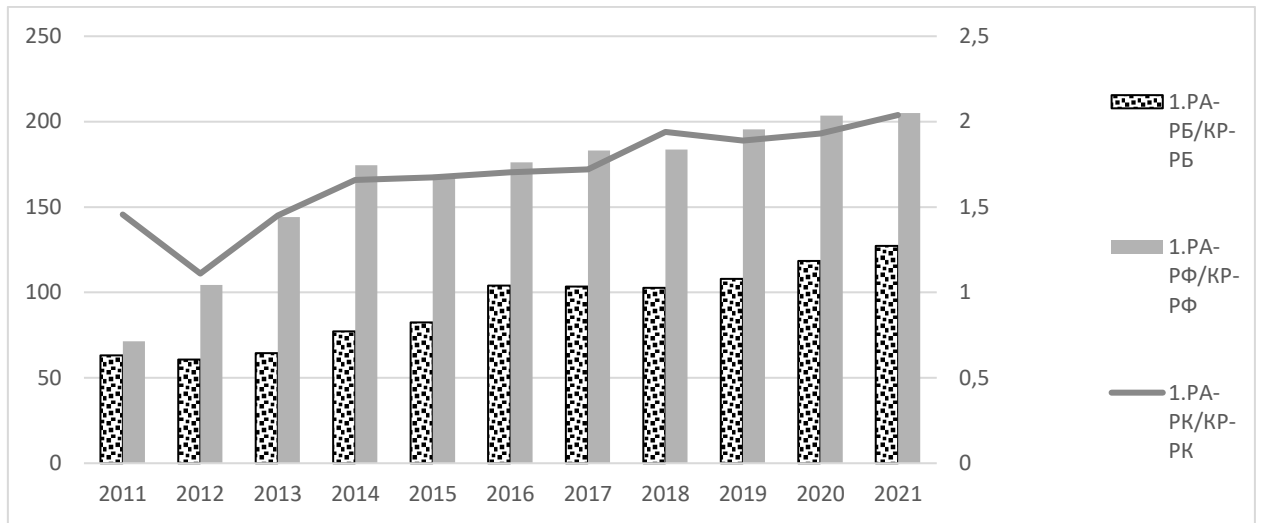
Данный тренд объясняется большим разнообразием продукции Армении для внешних рынков в сравнении с Кыргызстаном несмотря на низкую товарную и географическую экспортную диверсификацию, таблица 22.

Для оценки экспорта Армении в Белоруссию, Казахстан и Россию по отношению к соответствующему экспорту Кыргызстана в Белоруссию, Казахстан и России рассматриваем динамику показателя *Indl* со следующими параметрами:

– РА/РБ,  $k_1$  – Армения,  $k_2, k_4$  – республика Беларусь,  $k_3$  – Кыргызстан,  $Indl(PA, PB, KP, PB, 2011-j)$ ;

– РА/РК,  $k_1$  – Армения,  $k_2, k_4$  – Казахстан,  $k_3$  – Кыргызстан,  $Indl(PA, PK, KP, PK, 2011-j)$ ;

– РА/РФ,  $k_1$  – Армения,  $k_2, k_4$  – Россия,  $k_3$  – Кыргызстан,  $Ind1(РА, РФ, КР, РФ, 2011-j)$ .



РА/РК построен со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 30 – Динамика показателя  $Ind1$  для взаимного сравнения экспорта Армении и Казахстан, Беларусь и Россию

За период с 2011 года по 2021 год Армения обогнала Кыргызстан по росту темпов и объёмам поставок товаров на российский и белорусский рынок, но не смогла существенно увеличить торгово-интеграционные связи с Казахстаном, быстрорастущего импортёра товаров из Кыргызстана, рисунок 30.

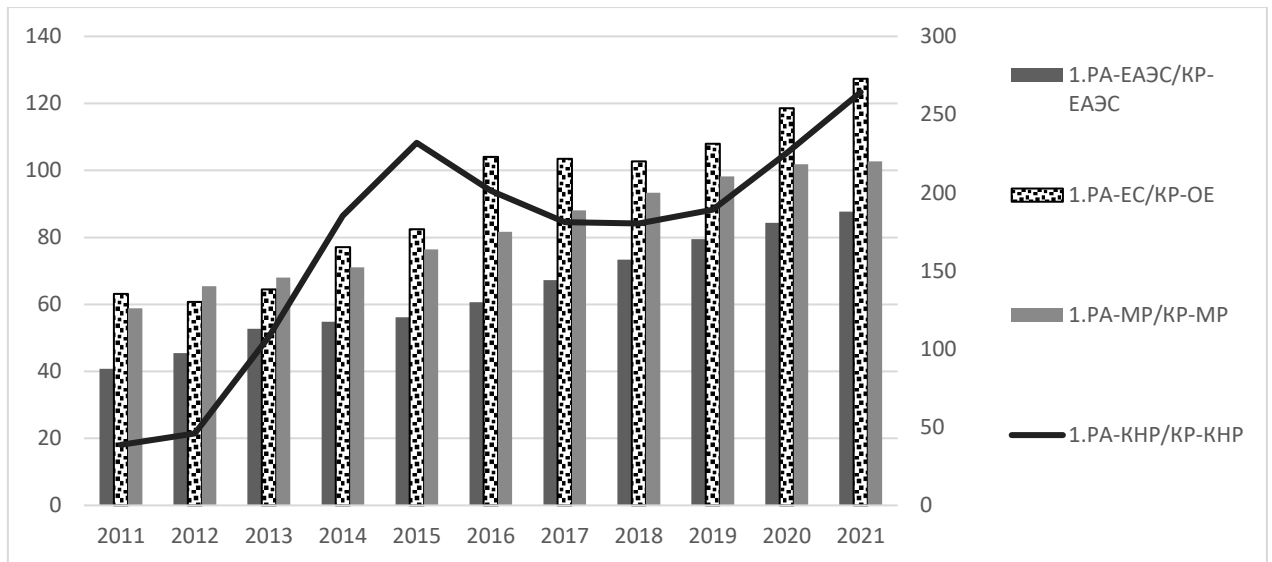
Для оценки экспорта Армении в ЕАЭС, Европейский союз, Китай и на мировой рынок по отношению к соответствующему экспорту Кыргызстана рассматриваем динамику показателя  $Ind1$  для:

– РА/ЕАЭС,  $k_1$  – Армения,  $k_2$  – ЕАЭС,  $k_3$  – Кыргызстан,  $k_4$  – ЕАЭС,  $Ind1(РА, ЕАЭС, КР, ЕАЭС, 2011-j)$ ;

– РА/ЕС,  $k_1$  – Армения,  $k_2$  – Европейский союз,  $k_3$  – Кыргызстан,  $k_4$  – объединённая Европа,  $Ind1(РА, ЕС, КР, ЕС, 2011-j)$ ;

– РА/МР,  $k_1$  – Армения,  $k_2$  – мировой рынок,  $k_3$  – Кыргызстан,  $k_4$  – мировой рынок,  $Ind1(РА, МР, КР, МР, 2011-j)$ ;

– РА/МР,  $k_1$  – Армения,  $k_2$  – КНР,  $k_3$  – Кыргызстан,  $k_4$  – КНР,  $Ind1(РА, МР, КР, МР, 2011-j)$ .

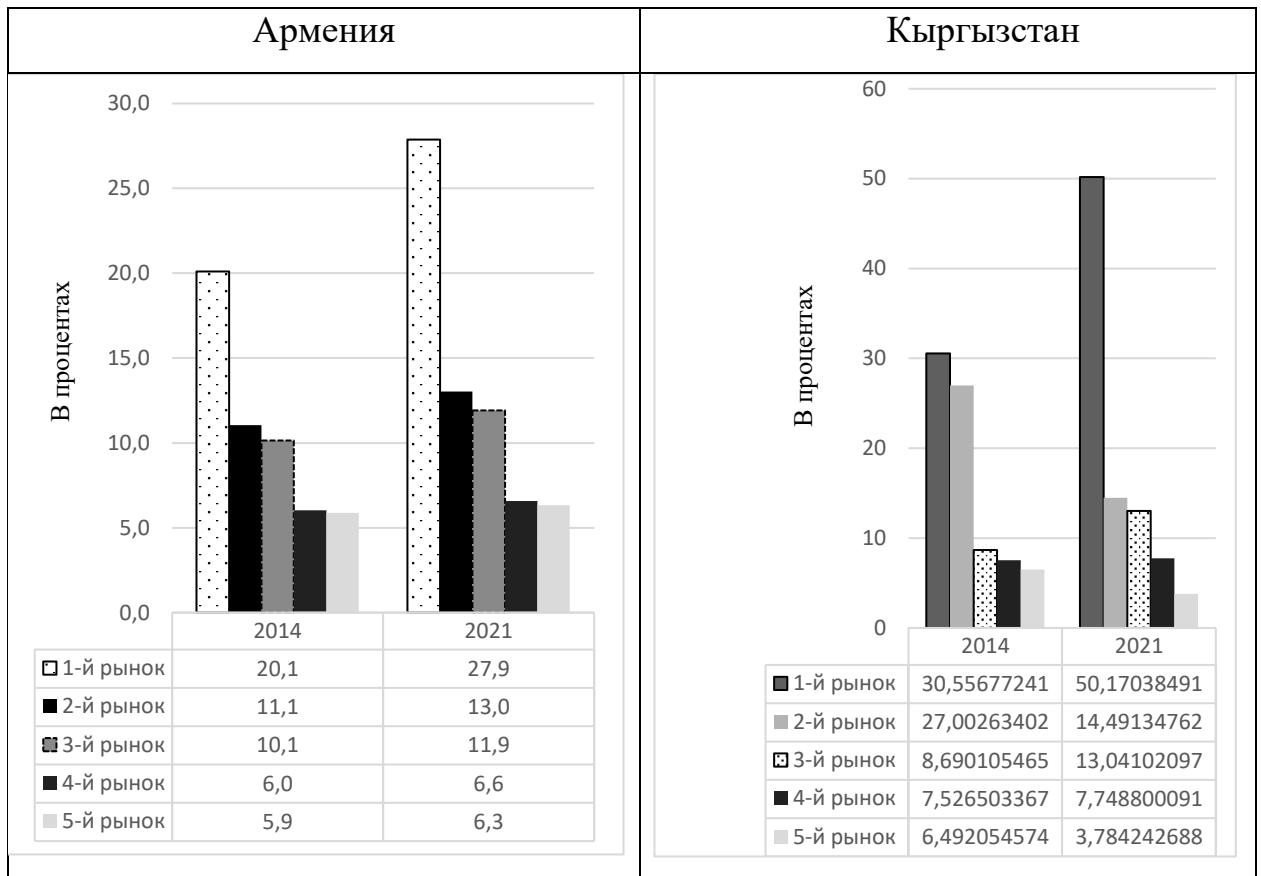


2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [91].

Рисунок 31 – Динамика показателя Ind1 для взаимного сравнения экспорта Армении и Кыргызстана в Европу, Китай и на мировой рынок

По сравнению с Кыргызстаном Армения продемонстрировала более динамичный рост экспортно-торговых операций партнёрам по ЕАЭС, Европейскому союзу, Китаю и, в целом, мировому рынку, рисунок 31. Российская Федерация продемонстрировала опережающие темпы роста импорта из Армении. Россия для Армении за рассмотренный период заняла место ведущего торгового партнёра, с увеличением отрыва от следующего внешнеэкономического партнёра Китая. Доля экспорта Армении в Российскую Федерацию в период с 2014 года по 2021 год выросла на 7,78%, в КНР на 1,99%. Также отмечаем успешность сотрудничества с республикой Беларусь, которая в 2021 году вошла в 15 основных экспортных рынков для РА, демонстрируя ежегодный прирост внешнеторговых сделок. Казахстан и Кыргызстан продолжают оставаться второстепенными внешнеторговыми партнёрами для РА, одной из причин отсутствия прогресса роста экспорта продукции в РК и КР является ограниченная экспортная корзина республики. Основными экспортными группами РА являются алкогольная и табачная продукция, в меньшей степени востребованная на рынках Казахстана и Кыргызстана, рисунок 32.



Источник: составлено автором.

Рисунок 32 – Доли основных получателей экспорта РА и КР в 2014 году и 2021 году по основным государствам импортерам

«Для Кыргызстана главным направлением роста стал Казахстан. Основными статьями поставок в Республику Казахстан являются: сельскохозяйственная продукция (молочная продукция, мясопродукты, овощи, фрукты), изделия легкой и текстильной промышленности (одежда, обувь). На территории Казахстана в 2021 году зафиксировано 250 совместных кыргызско-казахстанских предприятий, в Кыргызстане 276 совместных предприятий. Доля прямых инвестиций в республику в 2021 году составила 0,563 млрд долларов, 15,8 % от общего объема, прямые инвестиции из ЕАЭС, из Российской Федерации составили 8,1% от общего объема» [92]. Требуется отдельное исследование причин снижения доли России в экспорте республики, для внесения изменений в внешнеэкономический и инвестиционный курс Российской Федерации.

По результатам проведенных расчетов и анализа полученных результатов следует констатировать, что следствием интеграционных

процессов и изменением международной конъюнктуры в 2021 год во внешней торговле Армении и Кыргызстана стали следующие тренды:

– смещение экспорта Армении с европейского рынка в ЕАЭС, в первую очередь, Российскую Федерацию. Одной из предпосылок, с точки зрения автора, данного роста является отмена тарифных и нетарифных ограничений, введение экспортно-импортных преференций в рамках интеграционного объединения. Лицензирование внешней торговли регулировалось положениями ЕАЭС и осуществлялось в виде разрешений на экспорт в страны ЕАЭС или из стран ЕАЭС;

– Российская Федерация и Белоруссии стали для Республики Армения главными рынками роста реализации национальных товаров. Динамика изменений экспорта Армении в ЕАЭС находится в прямой зависимости от экспорта в Российскую Федерацию;

– вектор внешнеторговых связей Кыргызстана в сторону Казахстана развивается опережающими темпами по сравнению с остальными с международными партнёрами. Этот факт является уточнением результата, описанного в научном труде «Переход к рыночной экономике и структурные реформы в государствах-членах Евразийского экономического союза» [5]. Несмотря на значительную финансовую помощь Российской Федерации и Казахстана серьёзное влияние на Кыргызстан оказывает внешние страны, инвестиции из которых в 2021 году превзошли из ЕАЭС в 5,3 раза [92].

Показатель Ind 2 применяется для оценки эффективности стратегии диверсификации и увеличения номенклатуры экспортируемой продукции в исследуемые партнёрские национальные рынки. Для сокращения изложения отметим, что период рассмотрения во всех вычислениях с 2011 года по 2021 год ( $j=2011, 2012-2021$ ).

В рамках применяемой методологии следует провести оценку эффективности стратегии расширения экспортной корзины Армении (РА) и Кыргызстана (КР) на рынки Белоруссии, Армении и Кыргызстана в Казахстан вычисляется на основе использования объёмов национальной розничной торговли получателей экспорта из республик по формуле (7) (опускаем

подробные вычисления, которые аналогичны вычислениям по показателю Ind1.

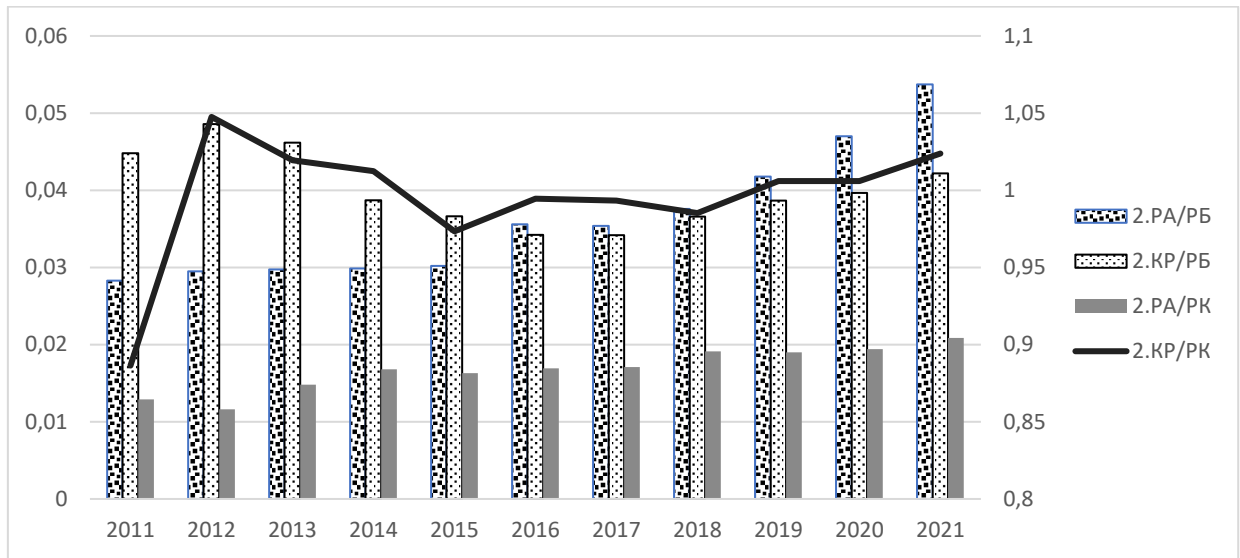


График КР/РК построен со шкалой справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [92].

Рисунок 33 – Динамика изменения показателя Ind2 Армении и Кыргызстана в Белоруссию, Казахстан

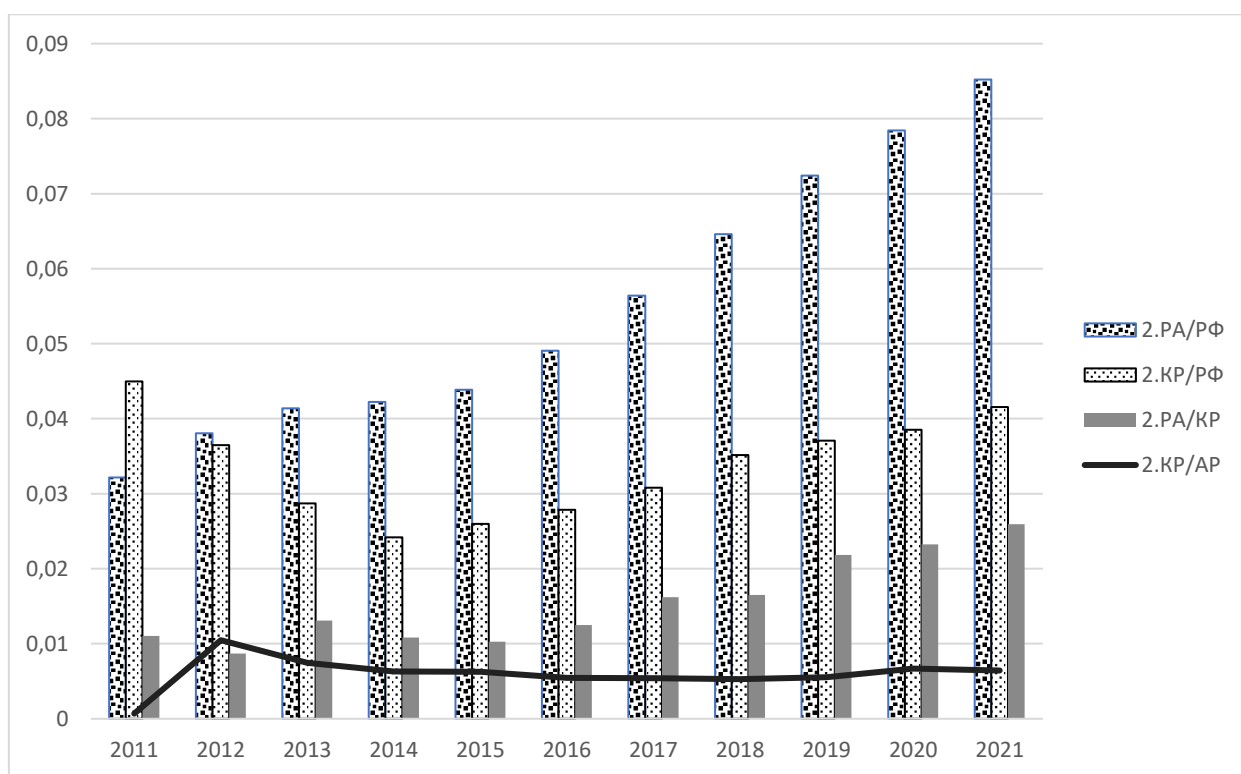
Республики Армения и Кыргызстан нарастили присутствие на внутренних рынках Белоруссии и Казахстана, рисунок 33, но по причине незначительной ёмкости национальных экономик и ограниченной линейки предлагаемых экспортных товаров остаются второстепенными партнёрами для Белоруссии и Казахстана с долей присутствия показателя не более 1,1% от общего розничного рынка. На розничном рынке Беларуси Армения продемонстрировала опережающий рост в сравнение с Кыргызстаном с дальнейшим ежегодным увеличением разницы между ними. На рынке Казахстана значения показателя Кыргызстана превосходят соответствующие значения Армении в 2021 году на 4,904%, для Казахстана продукция производителей из Армении, продолжает занимать малозначительные объёмы национального розничного рынка.

На этапе оценка экспорта Армении в Кыргызстан и Россию к розничным рынкам Кыргызстана и России, и экспорта Кыргызстана в Армению и Россию к объёмам национальной розничной торговли Армении и России показала, рисунок 34, что Армения продемонстрировала положительную

динамику увеличения доли присутствия на рынке России в меньшей степени в Кыргызстане, более успешный рост параметра наблюдался в направлении экспортно-торговых операций Российской Федерации.

На этапе сравнительного анализа динамики экономического сотрудничества Армении и Кыргызстана с Российской Федерацией в рамках Евразийского экономического союза отдельно была рассчитана разницу между показателями.

Экономика Армении более успешно реализовала новые интеграционные возможности по сравнению с Кыргызстаном, в том числе на ведущем рынке союза Российском. Кыргызстан снизил долю в розничной торговле на рынках Республики Армения и Российской Федерации, рисунок 34.



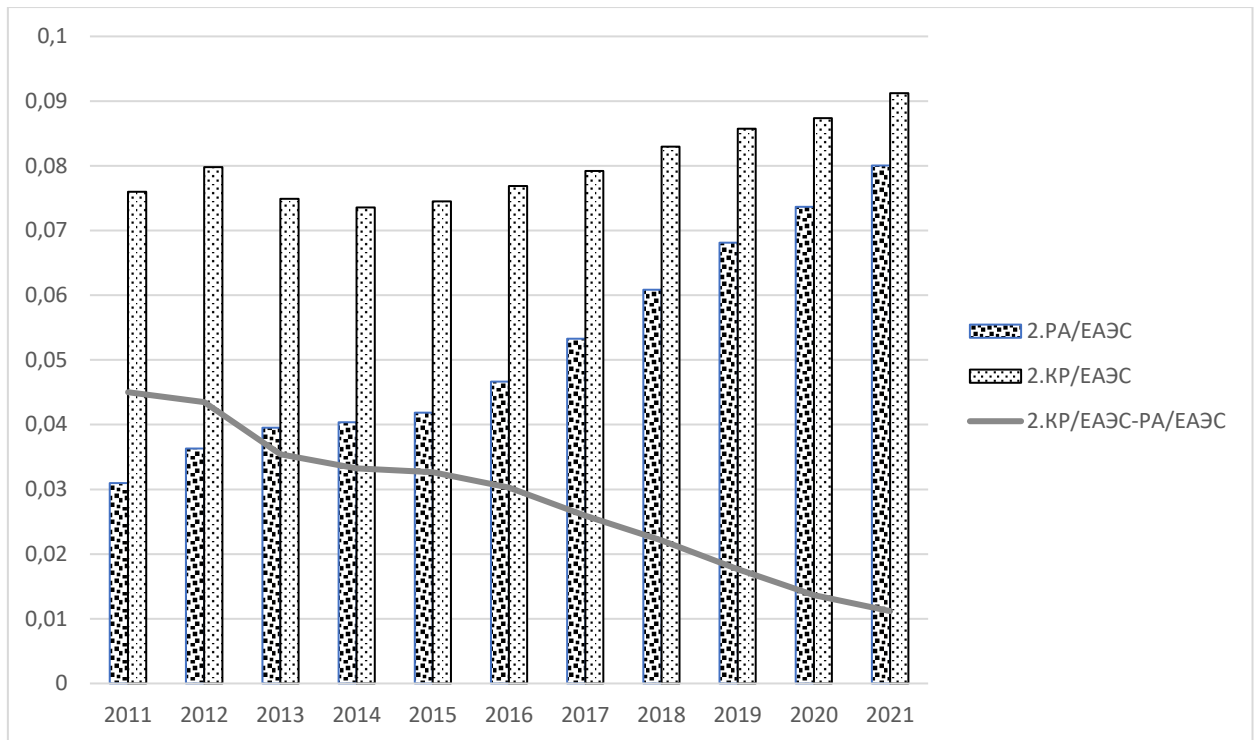
2011-2021 гг.

Источник: построено автором.

Рисунок 34 – Динамика показателя Ind2

Динамика разницы между Ind2(КР<sub>1</sub>, РФ<sub>2</sub>, 2011-*j*) и Ind2(РА<sub>1</sub>, РФ<sub>2</sub>, 2011-*j*)

Динамика экспорта Армении и Кыргызстана в ЕАЭС по отношению к розничному рынку ЕАЭС показана на рисунке 35.



2011-2021 гг.

Источник: построено автором.

Рисунок 35 – Динамика показателя Ind2 Армении и Кыргызстана в ЕАЭС

Армения, изначально уступая Кыргызстану в позициях на объединённом розничном рынке ЕАЭС, показала опережающий рост по всем направлениям за исключением рынка Казахстана (для РА/РФ и КР/РФ). На розничном рынке ЕАЭС Армения увеличила долю по сравнению с Кыргызстаном, также продемонстрировав опережающий рост, сократив отставание в 5 раз. Кыргызстан снизил долю присутствия на рынках Республики Беларусь, Российской Федерации и осталась для Армении второстепенным поставщиком. Важной тенденцией за данный период развития хозяйственного комплекса Кыргызстана стал уже упомянутый опережающий рост экспорта в Казахстан по сравнению с Российской Федерацией, таблица 23.

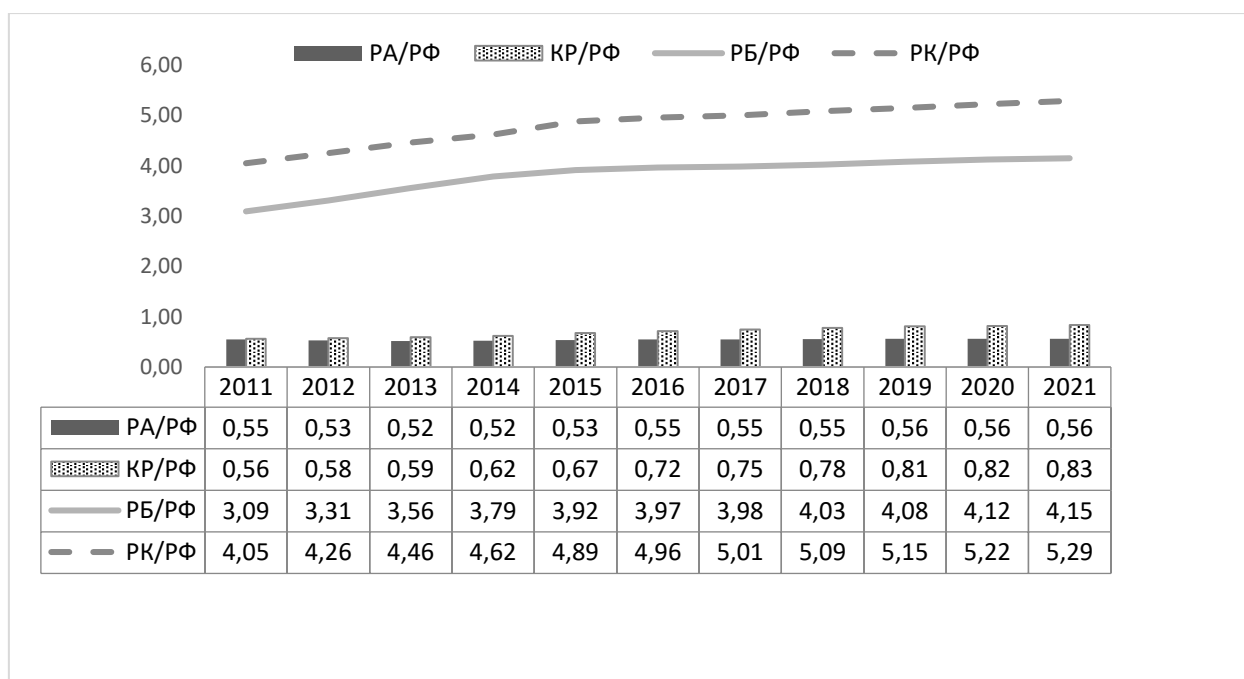
Для формирования дальнейшего внешнеэкономического курса Российской Федерации, важно определить экономико-политические факторы, препятствующие опережающему поступательному развитию внешнеторговых связей между государствами.

Таблица 23 – Рост показателя *Ind2* Армении и Кыргызстана с 2011 года по 2021 год

Параметр	РБ	РК	Российская Федерация	РА/КР	ЕАЭС
<i>Ind2</i> РА	0,0254	0,0080	0,0531	0,0149 (КР)	0,0489
<i>Ind2</i> КР	-0,0026	0,1375	-0,0034	0,0057 (РА)	0,0108

Источник: составлено автором.

Республика Армения увеличила своё присутствие на розничных рынках всех участников объединения, больше на российском и белорусском рынках. При анализе параметра учтено, что участники союза обладают различной ёмкостью рынка розничной торговли и именно российский рынок определяет тенденции развития общего рынка интеграционного объединения и рост параметра на розничном рынке Российской Федерации наиболее значителен в абсолютных значениях, выраженных в долларах США, рисунок 36.



2011-2021 гг.

Источник: составлено автором.

Рисунок 36 – Динамика доли розничной торговли участников ЕАЭС по отношению к 100% розничной торговли Российской Федерации

Несмотря на опережающий рост объёмов продаж розничных рынков Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана по сравнению с Россией,

розничный рынок России продолжает оставаться доминирующим в ЕАЭС и занимает долю 89,30% в 2021 году, сохраняя статус ключевого рынка объединения. Каждые девять товаров единого рынка из десяти продаются на территории России.

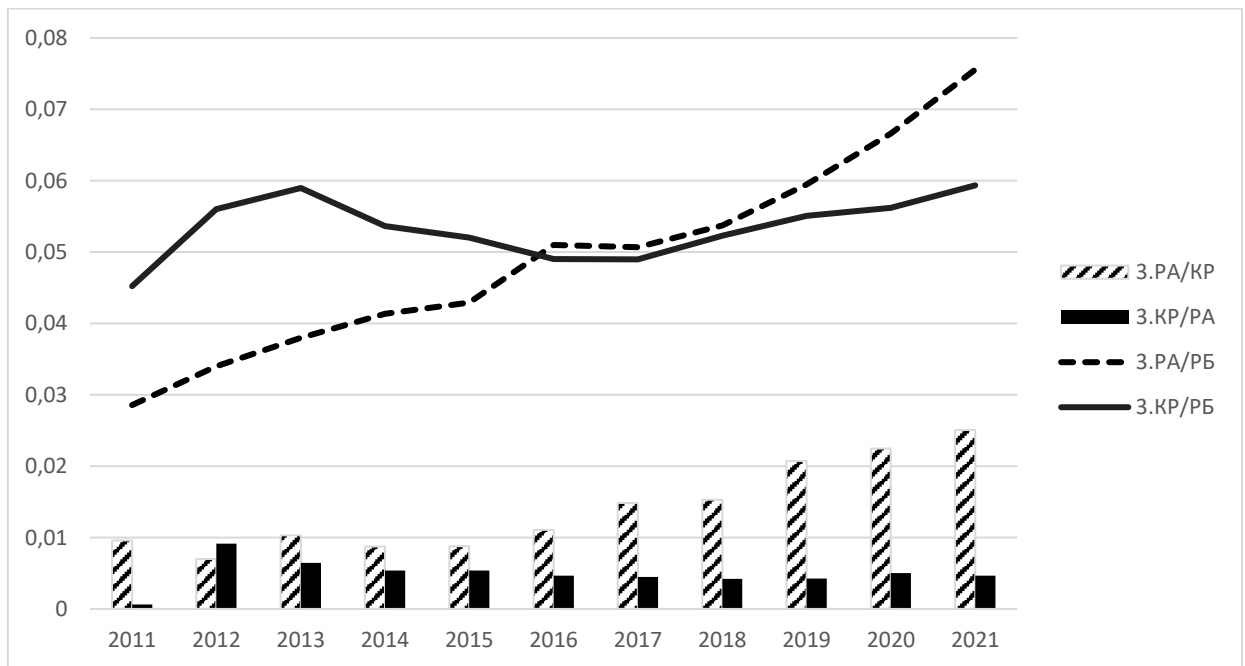
«Российский рынок остаётся наиболее привлекательным рынком для Армении с максимальным (по союзу) уровнем вовлеченности товаров из республики во внутренних розничных продажах в относительных и абсолютных показателях» [138]. Снятие большинства таможенных и законодательных барьеров, проводимая внешнеполитическая стратегия в рамках ЕАЭС Российской Федерации, межгосударственные договорные отношения стали базой для роста двухсторонних, интеграционных связей и позволили республике продемонстрировать самые высокие абсолютные и относительные темпы роста экспорта в адрес Российской Федерации в ЕАЭС. В декабре 2021 года на 20-м заседании Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Россией и Арменией подписана программа «Межрегионального сотрудничества на 2022-2027 годы». Реализация программы могла бы дать возможность Армении нарастить долю продаж на внутреннем рынке Российской Федерации, увеличить взаимные показатели товарооборота и расширить степень вовлечения российских инвестиций в хозяйственный комплекс РА. Но политическая напряжённость в отношении между странами препятствует.

«Республика Беларусь, обладая менее ёмким национальным розничным рынком по сравнению с Казахстаном более чем на 20% в 2021 году, стала для Армении более значимым партнёром, проявив большую степень открытости внутреннего рынка для продукции Республики Армения и продемонстрировав более существенный рост» [138]. Для рынков Кыргызстана и Казахстана, Армения не смогла стать значимым экспортёром и требует дополнительных исследований и поиска факторов, препятствующих расширению торговли и интеграционного сотрудничества в рамках регионального объединения и внешнеэкономической роли Российской Федерации в формировании данной тенденции.

Результатом анализа вычисленного показателя Ind2 стали выявленные изменения в розничной торговле ЕАЭС: Армения увеличила товарное присутствие на рынках всех участников союза, продемонстрировала опережающий рост на рынках Белоруссии, России, ЕАЭС по сравнению с Кыргызстаном; Кыргызстан снизил долю присутствия на рынках Белоруссии, России, показав положительную динамику лишь на рынке основного партнёра по ЕАЭС Казахстана.

Показатель Ind3 применяется для оценки значимости импорта продукции для отдельных экономик и вычисляется по формуле (3.8) (опускаем подробные вычисления, которые аналогичны вычислениям по показателю Ind1). Для сокращения изложения также отметим, что период рассмотрения во всех вычислениях также с 2011 по 2021 год ( $j=2011, 2012-2021$ ).

Следующим этапом в методике стал расчет динамики показателя Ind3, показывающего долю в национальном импорте Кыргызстана и Белоруссии импорта из Армении и доля в национальном импорте Армении и Белоруссии импорта из Кыргызстана представлена на рисунке 37.



2011-2021 гг.

Источник: построено автором.

Рисунок 37 – Динамика показателя Ind3 – доля в импорте Кыргызстана и Белоруссии импорта из Армении, доля в импорте Армении и Белоруссии импорта из Кыргызстана

Армения поступательно ежегодно наращивала экономическое сотрудничество с Республикой Беларусь, и значительно в меньшей степени с КР. Кыргызстан продемонстрировал отрицательную динамику показателя в направлении Армении и Белоруссии, оставшись на уровне 2013 года в 2021 году, начиная с 2016 года Армения опередила Кыргызстан по доле в национальном импорте Белоруссии [8; 9].

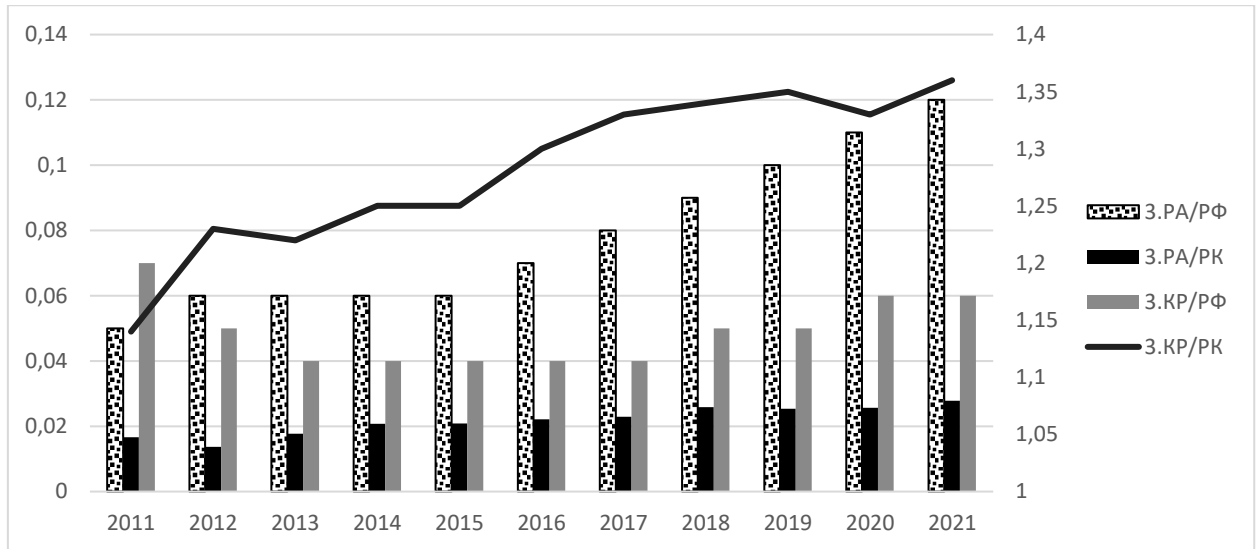


График КР/РК шкала справа, 2011-2021 гг.

Источник: построено автором по материалам [8; 9].

Рисунок 38 – Динамика показателя Ind3. Доля в национальном импорте Казахстана и России импорта из Армении и Кыргызстана

Динамика показателя Ind3, показывающего долю в национальном импорте Казахстана и России импорта из Армении и Кыргызстана представлена на рисунке 38.

Армения демонстрировала поступательный рост показателя на всем рассматриваемом периоде, с наибольшим ростом экспортных поставок на доминирующем рынке союза – российском. Для Кыргызстана успешным направлением сотрудничества стало казахстанское направление.

Республика Армения нарастила долю во внутреннем импорте ЕАЭС и на всех национальных рынках участников объединения. Максимальные значения параметр достиг в абсолютных величинах в адрес России и Белоруссии, что демонстрирует рост взаимных экономических связей.

Все Марзы (административно территориальные регионы РА) Армении и не менее 70 субъектов Российской Федерации имеют прямые интеграционно-хозяйственные связи [42]. Успешно развиваются внешнеторговые отношения Армении и Белоруссии, с опережающими темпами по сравнению с Казахстаном, Кыргызстаном. На территории Белоруссии организованы и функционируют 46 предприятий с армянским капиталом, например, концерном из РА «Мульти Групп» совместно с РУПТУП «Беларусьторг» в Минске создано крупное производство СООО «Армянский стандарт», в 2021 году республикой инвестировано в Белоруссию 15,5 млн долларов [93]. Одним из факторов положительной динамики роста взаимной торговли, горизонтальных и вертикальных кооперационных межнациональных связей, стала внешнеэкономическая стратегия России, способствующая росту экономических дивидендов в рамках Евразийского экономического союза. Расширение возможностей сотрудничества, упрощение доступа на национальные товарные и финансовые рынки, путем снятия таможенных барьеров на хозяйственном пространстве интеграционного объединения стали факторы роста международной привлекательности ЕАЭС и хозяйственного сотрудничества с Россией третьих стран евразийского региона. Армения продемонстрировала опережающие темпы роста доли в импорте участников объединения, ЕАЭС и Европы, за исключением Казахстана.

Важным этапом является расчет динамики показателя  $Ind4$  вычислена по формуле (9) для оценки значимости внешнего импорта на экономику Армении и Кыргызстана.

Показатель демонстрирует зависимость национальных экономик от внешних поставок. На рисунке 39 видно, что несмотря на положительную динамику роста показателя РА/РБ, РА/РК, РА/КР для Армении, поставки из Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана остаются не определяющими и малозначительными объёмами на рынке республики и показывают различную степень динамики зависимости от импорта в рамках ЕАЭС. Для Армении доля

показателя в 2021 году доли поставок из Белоруссии, Казахстана и Кыргызстана составили 1,0% от общего объёма, причём на долю Республики Беларусь пришлось 0,9%. Кыргызстан продемонстрировал отрицательную динамику, снизив долю на рынке РБ с 5,2% до 1,8% и крайне незначительно увеличив долю на рынке Армении на 0,001%. КР не смогла наладить крепкие интеграционные взаимосвязи в рамках ЕАЭС с Арменией и Белоруссией.

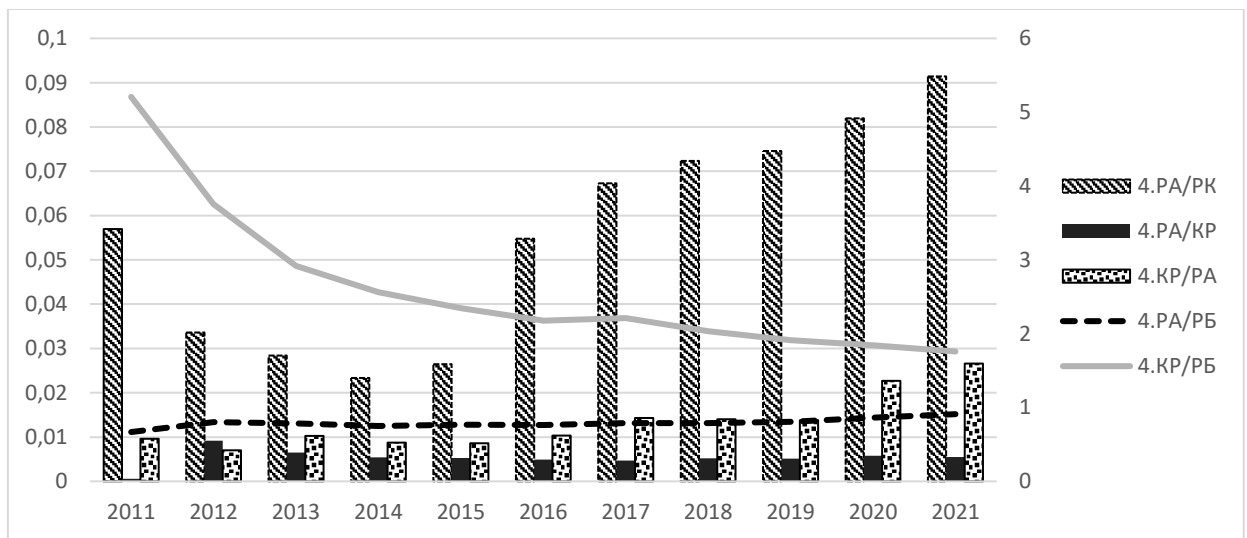
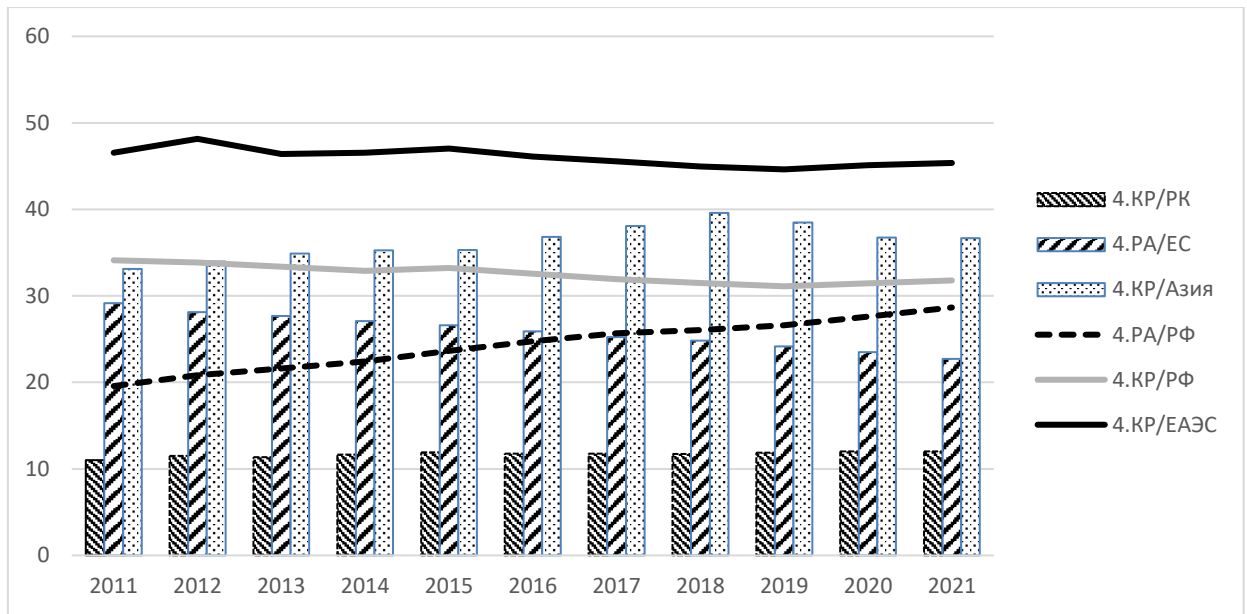


График КР/РБ и КР/РК шкала справа, 2011-2021 гг.

Источник: составлено автором по материалам [92].

Рисунок 39 – Динамика показателя Ind4 импорта из РБ и РК в направлении национальных рынков РА и КР

Для Армении Россия стала важным партнером-импортером с ежегодной положительной динамикой роста объемов поставок, занимая в 2021 году в национальном экспорте 1 место, параметр РА/ЕАЭС – вовлеченности в ЕАЭС опережает соответствующий показатель Европейского союза РА/ЕС – вовлеченности в ЕС. Для Кыргызстана ЕАЭС остаётся ведущим поставщиком в лице России и Казахстана импортёром, но исходя из рассмотренного показателя Ind4, рисунок 40, начинает прослеживаться тенденция незначительного снижения показателя КР/ЕАЭС и рост значимости для экономики Кыргызстана поставок из Китая, соответствующий рост параметра КР/Азия.



2011-2021 гг.

Источник: построено автором.

Рисунок 40 – Динамика показателя Ind4 импорта РА и КР с рынков Российской Федерации, Европы, Азии и КР по отношению к рынку Армении

Важным трендом для экономики Армении стало постепенное снижение доли продукции европейских стран и увеличение поступления товаров из ЕАЭС, в основном из Российской Федерации, Россия становится ведущим поставщиком для РА, с дальнейшим увеличением отрыва от второго партнёра республики – Европейского союза. Результаты позволяют предположить, что республика заинтересована в возможности бесперебойного импортирования стратегически важных для экономической безопасности и функционирования хозяйственного комплекса товаров и ресурсов в рамках объединения по ценам ниже среднемировых, в следствие снятия ряда таможенных пошлин в ЕАЭС и протекционной российской политики. Для Армении экономически ключевыми являются поставки из России энергоресурсов (нефтепродукты, газ), зерновых культур, доля Российской Федерации в национальном импорте в 2021 году составила 37,26% в абсолютных значениях, каждые два усреднённых товара из трёх, поставляемых в республику, имеют российское происхождение. В поставках из Белоруссии преобладают поставки переработанной молочной продукции, мебели в 2021 году на 13,0 и 3,1 млн рублей соответственно [93; 138].

Таблица 24 – Перечень вычислительных процедур сравнения с использованием индикаторов

Номер рисунка	Вычислительная процедура сравнения
27	Взаимная динамика экспорта Армении и Кыргызстана, и динамика экспорта в Беларусь по отношению к национальному экспорту РА и КР
28	Динамика экспорта Армении и Кыргызстана в Казахстан и Россию по отношению к экспорту РА и КР
29	Динамика экспорта Армении и Кыргызстана в ЕАЭС и Европу по отношению к экспорту РА и КР
30	Динамика экспорта Армении в Российскую Федерацию и ЕАЭС по отношению к экспорту РА
31	Динамика экспорта Кыргызстана в Российскую Федерацию и Казахстан по отношению к экспорту КР
32	Динамика экспорта Армении в РБ и КР по отношению к экспорту РА в Европу, Кыргызстана в РА и РБ по отношению к экспорту КР в Европу
33	Динамика экспорта Армении в Российскую Федерацию и Казахстан (РК) по отношению к экспорту РА в Европу, Кыргызстана в Российскую Федерацию и РК по отношению к экспорту КР в Европу
34	Динамика экспорта Армении в ЕАЭС, Европу, Китай по отношению к экспорту РА, Кыргызстана в ЕАЭС, Европу, Китай по отношению к экспорту КР
35	Динамика экспорта Армении в Беларусь, по отношению к экспорту Кыргызстана в Белоруссию, динамика экспорта Армении в Казахстан, по отношению к экспорту Кыргызстана в Казахстан, Динамика экспорта Армении в Россию по отношению к экспорту Кыргызстана в Россию
36	Динамика экспорта Армении в ЕАЭС по отношению к экспорту Кыргызстана в ЕАЭС. Динамика экспорта Армении в Европу по отношению к экспорту Кыргызстана в Европу. Динамика экспорта Армении на мировой рынок, по отношению к экспорту Кыргызстана на мировой рынок. Динамика экспорта Армении в КНР по отношению к экспорту Кыргызстана в КНР
37	Пять ведущих экспортных рынков Армении и Кыргызстана в 2014 и 2021 году
38	Динамика экспорта Армении и Кыргызстана в Белоруссию и Казахстан по отношению к розничному рынку Белоруссии и Казахстан
39	Динамика экспорта Армении в Россию и Кыргызстан по отношению к розничному рынку России и Кыргызстана. Динамика экспорта Кыргызстана в Россию и Армению по отношению к розничному рынку России и Армении
40	Динамика экспорта Армении и Кыргызстана в ЕАЭС по отношению к розничному рынку ЕАЭС
41	Динамика объемов розничных рынков членов ЕАЭС по отношению к розничной торговле Российской Федерации
42	Динамика экспорта Армении в Белоруссию и Кыргызстан по отношению к импорту Белоруссии и Кыргызстану. Динамика экспорта Кыргызстана в Белоруссию и Армению по отношению к импорту Белоруссии и Армении
43	Динамика экспорта Армении в Россию и Казахстан по отношению к импорту России и Казахстан. Динамика экспорта Кыргызстана в Россию и Казахстан по отношению к импорту России и Казахстан
44	Динамика импорта Армении из Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана по отношению к импорту Армении. Динамика импорта Кыргызстана из Белоруссии и Казахстана по отношению к импорту Армении
45	Динамика импорта Армении из России по отношению к импорту Армении. Динамика импорта Кыргызстана из Казахстана и России по отношению к импорту Кыргызстана

Источник: составлено автором.

Кыргызстан с 2011 года по 2021 год увеличил закупки товаров из Российской Федерации, Казахстана и ЕАЭС в абсолютных значениях, исчисляемых в миллионах долларов на 33,16%, 43,44% и 35,06% соответственно. Основными статьями экспорта Российской Федерации в Кыргызстан в 2021 году стали топливно-энергетические продукты, продовольственные и сельскохозяйственные товары, продукция химической, металлообрабатывающей и деревоперерабатывающей промышленности. Казахстан импортирует сельскохозяйственное сырье и продовольственные (зерновые, мука, растительное масло, табачные изделия), продукты нефтегазовой переработки, металлы, товары химической промышленности [138]. Одновременно с положительной динамикой роста внешнеторговых связей с Российской Федерацией и РК, наметилась негативная тенденция снижения доли закупок с нарастанием республикой в рамках ЕАЭС и рост присутствия в экономике Кыргызстана азиатских партнёров, в первую очередь Китая (доля Китая в общем национальном импорте республики составила в 2021 году 26,2%, в 2011 году 21,7%).

В таблице 24 обобщена методика оценки влияния транспортно-логистического комплекса на развитие ЕАЭС и сравнительные вычислительные процедуры с использованием индикаторов. На последнем этапе применяемой авторской методики осуществляется построение итоговой диаграммы. Были выбраны двадцать восемь вычислительных процедур, непосредственно сравнивающие показатели Армении и Кыргызстана. Для каждой процедуры вычислено отношение прироста показателя за период в Армении к приросту показателя за период в Кыргызстане (значение большее единицы говорит о том, что Армения продемонстрировала более успешное интеграционное развитие по сравнению с Кыргызстаном в данных направлениях). Рисунок 41 на двумерном графике показывает, что для двадцати двух процедур отношение прироста показателей больше у Армении.



Источник: составлено автором.

Рисунок 41 – Двумерная диаграмма значений прироста показателей

Армения продемонстрировала более выраженную интеграцию с ЕАЭС, в то же время Кыргызстан постепенно диверсифицирует внешнеэкономические связи с увеличением доли азиатских партнёров. Развитие интеграционного процесса отклонилось от сценария «Собственного центра силы». Армения, обладая сопоставимыми показателями с Кыргызстаном, продемонстрировала более тесную интеграцию. При этом двухсторонние связи республик находятся на крайне незначительном уровне взаимодействия. Изначально запланированный процесс равномерного развития объединения отклонился от предусмотренного сценария и утверждённых программных документов, характеризуясь неравномерностью и асимметричностью процессов между государствами-членами. Подробные вычисления, приводимые автором, направлены на доказательства, что значительное отклонение траектории развития ЕАЭС от сценария «Собственный центр силы» проходило постепенно и неравномерно внутри объединения. При этом представленная динамика изменений внешнеторговых связей на внутреннем рынке объединения по сравнению с ЕС и Китаем показывает стабильное и поступательное развитие внутренних интеграционных процессов.

Анализ интеграционного взаимодействия показал, что тренд повышения значимости Казахстана для Кыргызстана возник не в последние пять лет, а раньше, также, как и рост экономической активности КНР в внешнеторговых взаимоотношениях с Кыргызстаном. Для Кыргызстана российский и казахский рынки стали определять вектор экспортного направления и также могут гарантировать заинтересованность дальнейшего сотрудничества РК в рамках ЕАЭС. Тренд на незначительные объёмы взаимной торговли между Арменией, Кыргызстаном и Белоруссией также наблюдается с самого начала рассматриваемого периода. Тренд опережения рынком ЕАЭС рынка Европейского союза для Армении и для Кыргызстана существенное снижение разницы между рынком Европы и ЕАЭС возник в исследуемый период.

### **3.3 Стратегические приоритеты развития современного транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС**

Развитие транспортно-логистического комплекса является важным фактором, укрепляющим интеграционные процессы в ЕАЭС и повышающих конкурентоспособность стран участников ЕАЭС. В 2026 году перед ЕАЭС стоит задача развития транспортно-логистического комплекса.

Однако, регулярный мониторинг экономического развития ЕАЭС и в особенности ключевых показателей его развития позволяет обнаружить тренды отклонений от стратегически запланированных траекторий развития. Такой подход дает возможность скорректировать интеграционную политику для развития ЕАЭС и в его рамках каждую национальную экономику.

Общие принципы и цели сотрудничества в сфере транспорта и логистики были заложены в Договоре о ЕАЭС в 2014 году и получали развитие в рамках меняющихся приоритетных направлений совершенствования стратегии.

Развитие международных перевозок странами ЕАЭС и рост объемов взаимной торговли обостряет противоречие между таможенной и транспортно-логистической инфраструктурой между странами ЕАЭС.

Основными точками риска в 2025 году стали следующие:

- недостаточный уровень развития инфраструктуры, который выразился в низком качестве железных дорог, отсутствие терминалов и логистических центров современного уровня;
- высокие транспортные издержки, вызванные неоптимальной логистикой и административными барьерами;
- отсутствие стандартизации таможенных процедур, приводящая к длительному оформлению грузов;
- низкий уровень цифровизации, связанный с использованием ограниченного количества цифровых технологий в логистических процессах и отсутствие развития в электронной коммерции;
- наличие экологических проблем, связанных с загрязнением окружающей среды в районах транспортно-логистических комплексов и транспортных коридорах.

Евразийский союз обладает огромным преимуществом для эффективного использования транзитных транспортно-логистических связей в силу огромной территории и ресурсами для их развития. Однако, большая протяженность дорожных магистралей, отсутствие согласованного таможенного законодательства в национальных экономиках, разноуровневое развитие инфраструктуры транспортно-логистических комплексов приводят к развитию неблагоприятной тенденции: растёт транспортная нагрузка на проблемные точки транспортных коридоров и транспортно-логистические комплексы в больших городах.

Таким образом на первый план выходят основная проблема – состояние и развитие таможенной территории ЕАЭС и транспортно-логистической инфраструктуры.

В странах ЕАЭС развитие таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры всегда являлось одной из главных целей государственной политики. В принятых ЕАЭС программах реализации скоординированной таможенной и транспортно-логистической политики основные мероприятия нацелены на регулирование единого таможенного пространства, свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Принят документ об основных направлениях и реализации скоординированной транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2024-2026 годы (Распоряжение № 15 от 01.10.2024). Преимуществом данного документа явилось то, что он создан на основе лучших международных практик по реализации приоритетных направлений развития транспортной сферы и наиболее полно учитывает географическое преимущество ЕАЭС при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей.

Важное значение имеет и Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь», регламентирующей 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 [94].

Изменение геополитической и геоэкономической обстановки по-новому влияет на место ЕАЭС в мировом хозяйстве и на транспортно-логистический комплекс ЕАЭС как элемент и связующее звено в региональной интеграции. Перемены в системе международной торговле, вызванные беспрецедентными санкционными войнами разорвали старые и создали объективную среду для формирования новых глобальных производственно-сбытовых цепочек. Следует отметить, что сама таможенная

и транспортно-логистическая инфраструктура, являясь объектом услуг, не производит материальные ценности, но принимает самое непосредственное участие в их создании и доступу к потребителю. Формируя оптимальные условия для перемещения товаров, капитала и рабочей силы транспортно-логистический комплекс ЕАЭС становится одним из главных факторов производства и ключевым элементом в системе региональной интеграции, обеспечивая ее целостность и экономическое единство.

Рост масштабов экспортно-импортных операций стран ЕАЭС приводит к возрастанию роли международных транспортных коридоров «Север-Юг», «Восток-Запад» как сухопутных транзитов по территории ЕАЭС, составляющих основу транспортного каркаса ЕАЭС, таблица 25.

Таблица 25 – Количество пунктов пропуска на границах ЕАЭС на 01.01.2025

№	Страна	Автомобильные	ж/д	Морские	Речные	Воздушные	Пешеходные	Смешанные	Всего
1	Армения	5	1	-	-	2	-	-	8
2	Белоруссия	26	15	-	3	7	-	-	51
3	Казахстан	14	5	3	-	8	-	-	30
4	Кыргызстан	10	4	-	-	3	-	-	17
5	Россия	62	33	55	2	84	1	6	243
Всего по ЕАЭС									347

Источник: составлено автором по материалам [95].

«В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 № 688 (в редакции Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 03.03.2017 № 34) «О типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза,

классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза», информация по пунктам пропуска через внешнюю границу Союза приведена с учетом их классификации по виду международного сообщения: автомобильные (автодорожные); железнодорожные; морские; речные (озерные); воздушные; пешеходные; смешанные» [95], таблица 25.

В таблице 26 представлены аналогичные данные на 01.01.2022.

Таблица 26 – Количество пунктов пропуска на границах ЕАЭС на 01.01.2022

№	Страна	Автомобильные	ж/д	Морские	Речные	Воздушные	Пешеходные	Смешанные	Всего
1	Армения	5	1	-	-	2	-	-	8
2	Белоруссия	26	15	-	3	7	-	-	51
3	Казахстан	14	6	3	-	18	-	-	41
4	Кыргызстан	8	4	-	-	2	-	-	14
5	Россия	79	37	57	2	81	1	6	263
Всего по ЕАЭС									377

Источник: составлено автором по материалам [96].

Приведенные данные позволяют оценить динамику изменения количества пропускных пунктов в абсолютном выражении. За период с 2022 года по 2025 год произошло уменьшение количества пропускных пунктов по ЕАЭС, но произошли и структурные изменения.

Стратегические направления развития транспортно-логистического комплекса должны строиться, 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;

Обладая достаточно высоким потенциалом развития транспортно-логистического комплекса страны ЕАЭС и четко обозначив точки риска стратегического развития транспортно-логистического каркаса ЕАЭС целесообразно систематизировать глобальные траектории развития с учетом приоритетов, таблица 27.

Для реализации предлагаемой программы необходимы: политическая воля стран ЕАЭС; обеспечение эффективного взаимодействия между государственным и частным секторами: использование передовых мировых практик в организации логистических хабов; организация постоянного мониторинга и эффективности принятых программ развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС.

Таблица 27 - 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 «беспровных» 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 использование 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.

Практическим подтверждением сформулированных стратегических приоритетов развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС являются уже действующие инициативы.

В рамках новой экономической реальности Российская Федерация и Республика Беларусь столкнулись с необходимостью структурной трансформации внешнеторговых отношений в рамках ЕАЭС, поиска новых стратегических партнёров в различных регионах для компенсации образовавшихся «пустот» в экспорте и импорте на рынках сбыта, диверсификации внешнеторговых взаимоотношений. Подавляющее большинство партнёров, продолживших внешнеторговое сотрудничество с Российской Федерацией и Республикой Беларусь, географически оказались восточнее и южнее ЕАЭС [139]. Десятилетиями выстраивавшиеся экспортные и импортные товарные цепочки между Россией и Европой были ограничены политическими решениями, что привело к экономической реструктуризации в рамках национальных внешнеторговых стратегий. Экономическая и политическая архитектура ЕАЭС в краткосрочном периоде претерпела давление внешних факторов, в первую очередь санкционное давление практически на все сферы хозяйственного комплекса Российской Федерации и РБ, и в первую очередь на транспортно-логистический комплекс, в том числе на логистические цепочки. Одной из задач в построении новой хозяйственной структуры ЕАЭС стало создание организационных и институциональных условий для расширения кооперационных связей и инфраструктуры, условий для роста углублённой интеграции в различных отраслях. В рамках ранее действующей модели, экспорт национальных комплексов из третьих стран значительно доминировал и сдерживал интеграцию. В 2021 году экспорт в рамках ЕАЭС составил для Армении 29,3%, Белоруссии 43,6%, Казахстан 13,0%, Кыргызстана 28,8% [97], России 9,3% [98].

Воздействие санкций на Россию и Беларусь показало необходимость реформирования экономических отношений в рамках ЕАЭС, включая

инфраструктурные изменения и перераспределение товарных и финансовых потоков на уровне хозяйственных субъектов с целью развития торгово-экономического сотрудничества. К трансформационным изменениям хозяйственной структуры ЕАЭС привела невозможность в краткосрочном периоде осуществить замену товарным группам, на которые западными странами было введены ограничения, что привело к расширению и частичной отмене административного запрета на «параллельный, серый импорт». В марте 2022 года правительством Российской Федерации принято постановление № 506 «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы» [99]. Новая геополитическая реальность открыла для партнёров Российской Федерации и Республики Беларусь по союзу возможности получения экономической выгоды от встраивания в новые создающиеся логистические цепочки для транзита товаров по схемам «параллельного экспорта и импорта» товаров по маршрутам Европа – Россия, Россия – Европа. За период январь-октябрь 2023 года по отношению к 2022 году Армения нарастила в Россию экспорт на 38,5% [100], Казахстан на 14,0% [35]. Партнёры по ЕАЭС с дружественными соседними государствами встроились в новые логистические цепочки для поставки «серого импорта», обращает на себя аналогичный рост в Турции на 32,8% [101].

В рамках ответных мер на запрет поставок западными партнёрами ряда стратегически важных для экономики России товарных групп, в Российской Федерации принята программа, направленная на импортозамещение. Одним из последних решений правительства Российской Федерации стало постановление «О внесении изменений в Положение о правительственной комиссии по импортозамещению» [102].

В рамках программы запланировано и реализуется углубление кооперационного, инвестиционного сотрудничества с партнёрами по ЕАЭС для производства приоритетных видов продукции с использованием промышленного потенциала союзников по организации. Примером обновления экономической стратегии стало заключение ряда внутри интеграционных договоров, в том числе «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о единой промышленной политике» [102]. Для реализации программы импортозамещения Россия открыла кредитную линию для Республики Беларусь на 1,5 млрд долларов на увеличение оборотных средств на белорусских предприятиях, на конец 2022 года реализовывалось 20 совместных проектов в различных отраслях промышленности [103]. Для согласования общих импортозамещающих проектах в рамках всего союза, поставлена задача на период до 2030 года формирование общесоюзной программы импортозамещения [104].

Следующим фактором, который переформатировал взаимоотношения в рамках объединения, стала релокация отдельных представительств и производств зарубежных компаний, с территории в Российской Федерации и Республики Беларусь в экономическую юрисдикцию Армении, Казахстана и Кыргызстана, и других дружественных стран, для продолжения возможности остаться в той или иной форме на российском и белорусском рынке. Среди этих производств – компания «Honeywell» по производству приборов автоматики, «InDriver» логистический оператор, «Ural Motorcycles» производство мотоциклов, «Weir Minerals», «TikTok», «Emerson». Более 60 крупных компании, объявивших об уходе с российского рынка из-за геополитической ситуации, рассмотрели Казахстан в качестве альтернативной площадки [105].

Фактором, определившим изменение в стратегии развития транспортно-логистической отрасли в 2021-2023 годах стало вынужденное и

значительное смещение основных внешнеторговых потоков с европейского направления на восточное и, в меньшей степени, на южное направление. До 2023 года объединённая Европа была одним из ведущих торговых партнёров России и Белоруссии, в 2022 году ее доля в общенациональном внешнеторговом обороте Российской Федерации составляла 51,4% [106]. Торговля с ЕС для России носила профицитный характер. В 2023 году в результате санкционных торговых и политических ограничений изменилась география внешнеторговых российских взаимосвязей. В первые полгода 2023 года экспорт Российской Федерации в ЕС снизился по отношению к соответствующему периоду 2022 года на 76,4%, импорт снизился на 30,7%, торговый оборот на 90,3% [107]. Снижение экспорта Российской Федерации произошло и в других направлениях, в адрес стран, принявших участие в российских санкциях. В августе 2023 экспорт из Японии в Российскую Федерацию в по сравнению с 2022 годом сократился на 57,5%, импорт на 62,5%. Наиболее пострадавшими экспортными товарными группами из Российской Федерации в Японию в 2023 году стали цветные металлы с падением на 78,5%, угля на 79,9% и зерновых культур на 66,9% [108; 139]. При формировании новой экономической системы взаимоотношений, в которой европейские партнёры демонстрируют цели полного отказа от основных экспортных российских товарных групп, которые одновременно являются основными массовыми и объёмными грузами для ТЛК, задачи переориентации товарных потоков с запада на восток и юг становятся актуальными.

При полном отказе европейских потребителей от российских энергоносителей, потребуется создать новые рынки сбыта вне европейского региона и перенаправить существенные объёмы груза в восточном и южном направлениях, что потребует переконфигурации логистической системы и трансформации взаимоотношений в сфере ТЛК. Часть поставленных задач были решены в 2022-2023 годах. Не менее 50% европейского российского экспорта переадресовано азиатским партнёрам, в первую очередь сырой нефти,

с помощью трубопроводного и танкерного транспорта. Отгрузки в Индию происходили через черноморский порт – «Новороссийский» и балтийский порт «Приморский» с использованием новых ресурсов для обхода введённых санкций: перегрузка с танкера на танкер, отгрузка с обязанностью заключить договор страхования за счёт продавца в пользу покупателя, оплата погрузки и фрахта. Новым действующим маршрутом отгрузки нефти и сжиженного газа в условиях переориентации российского экспорта в сторону КНР стал Северный морской путь. Компания «Совкомфлот» освоила морскую транспортировку сжиженного природного газа, в условиях ледовых климатических условий [139] к 2025 году создание ледокольных газозовов нового поколения «Арктик СПГ-2», таблица 28 [109].

Таблица 28 – Импорт Китайской Народной Республики в 2022 и 2023 году и экспорт Российской Федерации в ЕС

В миллионах тонн

Товар	Импорт КНР 2023 год (январь-август)	Рост импорта КНР в 2023 году по отношению к 2022 году	Импорт объединённой Европы в 2022 году	Разница между импортом ЕС и ростом импорта КНР в 2023 году
Сырая нефть	378,6	59,6	117,7	58,1
Нефтепродукты	30,6	19,4	82,5	63,1
Уголь	305,51	165,1	56,5	-108,5
Природный газ	77,71	7,3	99,8	92,5

Источник: составлено автором по материалам [109; 110; 111].

Для решения задач оптимизации загрузочных мощностей, с учётом перераспределения транспортных потоков, проведенный анализ показал, что для снижения рисков перезагрузки существующих маршрутов необходимо изыскать возможности включения 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.

До 2021 года наблюдался рост транзита через территорию России. Компания «Российские железные дороги» (далее – РЖД) установила исторический рекорд по перевозу контейнеров: между Европой и Китаем было перевезено 1,76 млн TEU с ростом 34% к 2020 году [139].

*Примечание* – Twenty-foot Equivalent Unit (TEU, «теус») – единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером.

За аналогичный период до 2021 года наблюдался рост к 2020 году на 47%. Но уже за период январь-август 2022 года контейнерный транзит Европа – Китай – Европа сократился на 35%. В целом, с 2022 года, в связи с внесением компании РЖД в санкционные списки и введения ограничений на страхование грузов европейскими компаниями, наблюдалось падение контейнерного транзита, в период январь – август на 38%, и к концу года на 55% [112]. Аналогичная ситуация наблюдалась в Белоруссии, снижение транзита Китай – Европа составило 33% [113]. Наибольшую недозагруженность ощутили порты Санкт-Петербурга, сухопутный маршрут через Калининград, пограничные переходы Эрлянь – Замынь-Ууд, Маньчжурия – Забайкальск на границе с Монголией [139].

Таблица 29 – Объем внешней торговли КНР с ЕС в 2022/2021 году

В миллиардах долларов

Внешняя торговля	2022 год	2021 год	Изменение в 2022 году по отношению к 2021 году, в процентах
Внешнеторговый оборот	847,3	828,1	+2,3
Экспорт	562,0	518,2	+8,5
Импорт	285,4	309,9	-7,9

Источник: составлено автором по материалам [110].

Снижение транзитных потоков через территорию Российской Федерации и Республики Беларусь объясняется введенными

европейскими санкциями и политикой КНР диверсификации логистических маршрутов. Для КНР Европейский союз является одним из стратегических партнёров с долей в 2022 году 20,8% от общего объёма экспорта, доля Российской Федерации 5,3 % [139]. При этом при снижении транзитного потока через Россию, КНР в 2022 году увеличил общий экспорт в Европу. Китайская Народная Республика придерживается прагматичной политики, сохраняя внешнеторговые отношения с Европейским Союзом и Российской Федерацией, занимая нейтральную позицию по отношению к специальной военной операции России на Украине и соблюдая собственные национальные геополитические интересы. Для устранения возможных рисков при транспортировке грузов через территорию Российской Федерации, КНР разрабатывает новые логистические маршруты в рамках программы «Один пояс – один путь», в том числе через ближайших соседей России – маршруты через Казахстан, Азербайджан, Грузию, Турцию.

В условиях ограничения транзитных потоков через территорию Российской Федерации и Республики Беларусь географическое положение Казахстана делают страну важным логистическим игроком на интеграционном пространстве ЕАЭС. В транспортно-логистической инфраструктуре Казахстана заинтересованы значительное количество международных субъектов: Китай, Евросоюз, Россия, глобальные международные предприятия топливно-энергетического комплекса. Через республику проходит пять международных железнодорожных транзитных маршрутов, из них два маршрута идут вне территории России. Казахстан встраивается в маршруты КНР с выходом в Европу, через Каспий, Кавказский регион и Турцию [139]. Включение России в логистические проекты Казахстан через инвестиционные, финансовые, экономико-политические механизмы позволит увеличить в том числе и свой торговый потенциал, возможности использовать новые инструменты для обхода введённых санкционных ограничений.

За период существования ЕАЭС, в рамках организации выстроена и продолжает реализовываться стратегия создания механизмов и инструментов архитектуры ЕАЭС. С точки зрения автора введённые санкции в адрес России

и Белоруссии привели к переформатированию отношений во внешнеэкономической деятельности. Введённые западными странами ограничения привели к незапланированному перераспределению экономических процессов в рамках союза, более быстрому хозяйственному сближению России и Белоруссии, усилению значимости Казахстана, Армении, Кыргызстана. Релокация части производств, представительств компаний под юрисдикцию этих стран и продолжение сотрудничества с Российской Федерацией и Республикой Беларусь, уже от лица новых акторов стало благоприятным фактором для укрепления горизонтальных и вертикальных кооперационных связей между партнёрами в ЕАЭС. Встраивание Казахстана в параллельные логистические маршруты в обход России в коридоре Китай – Европа, на данном этапе может предоставить Российской Федерации и РБ новые возможности для поставок товаров.

ЕАЭС по своей экономической структуре отличается от одновременно развивающихся интеграционных проектов Европейский союз и АСЕАН. Несмотря на достигнутые успехи в различных сферах государственного развития за шесть лет с момента принятия совместной интеграционной программы «Об основных направлениях экономического развития Евразийского экономического союза до 2030 года» оказались нереализованными многие из запланированных направлений сотрудничества.

Создание целостной структуры управления и надгосударственных институтов в ЕАЭС несёт черты индивидуального эволюционного развития. Процесс построения целостной интеграционной структуры в условиях асимметричности и проходящий под внешним давлением, требует активизировать усилия для вовлечения партнёров в общие проекты чтобы обеспечить эффективное интеграционное развитие.

Влияние внешних факторов от экономических интересов третьих игроков Европейского Союза, КНР, политико-экономические амбиции США, в желании не позволить возрастанию хозяйственного конкурента на Евразийском пространстве накладывают на ход развития союза индивидуальные ограничения. Задачи последовательного расширения

свободных торговых, таможенных, социальных и экономических зон столкнулись с существенной ориентированностью национальных экономик на внешних, третьих партнёров, что усложняет изначальную задачу унификации экономического пространства объединения.

Совершенствование транспортно-экономических балансов, на основе которых можно определять потребность в объемах и инвестициях для работы современного транспортно-логистического комплекса. Транспортно-экономический баланс в простейшем виде 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. В Российской Федерации стартовало внедрение национальной транспортно-логистической платформы в 2024 году. Разработка транспортно-логистической платформы в рамках ЕАЭС, несомненно, залог успешного торгово-экономического сотрудничества в рамках ЕАЭС.

Направлениями расширения горизонтального и вертикального интеграционного процесса, сдерживания наметившихся дивергенционных процессов внутри союза, вызванных экономическим и политическим давлением западных стран на Армению, Казахстан и Кыргызстан, становятся:

- 1) 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, Кыргызстана с учетом географических особенностей и участием российских финансово-инвестиционных институтов и промышленных предприятий;

- 2) возможное расширение ЕАЭС с потенциальным партнером –

Узбекистаном;

3) согласование единой экспортной политики в реализации товарных групп, уже занимающих значимую часть в экспорте участников ЕАЭС: энергоносителях, природном газе, уране, продукции лесной промышленности, металлургии.

Все обозначенные задачи становятся вызовом на фоне снижения деловой активности во многих секторах промышленности ЕАЭС, вызванных негативными экономическими последствиями, риском снижения внешнеторговых показателей России и Белоруссии, в отдельности и Евразийского союза, в целом. Профицит торгового баланса Российской Федерации в первом полугодии 2022 года становится причиной укрепления курса рубля, по отношению к национальным валютам членов ЕАЭС и третьих стран, что в свою очередь может стать причиной снижения российских экспортных поставок, но стимулировать увеличение экспортных поставок участников ЕАЭС в адрес Российской Федерации, стать фактором роста экономических и интеграционных связей России внутри союза. Между тем резкое увеличение профицита платежного баланса в период январь-май 2022 года и снижение ВВП Российской Федерации в мае 2022 года на 4,3%, в Белоруссии снижение в мае на 8,8%, а в Армении, Казахстане, Кыргызстане наблюдаемый рост в период январь-май, который составил 10,2%, 4,6% и 5,7% соответственно ожидаемо изменит внутренний товарооборот [114].

Одним из ключевых факторов дальнейшего роста торговых показателей ЕАЭС на фоне фундаментальных мировых структурных экономических изменений становится задача расширения торговли внутри объединения, наращивания внешнеторговых связей с членами дружественными региональных экономических объединений АТЭС, ШОС, БРИКС, Лиги арабских государств.

Ключевыми механизмами в условиях трансформации внутренних и внешних экономических процессов в ЕАЭС становятся новые форматы экономических соглашений между партнерами по объединению. При росте

экономического давления на Российскую Федерацию и Республику Беларусь со стороны коалиции западных стран и угрозе вторичных санкции на членов ЕАЭС за сотрудничество с Россией и Белоруссией, возникает необходимость создания механизмов и инструментов, гарантирующих экономическую безопасность участников ЕАЭС. Примером изменения условий сотрудничества в рамках ЕАЭС, можно привести «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных перевозках» от 2023 года. В договоре прописано, что начиная с 1 января 2024 года перевозки грузов с территории Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Франции, Польши, Финляндии, Швеции, Чехии, Литвы, Латвии, Эстонии осуществляются только при наличии специального разрешения [115]. Для активизации автоперевозок в новых субъектах Российской Федерации, с 06.10.2023 введен механизм страхования военных рисков для физических и юридических лиц [116]. Для осуществления мониторинга состояния и защищенности объектов транспортной инфраструктуры в России создается единая автоматизированная система – постановление Правительства Российской Федерации от 01.08.2023 № 1251 [117].

В рамках Коллегии ЕЭК в 2022 году принят целый ряд нормативных соглашений о «Формирование новых логистических цепочек... мультимодальные транспортные коридоры, ... созданию совместных операторов морских контейнерных линий, созданию совместных логистических складов и распределительных центров на территории Союза» [118]. В рамках Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК озвучена генеральная задача интеграционной структуры – «созданию в ЕАЭС единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в сфере транспорта» [119], перечислены направления общих действующих и новых логистических маршрутов – распоряжение «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов» от 26.10.2021 [120].

Инструментами для реализации общих интеграционных транспортно-логистических задач могут стать кооперация и интеграция в

формирование предприятий, определяющих транспортно-логистическую отрасль. На 2023 год из наиболее успешных организаций можно перечислить: Евразийский банк развития, АНО «Евразийская агрологистика», группа компаний «Новый Сухопутный Зерновой Коридор», АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», ЗАО «Южно-кавказская железная дорога».

Введенные финансовые и экономические санкции потребовали ответных нестандартных действий со стороны Российской Федерации и Республики Беларусь. Евразийский банк развития (далее – ЕАБР) – финансовая организация, созданная членами ЕАЭС и Таджикистаном. В декабре 2022 года произошло перераспределение уставного капитала между участниками, доля России снизилась с 65,9761% до 44,7878% [121], что лишило Россию безусловного пакета акций и вывела деятельность банка от возможных финансовых санкций западных стран. Финансовый институт инвестировал в целый ряд логистических проектах на территории ЕАЭС: строительство магистральных газопроводов, строительство и ремонт аэропортов, дорожная инфраструктура, строительство нефтеналивного флота. Большая часть проектов, является частью общей стратегии интеграционного объединения – «Евразийский транспортный каркас», в результате реализации проекта планируется достичь ускорение доставки грузов из Индии и Китая в Европу по сравнению с Суэцким каналом в два раза, увеличение контейнерного грузопотока «Север – Юг» в 30 раз [122]. Другим мега-проектом, который реализуется в настоящем и запланирован на будущий период – «Евразийская товаропроводящая сеть». В рамках проекта запланировано создание единой интеграционной системы, связывающей агропроизводителей, транспортно-логистические коридоры, продовольственную складскую инфраструктуру, гармонизацию законодательства на основе единой цифровой платформы [123].

В новой экономической ситуации, введенные западными государствами санкций ограничили экономический инструментарий. Россия и Белоруссия лишились важных логистических маршрутов, рынков сбыта,

западных инвестиций, финансовых инструментов. Одними из инструментов, которые могли успешно реализоваться в измененных условиях, могут стать структуры, созданные на паритетной основе членами ЕАЭС: ОТЛК ЕРА-АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» – равномерно распределенное предприятие между тремя акционерами ОАО «РЖД» (Российская Федерация), АО «НК «КТЖ» (Казахстан), Белорусская железная дорога. Предприятие, начиная с 2018 года создания, продемонстрировало положительную динамику роста показателей и важного логистического игрока на транспортном направлении между востоком и западом. Ухудшение макроэкономической ситуации в 2022-2023 годах, затормозило рост экономических показателей предприятия, но привело к развитию дополнительных направлений, при снижении перевозок Европа – КНР, произошел существенный рост объема перевозок Россия Китай на 776%. Предприятие в своем развитии ориентируется на инновационные логистические технологии – цифровые платформы, оптимизирующие взаиморасчеты, механизмы транзитных перевозок, переход на безбумажную документацию, переход на формирование «extra long train» составов и полносоставных рефрижераторных поездов [124].

Другим направлением развития отрасли могут стать предприятия с задачами продвижения определенных товарных групп. Проект «Евразийский Агроэкспресс» обозначил цели с помощью оптимизации логистических затрат на территории ЕАЭС, существенно нарастить экспорт сельскохозяйственной продукции на рынки Юго-Восточной и Центральной Азии. Участниками проекта стали транспортные операторы АО «РЖД Логистик» и АО «Славтранс-Сервис» (Российская Федерация), ООО «Бремино групп» (Республика Беларусь), АО КТЖ «Экспресс» (Казахстан), с подтверждением от банка ЕАБР о совместном партнерстве. Экономическим обоснованием проекта стала сокращение срока доставки логистических затрат с 60 суток/5400-6000 долларов за deep sea при отправки морским путем, до 14 суток/4900-5100 долларов при регулярных отгрузках с помощью

железнодорожной сети в направлении китайских адресатов составов, состоящих из рефрижераторных контейнеров [125].

Значимым проектом, осуществляемым Российской Федерацией и позволяющем «тиражировать» проект на другие экономические сферы, стала реализация программы «Новый Сухопутный Зерновой Коридор» в период с 2022 года по 2032 год. Проект осуществляется при участии Правительства Российской Федерации, Российско-Китайских правительственных комиссий, ЕЭК. В рамках проекта создается новая логистическая инфраструктура, новые транспортные коридоры. В СФО и ДФО строятся сеть линейных элеваторов, в том числе Забайкальский Зерновой Терминал с перевалочной мощностью хранения 8 млн тонн, при импорте КНР в 2022 году 10 млн тонн. Компания является соисполнителем наравне с рядом министерств Российской Федерации и КНР программы «План углубленного сотрудничества в области сои». ООО «Производственно-экспортная компания «ЭПТ» участник программы заключили торговые соглашения – «Зерно+» с иранской с логистической компанией Iranian Eurasia Trading and Logistics, с выходом на ключевую особую экономическую зону республики Сарасх [126].

Важным инструментом, который Россия имеет возможность продолжать реализовывать на евразийском пространстве – участие в национальных инфраструктурных логистических проектах партнеров. ЗАО «ЮКЖД» – Южно-Кавказская железная дорога республики Армении, с 2008 года передано в управление ОАО «РЖД» до 2028 года, с возможной пролонгацией договора до 2038 года. В рамках проекта реализуются задачи увеличения мощности транспортной отрасли республики, интеграция с европейскими и азиатскими партнерами с помощью ОАО «РЖД» выстроен мультимодальный маршрут Европа – Иран, морским путем в Грузии, далее железнодорожным транспортом в Армению, далее автомобильным транспортом в Иран, что для Армении стратегически важное транспортное направление, возможность встроиться в мировые логистические цепочки [127].

### **Выводы по главе 3**

1) На основе стратегического подхода к развитию транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС предполагается комплексный подход, включающий использование различных механизмов и инструментов, таких как интеграция информационных систем; развитие мультимодальных транспортных маршрутов, упрощение и стандартизация таможенных процедур; формирование логистических хабов.

2) Методический подход оценки влияния развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС на развитие интеграционных процессов предполагает использование системы экономических показателей и индикаторов. Разработанный авторский методический подход позволяет осуществлять регулярный мониторинг и анализ интеграционного внешнеторгового взаимодействия для своевременного обнаружения трендов, которые отклоняются от запланированных траекторий развития и плановых показателей, что способствует своевременной корректировке интеграционной политики ЕАЭС.

3) Сформулированные стратегическими приоритетами развития современного транспортно-логистического комплекса ЕАЭС предназначены для устранения нескоординированных механизмов транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС. Направления развития транспортно-логистического комплекса включают: углубление цифровой интеграции; развитие мультимодальности; усиление конкурентоспособности транспортных коридоров ЕАЭС; совершенствование таможенного администрирования; внедрение экологической логистики; развитие кадрового потенциала.

## Заключение

В ходе проведения диссертационного исследования получены следующие результаты.

1) 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 в указанный период: доминирование внешнего экспорта по отношению к внутреннему в объединении и в экономиках участников объединения; тенденция углубления внешнеторговых отношений Казахстана, Кыргызстана и Армении в отношении третьих стран; рост долга в секторе государственного управления в Белоруссии, Армении, Кыргызстана.

2) 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 возможны в условиях разноуровневой и разноскоростной 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.

3) Проанализировано влияние внутренних и внешних экономических факторов в период с 2021 года по 2023 год на транспортно-логистические системы ЕАЭС.

Последствия для России и Белоруссии проявляются в изменении двухстороннего движения грузовых потоков в направлении Западная Европа – Россия, Западная Европа – Китай, Россия – Китай, Япония, Корея, что требует для импортеров и экспортеров поиска новых путей, логистических посредников, новых организационных форм и транспортных моделей. Поскольку транспортный сектор Российской Федерации по многим показателям 2022 года уступал ведущим международным транспортно-логистическим центрам, для сохранения развития интеграционного потенциала ЕАЭС в условиях обширных и жестких экономических ограничений требуется принятие быстрых решений в обновлении инфраструктуры.

4) Проведена оценка взаимной интеграции транспортно-логистических комплексов стран-участников ЕАЭС. Показано, что изношенность транспортной инфраструктуры и недостаточный парк грузового транспорта тормозит ее развитие. Отмечена фактическая интеграция национальных ТЛК в международные транспортные маршруты, за исключением Белоруссии и Армении.

5) 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. Выделены правила и процедуры, регламентирующие работу отрасли в рамках союза. Оценка географического расположения добычи и центров производства товарных экспортных групп показывает наиболее загруженные маршруты транспортной инфраструктуры и позволяет определять последовательность действий для реализации программы модернизации комплекса и формирования необходимой транспортно-логистической инфраструктуры.

6) 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.

Анализ интеграционного взаимодействия с применением разработанных индикаторов показал, что тренд повышения значимости Казахстана для Кыргызстана возник не в последние пять лет, также, как и рост экономической активности КНР в внешнеторговых взаимоотношениях с Кыргызстаном. Для Кыргызстана российский и казахский рынки стали определять вектор экспортного направления и также могут гарантировать заинтересованность дальнейшего сотрудничества РК в рамках ЕАЭС. Тренд на незначительные объёмы взаимной торговли между Арменией, Кыргызстаном и Белоруссией также наблюдается с самого начала рассматриваемого периода. Тренд опережения рынком ЕАЭС рынка Европейского союза для Армении и для Кыргызстана существенное снижение разницы между рынком Европы и ЕАЭС возник в исследуемый период. Отмечено, что регулярный мониторинг и анализ позволит своевременно обнаружить тренды, которые значительно отклонились от запланируемых траекторий развития и плановых показателей и скорректировать интеграционную политику.

## Список литературы

## Книги, монографии, доклады

1. Либман, А.М. Модели региональной интеграции / А.М. Либман, Б.А. Хейфец. – Москва : Экономика, 2011 – 256 с. – ISBN 978-5-282-03147-8.
2. Мировая экономика и международные экономические отношения / под общей редакцией В.В. Перской и М.А. Эскиндарова : в 2 томах. Том 2. Международные экономические отношения. – Москва : КУРС, 2025. – 296 с. – ISBN 978-5-907535-59-6.
3. Мировая экономика и международные экономические отношения / коллектив авторов ; под редакцией А.С. Булатова. – 4-е издание, переработанное и дополненное. – Москва : КНОРУС, 2021. – 678 с. – ISBN 978-5-406-08051-1.
4. Олейнов, А.Г. Теории международной торговли и внешнеторгового регулирования (Часть I) / А.Г. Олейнов. – Москва : МГИМО МИД России, 2020. – 6-10 с. – ISSN 2713-0983.
5. Пилопенко, И.В. Переход к рыночной экономике и структурные реформы в государствах-членах Евразийского экономического союза : монография / И.В. Пилопенко ; под редакцией И.В. Пилопенко. – Санкт-Петербург : Научно-технологические технологии, 2019. – 976 с. – ISBN 978-5-6042710-4-9.

## Диссертации

6. Щепетов П.А. Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг»: возможности для России : специальность 5.2.5 Мировая экономика : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Щепетов Павел Андреевич ; Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы». – Москва, 2025. – 211 с. – Библиогр.: с. 178-210.

7. Ситникова О.Г. Экономико-финансовое сотрудничество как фактор развития региональных интеграционных процессов: специальность 5.2.5. Мировая экономика: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Ситникова Оксана Геннадьевна ; Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. Москва 2025. – текст : электронный. – URL: <http://dlib.rsl.ru/rsl01013000000/rsl01013725000/rsl01013725650/rsl01013725650.pdf> (дата обращения: 17.09.2025).

#### Электронные ресурсы

8. Аналитический доклад «О макроэкономической ситуации в государствах – членах Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития». – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/69e/v116nueikd2r216mfs79uhm3vnjtsbce/Analytical\\_report\\_2023.pdf?ysclid=m3vvyu814q9509312743](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/69e/v116nueikd2r216mfs79uhm3vnjtsbce/Analytical_report_2023.pdf?ysclid=m3vvyu814q9509312743) (дата обращения: 30.11.2025).

9. Развитие евразийской интеграции / Министерство экономического развития Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya\\_deyatelnost/razvitie\\_evraziyskoj\\_integracii](https://economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost/razvitie_evraziyskoj_integracii) (дата обращения: 30.11.2025).

10. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep\\_razv\\_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php/](https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_razv_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php/) (дата обращения: 30.11.2025).

11. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/default.aspx) (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

12. Государственный комитет Республики Таджикистан по статистике : официальный сайт. – Душанбе. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.tj/ru> (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

13. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике : официальный сайт. – Ташкент. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.uz/ru> (дата обращения: 01.11.2024) – Текст : электронный.

14. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [www.eurasiancommission.org/eng](http://www.eurasiancommission.org/eng) (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

15. Евразийская экономическая комиссия / Статистическая информация : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 21.10.2025). – Текст : электронный.

16. Договор о Евразийском экономическом союзе / Правовой портал. Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: [https://docs.eaeu.org/docs/ru-ru/0003610/itia\\_05062014](https://docs.eaeu.org/docs/ru-ru/0003610/itia_05062014) (дата обращения: 01.11.2025).

17. О плане мероприятий, направленных на формирование общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза. Документы, подписанные по итогам заседания Высшего Евразийского экономического совета / Президент Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5466> (дата обращения: 01.11.2024).

18. Министерство энергетики Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://minenergo.gov.ru/node/4846> (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

19. АО «Евразийская энергетическая компания» : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL:

<https://www.erg.kz/ru/content/deyatel-nost/ao-evroaziatskaya-energeticheskaya-korporaciya/> (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

20. Белатом : официальный сайт. – Минск. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://belatom.by> (дата обращения: 15.03.2025). – Текст : электронный.

21. Всемирная ядерная ассоциация : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://world-nuclear.org/information-library/facts-and-figures/uranium-production-figures.aspx> (дата обращения: 15.03.2025). – Текст : электронный.

22. О состоянии и использовании минерально-сырьевых ресурсов Российской Федерации. Государственный доклад, 2021 / Министерство природных ресурсов : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://gd2021.data-geo.ru> (дата обращения: 18.03.2025).

23. Сайт Всемирного банка. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст : электронный.

24. Министерство иностранных дел Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/international\\_contracts/international\\_contracts/2\\_contract/47867](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/47867) (дата обращения: 01.11.2025). – Текст : электронный.

25. Министерство иностранных дел Республики Беларусь : официальный сайт. – Минск. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://belarus.mid.ru/ru/consularservices/consulate/regulations/agreement-on-ensuring-equal-rights> (дата обращения: 01.11.2025). – Текст : электронный.

26. Постоянный Комитет Союзного государства : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.postkomsg.com> (дата обращения: 01.11.2025). – Текст : электронный.

27. Евразийский Банк Развития / Центр интеграционных исследований : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://eabr.org/> (дата обращения: 01.11.2025).

28. Правительство Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://government.ru/dep\\_news/42120](http://government.ru/dep_news/42120) (дата обращения: 01.11.2025). – Текст : электронный.

29. 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](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/analytics/indicators2024_01.pdf?ysclid=mjerdqengb403604641) (дата обращения: 12.12.2024). – Текст : электронный.

30. Шустов, А. Кластеры в ЕАЭС: новый двигатель интеграции / А. Шустов // Научный журнал Евразия.эксперт : официальный сайт. – Текст : электронный. – URL: <https://eurasia.expert/klastery-v-eaes-novyuy-dvigatel-integratsii> (дата обращения: 12.12.2024).

31. Министерство экономики Республики Беларусь : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://economy.gov.by/uploads/files/Karta-Klasterov/Karta\\_klasterov-2022.pdf](https://economy.gov.by/uploads/files/Karta-Klasterov/Karta_klasterov-2022.pdf) (дата обращения: 19.12.2025). – Текст : электронный.

32. 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.

33. АО «Национальный управляющий холдинг «Байтерек» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://baiterek.gov.kz/kk/kholding-turaly> (дата обращения: 01.11.2025). – Текст : электронный.

34. Комитет по инвестициям Министерства иностранных дел Республики Казахстан : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://stat.gov.kz/for\\_users/dynamic](https://stat.gov.kz/for_users/dynamic) (дата обращения: 11.05.2025). – Текст : электронный.

35. Статистика внешнего, взаимного торгового и товарного рынка. Национальное бюро статистики Казахстана. Агентство стратегического планирования и реформ Республики Казахстан / Комитет по инвестициям Министерства иностранных дел Республики Казахстан : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://stat.gov.kz/industries/economy/foreign-market/spreadsheets> (дата обращения: 15.04.2025).

36. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Documents/Stat\\_Yearbook\\_2021.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2021.pdf) (дата обращения: 12.12.2024). – Текст : электронный.

37. Сайт Министерства иностранных дел Кыргызской республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://old.mfa.gov.kg/contents/view/id/90> (дата обращения: 11.05.2025). – Текст : электронный.

38. Сайт Всемирного банка. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://ipi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 29.05.2025). – Текст : электронный.

39. Сайт кабинета министров Кыргызстана. Министерство Юстиции Кыргызстана. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.gov.kg/ky?lang=ru.&p=59602> (дата обращения: 25.10.2025). – Текст : электронный.

40. Министерство Юстиции Кыргызстана : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/159199> (дата обращения: 25.10.2025). – Текст : электронный.

41. Госстат Армении : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://www.armstat.am/file/article/sv\\_08\\_23r\\_124.pdf](https://www.armstat.am/file/article/sv_08_23r_124.pdf) (дата обращения: 26.10.2025). – Текст : электронный.

42. Двусторонние отношения / Министерство иностранных дел республики Армения : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.mfa.am/ru/bilateral-relations/ir>. (дата обращения: 26.04.2025). – Текст : электронный.

43. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021\\_180/E202112\\_2\\_3.pdf/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021_180/E202112_2_3.pdf/) (дата обращения: 12.12.2025). – Текст : электронный.

44. Министерство экономики Республики Беларусь : официальный сайт. – Минск. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://economy.gov.by/uploads/files/VED/Itogi-vneshnej-torgovli-2022-g..pdf> (дата обращения: 25.01.2025). – Текст : электронный.

45. ЕС запрещает белорусским перевозчикам использовать свое воздушное пространство и аэропорты. Пресс-релиз / Совет европейского союза : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/06/04/eu-bans-belarusian-carriers-from-its-airspace-and-airports/> (дата обращения: 24.10.2025).

46. Правительство Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202307310045?index=6> (дата обращения: 24.10.2025). – Текст : электронный.

47. Национальный комитет республики Узбекистан по статистике : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/merchandise-trade> (дата обращения: 15.08.2025). – Текст : электронный.

48. Узбекистан и ЕАЭС: перспективы и потенциальные эффекты экономической интеграции. Доклады и рабочие документы. Евразийский Банк Развития / Центр интеграционных исследований : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный.

- URL: [https://eabr.org/upload/EDB\\_2021\\_Report\\_Uzbekistan\\_and\\_the\\_EAEU\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/EDB_2021_Report_Uzbekistan_and_the_EAEU_rus.pdf) (дата обращения: 25.09.2025).

49. Рабочая сила, занятость и безработица в России. Бюллетень / Росстат Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/2EfrJGVJ/Rab\\_sila\\_2020.pdf](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/2EfrJGVJ/Rab_sila_2020.pdf) (дата обращения: 25.09.2025).

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

51. Международные сравнения. Федеральная служба государственной статистики : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/incomparisons> (дата обращения: 29.05.2025). – Текст : электронный.

52. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 5 декабря 2019 года. Организации Объединенных Наций / Генеральная Ассамблея : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://docs.un.org/ru/A/RES/74/15> (дата обращения: 12.03.2025).

53. Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: <https://eabr.org/upload/medialibrary/1cf/yuuu.jpg> (дата обращения: 10.02.2025). – Текст : электронный.

54. Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: [https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\\_2021\\_Report\\_5\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf) (дата обращения: 20.12.2025). – Текст : электронный.

55. 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.

56. Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: [https://eabr.org/upload/iblock/302/EDB\\_Transport\\_Observatory\\_2025\\_presentation\\_RU.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/302/EDB_Transport_Observatory_2025_presentation_RU.pdf) (дата обращения: 10.03.2025). – Текст : электронный.

57. Статистика внешнего сектора Евразийского экономического союза. Статистический сборник / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/c08/9c4qxfoh0clvtzywhbtlot4klfpmyxvw/Finstat\\_42024.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/c08/9c4qxfoh0clvtzywhbtlot4klfpmyxvw/Finstat_42024.pdf) (дата обращения: 22.09.2025).

58. Евразийская экономическая комиссия / Статистика ЕАЭС : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2021/12.aspx/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2021/12.aspx/) (дата обращения: 22.12.2025).

59. О национальных целях развития России на период до 2030 года. Указ / Президент России : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63728> (дата обращения: 22.09.2025).

60. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап) / [Распоряжение от 28 апреля 2021 года № 1100-р] / Правительство Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://static.government.ru/media/files/DmnOwIKcEzTEENtaA3snyn22AHdSVbJy.pdf> (дата обращения: 22.09.2025).

61. Реализация потенциала МТК «Север-Юг» как части проекта «Большая Евразия» / Научно-технический журнал «Инновации транспорта» : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст

: электронный. – URL: [https://inno-trans.ru/data/documents/IT-43\\_inet.pdf](https://inno-trans.ru/data/documents/IT-43_inet.pdf) (дата обращения: 15.12.2024).

62. О программе субрегиона Большой Меконг / Мега-регион Большой Меконг : официальный сайт. – Обновляется в течение суток.

– Текст:электронный.URL: [https://eabr.org/upload/iblock/e13/1\\_EDB\\_ETN\\_Report\\_Eng.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/e13/1_EDB_ETN_Report_Eng.pdf) (дата обращения: 15.12.2024).

63. Промышленный коридор Дели-Мумбаи. Статья / Посольство Индии в России : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток.

– Текст : электронный. – URL: <https://indianembassy-moscow.gov.in/bilateral-relations-india-russia.php> (дата обращения: 12.12.2024).

64. Евразийский транспортный каркас: обсерватория проектов и интерактивная карта. Рабочий документ / Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eabr.org/upload/iblock/9ec/EDB\\_Transport\\_Observatory\\_2025\\_Report\\_RU.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/9ec/EDB_Transport_Observatory_2025_Report_RU.pdf) (дата обращения: 10.05.2025).

65. Участникам ВЭД – Санкции / Центр экспертизы ВТО : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный.

– URL: <https://www.wto.ru/uchastnikam-ved-sanktsii> (дата обращения: 15.12.2024).

66. Сетевой ресурс ЕАБР. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: [https://t.me/eabr\\_bank/406/](https://t.me/eabr_bank/406/) (дата обращения: 15.06.2025).

– Текст : электронный.

67. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL:

[https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/3b4/85krxa39eih0m19yrl5pixbm92unaxlz/Doklad-ob-analize-razvitiya-infr-\\_punkt-5-KP\\_-2024-god.pdf?ysclid=mjy3n5f41e674990576](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/3b4/85krxa39eih0m19yrl5pixbm92unaxlz/Doklad-ob-analize-razvitiya-infr-_punkt-5-KP_-2024-god.pdf?ysclid=mjy3n5f41e674990576) (дата обращения: 15.06.2025). – Текст : электронный.

68. Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан / Единая платформа интернет-ресурсов государственных органов : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный.

- URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/investment-projects?lang=ru/>  
(дата обращения: 15.02.2025).

69. Транспортный вестник / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://transport-gazeta.by/vremya-trebuet-novux-reshenij> (дата обращения: 15.02.2025).

70. О макроэкономической ситуации в государствах – членах Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития. Аналитический доклад / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/b59/Analytical\\_report\\_2022.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/b59/Analytical_report_2022.pdf) (дата обращения: 06.11.2024).

71. Об оценке индекса потребительских цен / Росстат Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26\\_23-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26_23-02-2022.html) (дата обращения: 06.11.2024).

72. Белорусский металлургический комбинат : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://belsteel.com/doc/social\\_otchet/sotsialnyiy\\_otchet\\_2020.pdf](https://belsteel.com/doc/social_otchet/sotsialnyiy_otchet_2020.pdf) (дата обращения: 15.02.2025). – Текст : электронный.

73. Министерство Энергетики Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: <https://minenergo.gov.ru/system/download-pdf/20322/154189> (дата обращения: 15.02.2025). – Текст : электронный.

74. Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса ЦДУ ТЭК : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: [https://www.cdu.ru/tek\\_russia/issue/2016/6/170/](https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2016/6/170/) (дата обращения: 15.02.2025). – Текст : электронный.

75. Журнал Нефтепереработка : официальный сайт. – Москва. Обновляется в течение суток. – URL: <https://pronpz.ru/neftepererabatyvayushchie-zavody/rossiya.htm/> (дата обращения: 15.02.2025). – Текст : электронный.

76. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2020\\_180/E202\\_012\\_9\\_1.pdf/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2020_180/E202_012_9_1.pdf/) (дата обращения: 01.11.2024). – Текст : электронный.

77. TrendEconomy : портал открытых данных. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://trendeconomy.ru/about> (дата обращения: 11.01.2025). – Текст : электронный.

78. Росстат Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://rosstat.gov.ru/enterprise\\_industrial](https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial) (дата обращения: 11.01.2025).

79. Metallurги попросили снизить тарифы РЖД и в «срочном порядке» дать скидки / РБК : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://www.rbc.ru/business/01/08/2022/62e3b4209a79472f66be72c9?from=column\\_12](https://www.rbc.ru/business/01/08/2022/62e3b4209a79472f66be72c9?from=column_12) (дата обращения: 23.01.2025).

80. Национальное бюро статистики Китайской народной республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=C01> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст : электронный.

81. Европейский союз : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/ks-ei-22-001> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст : электронный.

82. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/union\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx) (дата обращения: 22.02.2025). – Текст : электронный.

83. Утверждена дорожная карта по развитию экономических процессов в рамках ЕАЭС на пять лет / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/utverzhdena-dorozhnaya-karta-po-razvitiyu-ekonomicheskikh-protssesov-v-ramkakh-eaes-na-ryat-let/?ysclid=mk1g7cb7ca366443088> (дата обращения: 11.01.2026).

84. Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок. Аналитический доклад / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – 2019. – URL [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitiitransportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-\\_chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitiitransportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf) (дата обращения: 12.03.2025).

85. Функционирование внутреннего рынка Евразийского экономического союза. Портал общих информационных ресурсов и открытых данных / Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://barriers.eaeunion.org> (дата обращения: 12.03.2025).

86. Взаимная торговля Кыргызской Республики со странами ЕАЭС и унификация методологии / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://stat.gov.kg/media/files/2a3ee43e-0107-4b33-8421-7e9f79011884.pdf> (дата обращения: 24.03.2025).

87. Все о госдолге Кыргызстана: кому мы должны и сколько / Финансовое издательство Economist.kg : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://economist.kg/dengi/2024/11/28/vsie-o-ghosdolghie-kyrgyzstana-komu-my-dolzheny-i-skolko> (дата обращения: 24.03.2025). – Текст : электронный.

88. 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=miasdgo1hwb485583743](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20240101.pdf?ysclid=miasdgo1hwb485583743) (дата обращения: 01.04.2025). – Текст : электронный.

89. Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://pharmcompass.com/articles/evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz> (дата обращения: 24.03.2025). – Текст : электронный.

90. 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](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/statpub/Stat_Yearbook_2024.pdf) (дата обращения: 01.04.2025). – Текст : электронный.

91. Статистика ЕАЭС / Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep\\_stat/union\\_stat/current\\_stat](https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat/current_stat) (дата обращения: 01.04.2025).

92. Финансовая статистика евразийского экономического союза. Оперативные данные за 2021 год. Статистический сборник / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep\\_stat/fin\\_stat/statistical\\_publications/finstat\\_5\\_2021f.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/fin_stat/statistical_publications/finstat_5_2021f.pdf) (дата обращения: 01.04.2025).

93. Посольство Республики Беларусь в Республике Армения : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://armenia.mfa.gov.by/ru/bilateral\\_relations/trade\\_economic](https://armenia.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic) (дата обращения: 03.04.2025). – Текст : электронный.

94. Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://eec.eaeunion.org/news/integr\\_i\\_makroec](https://eec.eaeunion.org/news/integr_i_makroec) (дата обращения: 03.04.2025). – Текст : электронный.

95. Единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности государств – членов Евразийского экономического союза / Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep\\_tamoj\\_infr/0i191/InfoMat\\_EAEU\\_CID\\_20250101.pdf?ysclid=mk5o9pphqy551606621](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20250101.pdf?ysclid=mk5o9pphqy551606621) (дата обращения: 15.04.2025).

96. Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза 2021 год. Обзор. Департамент таможенной инфраструктуры / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/22e/InfoMat\\_EAEU\\_CID\\_20220101.pdf\(eaeunion.org](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/22e/InfoMat_EAEU_CID_20220101.pdf(eaeunion.org) (дата обращения: 15.04.2025).

97. Внешняя торговля / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://www.stat.kg/ru/statistics/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost> (дата обращения: 15.04.2025).

98. Статистические таблицы / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021\\_180/E202112\\_1\\_6.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021_180/E202112_1_6.pdf) (дата обращения: 15.04.2025).

99. Правительство утвердило введение параллельного импорта в России / Минпромторг России : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/pravitelstvo\\_utverdilo\\_vvedenie\\_parallelnogo\\_importa\\_v\\_rossii](https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/pravitelstvo_utverdilo_vvedenie_parallelnogo_importa_v_rossii) (дата обращения: 15.04.2025).

100. Внешний сектор. Экспорт и импорт товаров / Госстат Армении : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный.

– URL: [https://www.armstat.am/file/article/sv\\_10\\_23r\\_411.pdf](https://www.armstat.am/file/article/sv_10_23r_411.pdf) (дата обращения: 15.04.2025).

101. Статистика внешней торговли. Госстат Турции / официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ekim-2023-49628> (дата обращения: 15.04.2025).

102. О внесении изменений в Положение о Правительственной комиссии по импортозамещению / Постановление Правительства Российской Федерации от 30.05.2023 № 869 / Правительство Российской Федерации : информационный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202305300050?index=1> (дата обращения: 15.04.2025).

103. Расширился список белорусско-российских проектов в сфере импортозамещения / Посольство Республики Беларусь в Российской Федерации : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://russia.mfa.gov.by/ru/embassy/news/c763ee46f3e37376.html> (дата обращения: 15.04.2025).

104. Итоги II Евразийского экономического форума / Евразийский экономический форум : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://forum.eaeunion.org/about-forum> (дата обращения: 15.04.2025).

105. В 2023 году казахстанцы провели 9,3 млрд безналичных расчётов на сумму свыше 114 трлн тенге / ТОО «United Media Group» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://forbes.kz/economy/finance/v\\_2023\\_godu\\_kazahstantsyi\\_proveli\\_93\\_mlrd\\_beznalichnyih\\_raschetov\\_na\\_summu\\_1141\\_trln\\_tenge/](https://forbes.kz/economy/finance/v_2023_godu_kazahstantsyi_proveli_93_mlrd_beznalichnyih_raschetov_na_summu_1141_trln_tenge/) (дата обращения: 15.04.2025).

106. Статистические таблицы / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст :

электронный. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021\\_180/E202112\\_2\\_6.pdf/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2021_180/E202112_2_6.pdf/) (дата обращения: 15.04.2025).

107. Евростат : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/17503725/6-15092023-AP-EN.pdf/8f071bd5-e44c-ccdb-3a40-9ccf859aaa57/> (дата обращения: 13.02.2025). – Текст : электронный.

108. E-stat – портал официальной статистики Японии : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: [https://www.e-stat.go.jp/en/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00350300&tstat=000001013141&cycle=1&year=20230&month=23070908&tclass1=000001013180&tclass2=000001013181&result\\_back=1&cycle\\_facet=tclass1%3Atclass2&tclass3val=0/](https://www.e-stat.go.jp/en/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00350300&tstat=000001013141&cycle=1&year=20230&month=23070908&tclass1=000001013180&tclass2=000001013181&result_back=1&cycle_facet=tclass1%3Atclass2&tclass3val=0/) (дата обращения: 13.02.2025). – Текст : электронный.

109. Группа компаний «Совкомфлот» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.sovcomflot.ru/about/profile/gas/> (дата обращения: 13.02.2025). – Текст : электронный.

110. Основные импортные товары по количеству и стоимости. Статистика / Главное таможенное управление Китайской народной республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://english.customs.gov.cn/Statics/52b9b0db-01f0-43f0-9c84-cc8a266fc4f6.html/> (дата обращения: 13.02.2025).

111. Статистические данные / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2019\\_180/E201912\\_9\\_1.pdf/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2019_180/E201912_9_1.pdf/) (дата обращения: 13.02.2025).

112. Полный транзит. РЖД пытаются нивелировать это снижение за счет внутрироссийских перевозок / Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» : официальный сайт. – Москва. – Обновляется

в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=205245/> (дата обращения: 13.02.2025).

113. Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.utlc.com/press-center/otraslevye-novosti/> (дата обращения: 13.02.2025). – Текст : электронный.

114. О текущей ситуации в российской экономике апрель-май 2022 года / Министерство экономического развития Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/e4af45e117a1ae704a2b53257d8cd40c/20220629.pdf/> (дата обращения: 13.02.2025).

115. О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных автомобильных перевозках / Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.07.2023 № 2031-р / Официальное опубликование правовых актов Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202307310045?index=1/> (дата обращения: 21.02.2025).

116. Механизм страхования военных рисков на территориях новых субъектов Российской Федерации / Российский автотранспортный союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://ras-info.ru/wp-content/uploads/2022/07/13.10.2023\\_ДЗ\\_30613ИС\\_Енин\\_А.А.\\_Савин\\_М.В.pdf/](https://ras-info.ru/wp-content/uploads/2022/07/13.10.2023_ДЗ_30613ИС_Енин_А.А._Савин_М.В.pdf/) (дата обращения: 21.02.2025).

117. Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности / Постановление Правительства Российской Федерации от 01.08.2023 № 1251 / Официальное опубликование правовых актов : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL:

<http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308020035/> (дата обращения: 21.02.2025).

118. Ключевые меры и решения, направленные на повышение устойчивости экономик государств-членов ЕАЭС, принятые ЕЭК / Евразийская экономическая комиссия : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/e92/Mery-EEK-27.10.2023.pdf/> (дата обращения: 21.02.2025).

119. Сотрудничество в области транспорта с государствами-членами ЕАЭС / Министерство транспорта Российской Федерации : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/69/88/> (дата обращения: 21.02.2025).

120. Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Правовой портал / Евразийский экономический союз : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01430372/err\\_281020\\_21\\_175/](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01430372/err_281020_21_175/) (дата обращения: 21.02.2025).

121. Совет ЕАБР одобрил перераспределение уставного капитала между участниками Банка / Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://eabr.org/press/releases/sov-et-eabr-odobril-pereraspredelenie-ustavnogo-kapitala-mezhdu-uchastnikami-banka/?sphrase\\_id=174452/](https://eabr.org/press/releases/sov-et-eabr-odobril-pereraspredelenie-ustavnogo-kapitala-mezhdu-uchastnikami-banka/?sphrase_id=174452/) (дата обращения: 21.02.2025).

122. Евразийский транспортный каркас / Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://eabr.org/mega-projects/evraziyskiy-transportnyu-karkas/> (дата обращения: 21.02.2025).

123. Евразийская товаропроводящая сеть / Евразийский банк развития : официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст :

электронный. – URL: <https://eabr.org/mega-projects/edinaya-tovaroprovodyashchaya-set/> (дата обращения: 21.02.2025).

124. Операционные результаты. В 2022 году ОТЛК ЕРА осуществляла оперирование и развитие контейнерного транзита на территории Казахстана, России и Беларуси / Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»: официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://annreport2022.utlc.com/performance-results> (дата обращения: 21.02.2025).

125. Целевые задачи АНО «Евразийская Агрологистика» / Автономная некоммерческая организация «Евразийская агрологистика»: официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://evrazlog.com/zadachi.html> (дата обращения: 21.02.2025).

126. Группа компаний «Новый сухопутный зерновой коридор»: официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.nlgc.ru/about/profile> (дата обращения: 21.02.2025). – Текст : электронный.

127. ЗАО «Южно-кавказская железная дорога»: официальный сайт. – Ереван. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://www.railway.am/ru> (дата обращения: 21.02.2025). – Текст : электронный.

128. Евразийская экономическая комиссия: официальный сайт – Москва. – Обновляется в течение суток. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx) (дата обращения: 21.02.2025). – Текст : электронный.

129. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики: официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.gov.kg/en/statistics/download/dynamic/1231> (дата обращения: 21.02.2025). – Текст : электронный.

130. Предварительные итоги социально-экономического развития Кыргызской Республики / Министерство экономики и коммерции Кыргызской

Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://mineconom.gov.kg/froala/uploads/file/5877c54bd3c80c249f89a89a6ba18d5f6a39d0ca.pdf> (дата обращения: 21.12.2024).

131. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.stat.kg/ru/statistics/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost> (дата обращения: 21.12.2024). – Текст : электронный.

132. Производство промышленной продукции по видам экономической деятельности / Статистический комитет Республики Армения : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: [https://www.armstat.am/file/article/sv\\_09\\_21r\\_121.pdf](https://www.armstat.am/file/article/sv_09_21r_121.pdf) (дата обращения: 21.12.2024).

133. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.gov.kz/official/industry/151/statistic/6> (дата обращения: 21.12.2024). – Текст : электронный.

134. Объем производства промышленной продукции по видам экономической деятельности / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://stat.gov.kg/ru/opendata/category/361> (дата обращения: 21.12.2024). – Текст : электронный.

135. Внешняя торговля / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. – URL: <https://stat.gov.kg/ru/statistics/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost> (дата обращения: 21.12.2024).

#### Статьи

136. Джобаев, А.П. Системный подход к качественным изменениям таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС /

А.П. Джобаев // Вестник Евразийской науки. – 2023. – № 1. Том 15. – С. 25-29.  
– ISSN отсутствует.

137. Дондэ, О.И. Внешнеэкономическая роль России в шанхайской организации сотрудничества / О.И. Дондэ // Экономические науки. – 2023. – № 221. – С. 445-452. – ISSN 2072-0858.

138. Дондэ, О.И. Стратегические решения во внешнеэкономической деятельности России во взаимосвязи с развитием торгового партнерства стран ЕАЭС / О.И. Дондэ // Экономические науки. – 2023. – № 222. – С. 531-536. – ISSN 2072-0858.

139. 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.

140. 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.

141. 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.

142. Еловая, Е.М. Особенности развития кластерной политики в СТ участницах ЕАЭС / Е.М. Еловая, Ю.В. Чайковская // OIKONOMOS: JOURNAL OF SOCIAL MARKET ECONOMY. – 2020. – № 1 (26). – С. 75-85. – ISSN: 2351.

143. Даллакян, С.А. Кластерная политика и инновационные кластеры в республике Армения / Даллакян, С.А., Саргсян С.А. // Проблемы экономического роста и устойчивого развития территорий. Материалы VII международной научно-практической интернет-конференции. Волгоград. - Волгоградский научный центр Российской академии наук.- 2022 – С. 366-370. <https://elibrary.ru/item.asp?id=50050044>

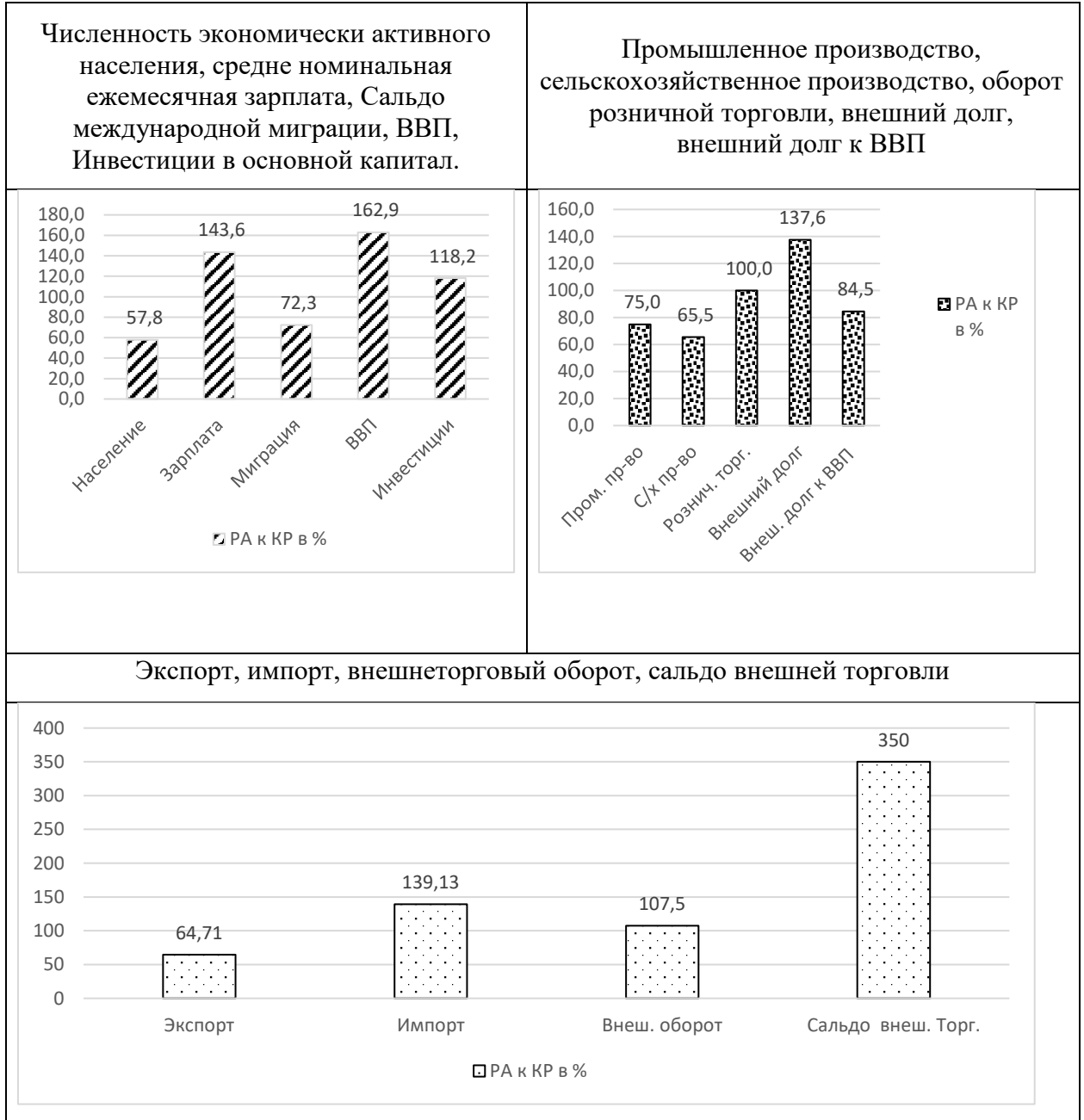
## Источники на иностранном языке

144. Country by Area // WorldAtlas. – 2024. – Текст : электронный. – URL: [https://www.worldatlas.com/features/countries-by-area.html#h\\_3845937145771616240413073](https://www.worldatlas.com/features/countries-by-area.html#h_3845937145771616240413073) (дата обращения: 05.09.2025).

145. Informe Técnico de Comercio Exterior 2022. – Comité técnico N° 6 «Estadísticas del Comercio Exterior del MERCOSUR». UTECEM / Secretaría del MERCOSUR. 2023. – 65 p. // MERCOSUR. – 2023. – Текст : электронный. – URL: <https://www.mercosur.int/documento/informe-tecnico-de-comercio-exterior-del-mercosur-2022> (дата обращения: 14.10.2025).

**Приложение А**  
(информационное)

**Сопоставимость экономических показателей Армении и Кыргызстана**



В процентах.

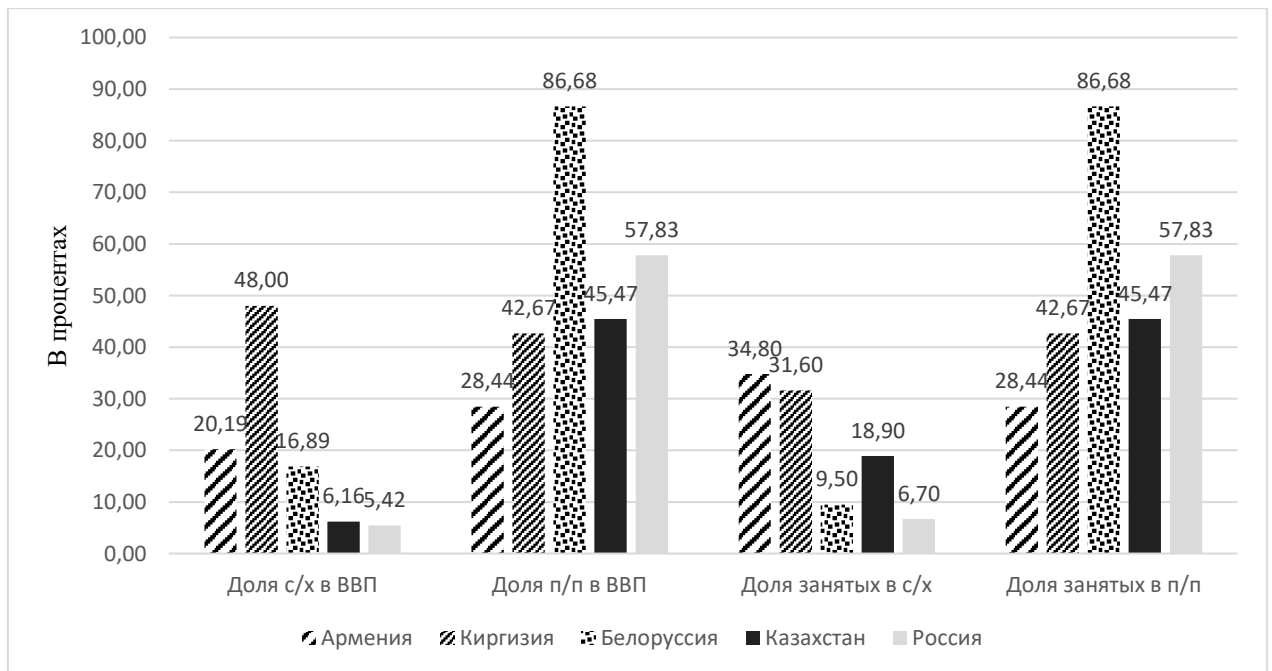
Источник: составлено автором по материалам [128].

Рисунок А.1 – Доля показателей Армении по отношению к Кыргызстану в 2022 году

Армения в 2022 году опережала Кыргызстан, рисунок А.1, по ряду социально – экономических показателей: значения ВВП, инвестиций в основной капитал, среднемесячная зарплата, миграция из страны, доля внешнего долга к национальному ВВП имели меньшие значения чем у КР. Количество трудовых ресурсов в Кыргызстане

в 2022 году, объемы промышленного, сельскохозяйственного производства и экспорта превосходят показатели Армении, а внешний долг, сальдо внешней торговли и импорт меньше, чем у Армении. В республиках примерно равны были объемы розничной торговли. Хозяйственные комплексы Республики Армения и Киргизской республики в 2022 году характеризовались структурной диспропорцией, нестабильной экономической системой, длительными конфликтами – у Армении с 1991 года с географическим соседом Азербайджаном, у Кыргызстана с Узбекистаном и Таджикистаном. Все факторы препятствовали внешнеторговому, экономическому и транспортно-логистическому развитию. Республики на момент вступления в союз не обладали значительными экономическими рычагами по влиянию на стратегию развития объединения из-за минимального экономического веса в организации.

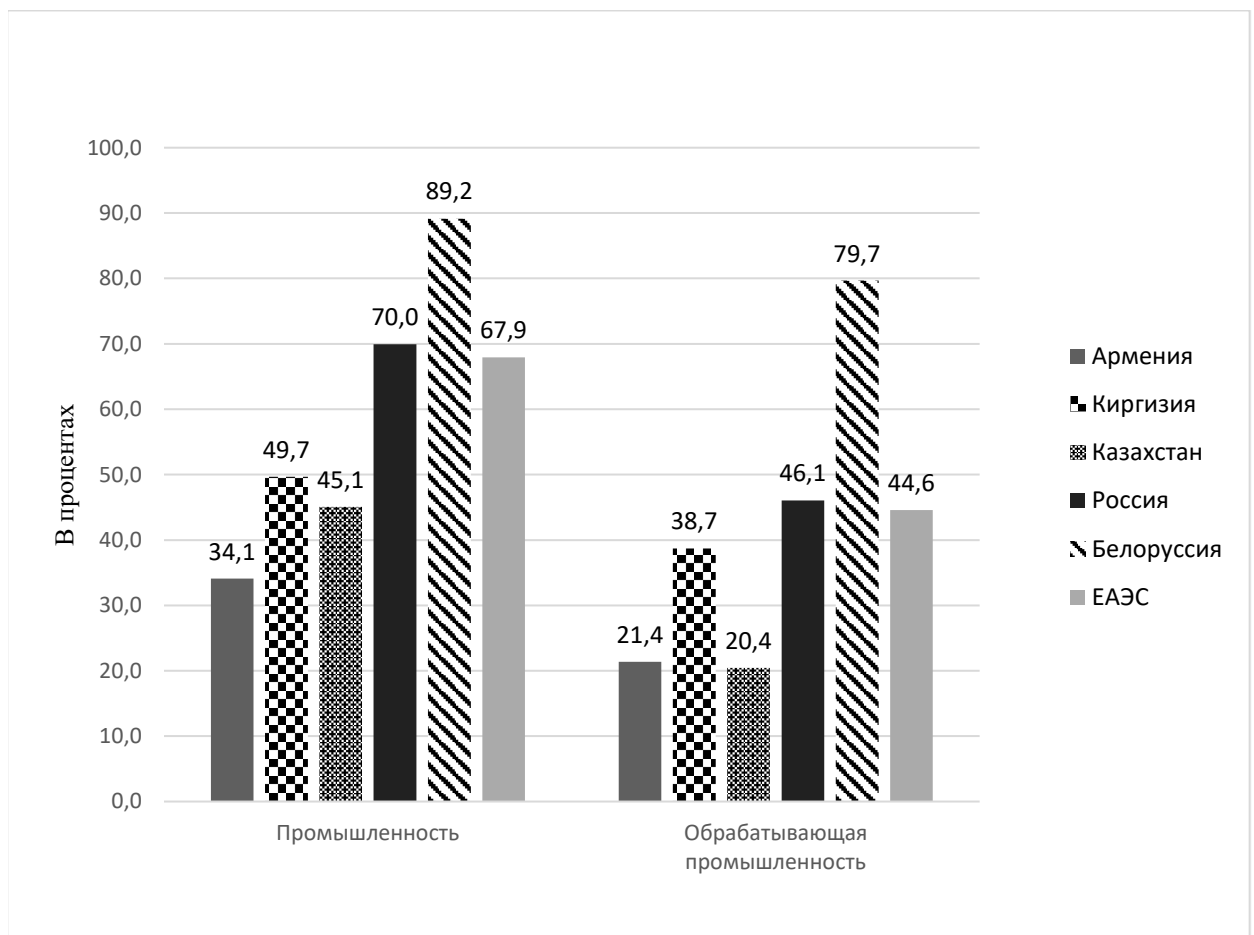
Большая доля трудовых ресурсов (треть активного трудоспособного населения) занятого в аграрном секторе сдерживает возможности роста остальных сегментов национальной экономики, способствует миграционному оттоку наиболее активной части населения, невостребованной в промышленном производстве. Промышленное производство не обладает возможностью предлагать на внутреннем и внешнем рынке широкий спектр и объем конкурентной отечественной продукции и конкурировать с импортными поставками по целому ряду товарных групп чтобы переломить тенденцию отрицательного внешнеторгового баланса.



Источник: составлено автором.

Рисунок А.2 – Доля сельскохозяйственного и промышленного производства в ВВП в 2022 году и занятых в отрасли в ЕАЭС

Высокая доля трудоспособного населения, задействованная в сельскохозяйственном производстве республик, рисунок А.2, характеризует национальные с/х отрасли, как экономически низко эффективные, с невысоким коэффициентом полезного действия. Сельскохозяйственные отрасли не соответствуют современным формам производства и переработке сельскохозяйственной продукции, требуют технологических инновационных изменений во внутренних процессах. Слабая структурная диверсификация промышленного сегмента национальных комплексов республик – основные индустриальные национальные мощности сконцентрированы в небольшом промышленном спектре – в цветной металлургии (Армения – медные и молибденовые металлы, Кыргызстан – золотодобыча и золотообработка) и агропромышленности, связанной с производством и переработкой сельскохозяйственной продукции.



В объемах производства обрабатывающих производств РА и КР, наибольшую часть составляет доля обрабатывающей цветной металлургии. Показатели Казахстана уступают Кыргызстану, но наличие существенных объемов, востребованных на глобальных рынках углеводородов, дает возможность РК решать большинство социально – экономических вопросов в национальной хозяйственной системе.

Источник: составлено автором.

Рисунок А.3 – Доля промышленности и обрабатывающей отрасли, в ВВП республик в 2022 году

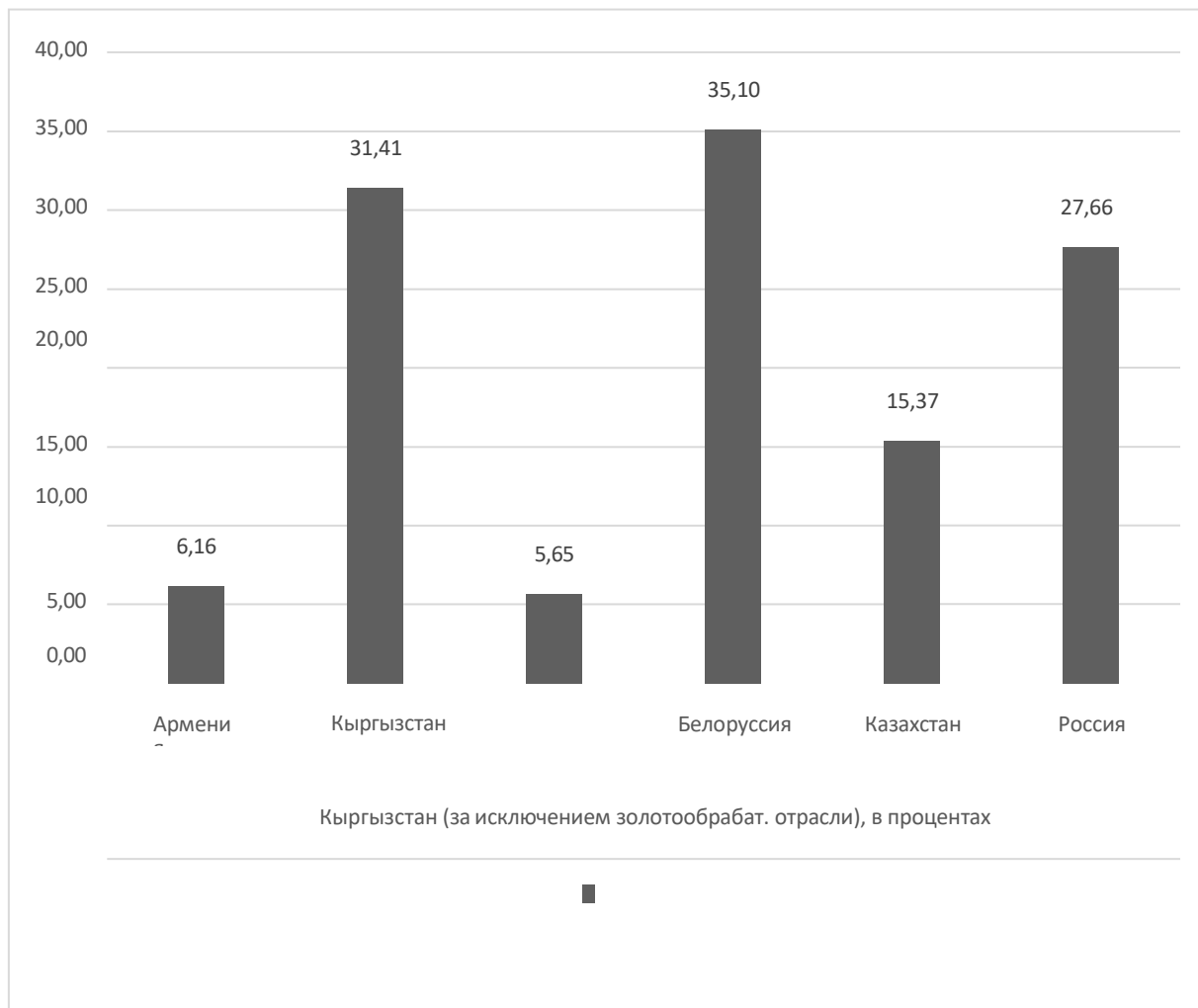
Низкий уровень развития и небольшой вес обрабатывающей промышленности, рисунок А.3, в национальном производстве республик ставит экономическую безопасность республик в зависимость от импорта технологичных товаров, в том числе наиболее значимых товаров машиностроения, химической отрасли, электроники и сокращает возможность наращивания высокорентабельного технологичного экспортного потенциала.

В экспорте Армении доминируют пищевые продукты, табачные изделия, напитки, обогащенные руды цветных металлов и переработанные руды (фольга алюминиевая, медный, цинковый и молибденовый концентрат, конверторная-черновая медь), с долей в промышленном производстве 63,82%, два товара из трех от общего национального выпуска приходится на данные группы товаров. Доминирующая роль золотодобывающей отрасли Кыргызстана в промышленном национальном комплексе и значимость для национальной экономики сельскохозяйственного производства (суммарная доля отраслей в ВВП в 2022 году составила \$70,48%) дает основание отнести экономику республики к смешенному аграрно-сырьевому типу. В Кыргызстане доля промышленного сектора республики превосходит аналогичный показатель в Армении и сопоставим с Казахстаном, но характерной отличительной стороной промышленности республики является ярко выраженное доминирование экспортно-ориентированной цветной металлургии. Доля в общем экспорте республики золото обрабатывающей металлургии выросла в период с 2011 года по 2022 год с 44,9% до 51,34% [129]. Доля предприятия «Кумтор», одно из крупнейших месторождений золота в мире, ведущего налогового резидента и других предприятий, разрабатывающих месторождение, в 2022 году в ВВП в промышленности составило 46,3%, вес товарного золота в экспорте 51,34% [130; 131].

В промышленной структуре Армении и Кыргызстане на 2022 год, подотрасли обрабатывающего производства, предоставляющие возможность создать базу для построения современной инновационной экономической инфраструктуры и стабильного хозяйственного роста – машиностроение, металлургия, легкая, химическая, нефтехимическая, медицинская и микробиологическая промышленность имеют наименьший вес в ЕАЭС, рисунок А.4. В Армении доля производства технологического оборудования в общем объеме промышленного производства составила 1,02%, в Кыргызстане – 2,6%.

Армения в ЕАЭС имеет наименьшие показатели индустриального потенциала. Третьим неблагоприятным экономическим фактором, характеризующим макроэкономическое состояние республик, является ограниченность географического и товарного многообразия внешнеторговых операций, отсутствие благоприятных тенденций и прогресса экономических отраслей, создающих экспортные инновационные продукты.

Рост доли в экспорте РА и КР цветных металлов и продуктов их первичной переработки, увеличивает зависимость хозяйственных комплексов от мировой ценовой конъюнктуры и потребительского экономического поведения небольшого количества стратегических импортеров продукции цветной металлургии.



Источник: составлено автором.

Рисунок А.4 – Суммарный вес машиностроения, металлургии, легкой, химической промышленности в национальном ВВП в 2022 году [78; 132; 133; 134]

В таблице А.1 проанализировано товарное и географическое экспортное распределение республик по странам. Отметим, ограниченный внешнеторговый рост Армении, Белоруссии, Кыргызстана, но Республика Беларусь имеет возможность компенсировать данный минус национальной экономики более тесной экономической интеграционной связью с Российской Федерацией.

Ограниченная специализации экспортной корзины и география поставок республики находятся в уязвимой зависимости от внешних факторов: глобального спроса рынка цветных металлов, внутреннего потребительского рынка России для Армении, Казахстана и России для Кыргызстана.

Таблица А.1 – Товарное и географическое экспортное распределение РА и КР в 2022 году

В процентах

Страна экспортер	Товар/экспорт			Страны получатели импорта из РА/КР		
	Статья экспорта	Доля в национальном экспорте	Общий вес в экспорте	Страна	Доля в национальном импорте	Общий вес в импорте
Армения	медные и молибденовые руды	42,10	69,50	Россия	27,87	52,83
	табачные изделия	10,70		Китай	13,04	
	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	16,7		Швейцария	11,92	
Кыргызстан	Золото	51,34	63,30	Великобритания	50,17	77,70
	Сельскохозяйственная и пищевая продукция	8,21		Казахстан	14,49	
	Отходы и лом медный	3,75		Россия	13,04	

Источник: составлено автором по материалам [135].

В Армении и Кыргызстане дефицит внешнеторгового баланса имеет максимальные значения по объединению, так как страны не обладают существенными финансовыми источниками и вынуждены компенсировать недостаток ресурсов ростом внешних заимствований и внутренней инфляцией. Республики не смогли преодолеть зависимость от внешних источников финансирования и создать полноценный, самодостаточный рынок, сформировать независимую внутреннюю экономическую политику.