

## **ЕАЭС И ФОРМИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ.**

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – это организация региональной экономической интеграции, образованная в 2015 г., включающая в себя пять стран, а именно - Российскую Федерацию, Белоруссию, Казахстан, Армению и Киргизию.

В настоящее время на территории стран-участниц ЕАЭС проживает более 182 млн. чел. Евразийский экономический союз является наиболее крупным по территории интеграционным объединением на постсоветском пространстве. Основные цели ЕАЭС заключаются в создании условий для стабильного развития экономик стран-участниц для повышения жизненного уровня их населения, в формировании единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов, модернизации и повышение конкурентоспособности национальных экономик через кооперацию и интеграцию.

Интеграционные процессы в рамках Евразийского экономического союза представляют объективные возможности для развития экономик стран-участниц данного союза, а также установление качественно новых связей с другими странами и объединениями.

Роль транспортно-логистической отрасли в евразийской экономической интеграции является центральной с точки зрения ее функции связующего звена в системе мирохозяйственных связей как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории. Развитие международных транспортных коридоров (МТК) — одна из самых важных стратегических задач евразийской экономической интеграции.

Наличие развитой и современной транспортно-логистической инфраструктуры служит необходимым условием создания новых

производств, роста инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в ЕАЭС.

Транспортно-логистическая отрасль также может стать одним из основных несырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно экономические условия для транзитных перевозок. Уникальное расположение ЕАЭС на перекрестке растущих объемов торговли «Восток-Запад» и «Север-Юг» является одной из фундаментальных предпосылок наращивания сухопутного транзита по территории ЕАЭС, конкурентным преимуществом которого уже сегодня является скорость перевозки, а также минимум таможенных формальностей в рамках единой таможенной территории. Запуск единой таможенной территории Союза уже привел к сокращению сроков сухопутной доставки транзитных грузов, а комплексная реализация транзитного потенциала позволит превратить транзитный бизнес в один из инструментов несырьевого развития ЕАЭС.

Международный транспортный коридор – это совокупность взаимосвязанных факторов:

- Поток – направления движения крупных транспортных, грузовых (товарных) и людских;
- Путей – сухопутных (автомобильных, железнодорожных), водных и воздушных;
- Инфраструктуры – сопутствующей транспортной, логистической и информационно-коммуникационной.

В качестве основных направлений перевозок по сухопутным международным транспортным коридорам, проходящим по территории государств-участников ЕАЭС, можно выделить:

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – перевозки Западная Европа - Индия.

Международный транспортный коридор «Восток-Запад» – перевозки в направлении Юго-Восточной Азии – Западной Европы.

МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг» отличаются друг от друга по базовым параметрам и состоянию развития. Если Восток – Запад – Восток – это уже сложившаяся, работающая транспортная система, основные проблемы которой связаны с балансом грузопотоков и с необходимостью постоянно конкурировать с морским транспортом, то Север – Юг – Север – это только формирующаяся система, которая требует отладки в части инфраструктуры и технологий для успешного функционирования.

Выступая с ежегодным посланием Федеральному собранию в 2023 г., президент РФ В.В. Путин отметил, что Россия особое внимание уделяет развитию международного коридора Север - Юг, который открывает новые возможности для делового сотрудничества с Индией, Ираном и Пакистаном.

«Фактически он соединяет Северный морской путь с Персидским заливом, может и должен будет соединить» заявил Президент.

МТК «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза (ЕАЭС) 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, порты Персидского залива автомобильные (АПП) и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты. МТК «Север – Юг» — мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Предполагается эксплуатация трех маршрутов МТК «Север-Юг» – западного (через Россию и Азербайджан в основном железнодорожным транспортом), транскаспийского (из России через Каспийское море в Иран и в обратном направлении, возможен рост грузопотока по Каспию между РФ и Туркменией) и восточного (через Россию, Казахстан и Туркменистан). Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем.

Основным импульсом для повышения значимости транспортных маршрутов по оси «Север – Юг» в последние годы 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 МТК «Север – Юг», в вопросах развития транзита и мультимодальных коридоров в Каспийском регионе. Так, в декабре 2014 г. была введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью более 900 км, проходящая в направлении север – юг и соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран. Раскрытие торгового потенциала ЕАЭС, Центральной Азии и стран южной части МТК «Север – Юг» является важной предпосылкой для его развития. Уникальное направление МТК «Север – Юг» создает возможности для стыковки с другими глобальными

и региональными широтными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад. МТК «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. Сооружение этого каркаса позволяет учесть долгосрочные экономические интересы многих стран Евразийского континента, особенно не имеющих выхода к морю, способствует снижению негативного влияния на экономику «больших расстояний» и высоких транспортных издержек, превращая Центральную Евразию в перекресток транспортных коридоров, и, в конечном итоге, развитию континентальной кооперации и региональной интеграции.

В связи с обострением Ближневосточного конфликта данные проблемы только усилились. На этом фоне развитие МТК «Север – Юг» может рассматриваться государствами как альтернативный канал и необходимая страховка для бесперебойной торговли между Азией и Европой. Главным преимуществом МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами, в том числе перед морским маршрутом через Суэцкий канал, является значительное сокращение времени доставки грузов на 30-40%<sup>1</sup>.

Международный транспортный коридор «Восток-Запад» – это система евразийский маршрутов, связывающих страны Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Китай, Японию, Республику Корея, и страны Европы. В настоящее время развитие этой системы во многом определяется инициативой Китая «Один пояс, один путь», с одной стороны, и программой развития опорных коридоров Евросоюза – TEN-T Core Network. Основными торговыми партнерами, формирующими наибольшие объемы обмена товаров по направлениям Восток – Запад и Запад – Восток.

Наибольшую заинтересованность в развитии этого коридора проявляют Россия и Казахстан, в данном контексте являющимися как партнерами, так и конкурентами в борьбе за транзитные объемы. Стержнем российского звена МТК «Восток-Запад» остается Транссиб,

---

<sup>1</sup> <https://eurasia.today/actual/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-kak-faktor-formirovaniya-evraziyskogo-partnerstva/>

долгое время являвшийся основным сухопутным мостом между Европой и Азией.

Дополнительный импульс развитию МТК «Восток-Запад» может придать стыковка Транссиба с Тихим океаном через транспортный коридор «Самарга», который к 2025 г. соединит Хабаровск с одноименным морским портом в устье р. Самарга.

Проблемы развития международных транспортных коридоров в ЕАЭС можно разделить на три группы<sup>2</sup>:

Ограничения, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, поскольку модернизация инфраструктурных объектов требует значительного финансирования.

Экономические ограничения, связанные с ценовой политикой в осуществлении транзитных перевозок в пределах национальных сегментов международных транспортных коридоров. Государства ЕАЭС в силу ограниченности бюджетов и меньших масштабов развития их национальных экономик не имеют такой возможности тарифного регулирования перевозок по своим магистралям, включенным в транспортные коридоры.

Административные и правовые ограничения, которые связаны с юридическими вопросами и отсутствием унификации в правилах перевозки грузов по международным транспортным коридорам. Это выражается в отсутствии единых нормативно-правовых документов, которые регламентировали бы общие нормы и правила перевозки грузов по отдельным участкам международных транспортных коридоров, расположенным в пределах различных государств.

Представляется, что данные проблемы могут быть решены с помощью реализации не масштабных, а точечных, актуальных инфраструктурных проектов, которые позволят существенно упростить грузовые перевозки по международным транспортным коридорам. Создания вспомогательных транспортных узлов — терминально-логистических центров на территории стран-участников ЕАЭС. Цифровизации операций по грузопереработке в узлах стыковки транспортных магистралей приграничных стран. Цифровизация и технологическое оснащение всех транспортных процессов позволит

---

<sup>2</sup> [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-\\_p.-7.4.1\\_.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-_p.-7.4.1_.pdf)

ускорить прохождение пунктов пропуска, оптимизировать логистику и снизить затраты на оформление документов<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> [https://www.economy.gov.ru/material/news/dmitriy\\_volvach\\_evraziyskoe\\_prostranstvo\\_obladaet\\_ogromnym\\_tranzitnym\\_potencialom.html](https://www.economy.gov.ru/material/news/dmitriy_volvach_evraziyskoe_prostranstvo_obladaet_ogromnym_tranzitnym_potencialom.html)