

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 339.924

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41

Анализ и систематизация актуальных направлений интеграции и инновационного развития транспортно-транзитных систем Союзного государства и стран Большой Евразии

А.А. Медков, к.э.н.

<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-код (РИНЦ): 6481-1251

Scopus author ID: 57190430569

e-mail: medkov71@mail.ru

Для цитирования

Медков А.А. Анализ и систематизация актуальных направлений интеграции и инновационного развития транспортно-транзитных систем Союзного государства и стран Большой Евразии // Проблемы рыночной экономики. - 2026. - № 1. - С. 216-237.

DOI: 10.33051/2500-2325-2026-1-216-237**Аннотация**

Исследование направлено на выявление, анализ и систематизацию актуальных направлений интеграции и инновационного развития транспортно-транзитных систем Союзного государства России и Беларуси и стран Большой Евразии. **Цель.** Обоснование необходимости и возможности создания и наполнения грузопотоками торговых путей, в наибольшей степени способствующих интеграционным процессам на постсоветском и евразийском пространствах в условиях внешнего санкционного давления на Россию и Беларусь, а также на дружественные и нейтральные государства. **Задачи.** Определить текущее положение и перспективы Союзного государства России и Беларуси в новой геополитической и геоэкономической реальности. Выявить сильные и слабые стороны значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, в наибольшей степени способствующих эффективному функционированию интеграционного формата СГ и формированию БЕ. Определить роль железнодорожного транспорта в обслуживании евро-азиатских грузопотоков и создании инфраструктурной основы СГ и БЕ, в наибольшей степени соответствующего задачам массовой и скоростной перевозки высокоценных грузов, развитию «зелёной» логистики и цифровизации торговых путей. Обосновать возросшее значение морского транспорта и портового хозяйства в инфраструктурном обеспечении экспортно-импортных и транзитных грузопотоков России и Беларуси, обоснование и оценка перспектив и проблем участия Беларуси в модернизации и строительстве новых портов в России и железнодорожных подходов к ним. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, теории транзитной экономики и межгосударственно-корпоративного партнерства, моделирования функционирования и развития торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Выявлено воздействие санкционного давления на функционирование транспортно-транзитной системы Союзного государства, проанализированы объёмы и направления перевозок грузов в сообщении Беларусь – морские порты России, определены направления инновационного развития подвижного состава и перевозочных технологий в России и Беларуси, определена роль АО «ОТЛК ЕРА» в качестве межгосударственно-корпоративной организационно-институциональной формы интеграции железных дорог России, Казахстана и Беларуси. **Выводы.** В

настоящее время актуальные направления транспортно-транзитного обеспечения интеграционного формата СГ и формирования БЕ представлены декларациями о намерениях и реализацией небольших мероприятий, а капиталоемкие проекты находятся в режиме ожидания изменения геополитической, геоэкономической и военно-стратегической ситуации в мире в условиях длительной нестабильности.

Ключевые слова: новая экономическая реальность, длительная нестабильность, внешнее санкционное давление, Россия, Беларусь, Союзное государство, ЕАЭС, СНГ+, Большая Евразия, МТК «Север – Юг», интеграция, сопряжение, морские порты, железные дороги, автомобильный транспорт.

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 25-28-03190).

Analysis and systematization of relevant areas of integration and innovative development of transport and transit systems of the Union State and the countries of Greater Eurasia

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)

<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-code (RSCI): 6481-1251

Scopus author ID: 57190430569

e-mail: medkov71@mail.ru

For citation

Medkov A.A. Analysis and systematization of relevant areas of integration and innovative development of transport and transit systems of the Union State and the countries of Greater Eurasia // Market economy problems. - 2026. - No. 1. – Pp. 216-237 (In Russian).

DOI: 10.33051/2500-2325-2026-1-216-237

Abstract

The research is aimed at identifying, analyzing and systematizing relevant areas of integration and innovative development of the transport and transit systems of the Union State of Russia and Belarus and the countries of Greater Eurasia. **Goal.** Substantiation of the necessity and possibility of creating and filling trade routes with cargo flows that most contribute to integration processes in the post-Soviet and Eurasian spaces in the context of external sanctions pressure on Russia and Belarus, as well as on friendly and neutral states. **Tasks.** To determine the current position and prospects of the Union State of Russia and Belarus in the new geopolitical and geo-economic reality. To identify the strengths and weaknesses of significant infrastructure projects in the Eurasian space that most contribute to the effective functioning of the SG integration format and the formation of the BA. To determine the role of rail transport in servicing Euro-Asian cargo flows and creating the infrastructure base of SG and BA, which is most suitable for the tasks of mass and high-speed transportation of high-value goods, the development of "green" logistics and the digitalization of trade routes. To substantiate the increased importance of maritime transport and port facilities in the infrastructural provision of export-import and transit cargo flows in Russia and Belarus, substantiate and assess the prospects and problems of Belarus' participation in the modernization and construction of new ports in Russia and railway approaches to them. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, world system analysis, the theory of industrial and technological balance and techno-economic structures, the theory of transit economics and interstate-corporate partnership, modeling the functioning and development of trade routes and their innovative industrial belts, expert and analytical assessments. **Results.** The impact of sanctions pressure on the functioning of the transport and transit system of the Union State was revealed, the volumes and directions of cargo transportation between Belarus and

Russian seaports were analyzed, the directions of innovative development of rolling stock and transportation technologies in Russia and Belarus were identified, the role of OTLK EPA JSC as an interstate corporate organizational and institutional form of railway integration was determined Russia, Kazakhstan and Belarus. **Conclusions.** Currently, the current directions of transport and transit support for the SG integration format and the formation of the BO are represented by declarations of intent and the implementation of small-scale activities, while capital-intensive projects are in the waiting mode for changes in the geopolitical, geo-economic and military-strategic situation in the world in conditions of prolonged instability.

Keywords: *new economic reality, prolonged instability, external sanctions pressure, Russia, Belarus, Union State, EAEU, CIS+, Greater Eurasia, MTK North–South, integration, interconnection, seaports, railways, road transport.*

The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation (project No. № 25-28-03190).

Введение

На совете глав государств Содружества Независимых Государств, проходившем в Душанбе в октябре 2025 г., было принято решение об учреждении формата СНГ+ и наделении Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) статусом наблюдателя при Содружестве как ядра формирования Большого Евразии (БЕ). Ядром интеграционных процессов на постсоветском пространстве долгое время является Союзное государство (далее – СГ) Российской Федерации и Республики Беларусь. В настоящее время финансово-экономические и производственно-технологические трудности не позволяют России самостоятельно сформировать инфраструктурную основу новых интеграционных объединений, требуется приложение совместных усилий на двухсторонней, союзной и многосторонней основе.

Необходимо учитывать, что разработка и реализация крупных инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии (БЕ), например, китайской инициативы «Пояс и путь» (ПиП) приводит к активизации не только дополняющих (сопряжённых), но и альтернативных планов и программ. Прежде всего, это проекты, инициированные странами – геополитическими и геоэкономическими конкурентами, противодействующими китайской экспансии, регионами, где распространены антикитайские настроения (Индо-Тихоокеанский регион, отчасти Центральная Азия), государствами, стремящимися не потерять свою лидирующую роль в обслуживании евразийских грузопотоков. Кроме того, государства ищут менее обременительные, чем китайские, источники финансирования реализации инфраструктурных проектов и других направлений развития [14-15].

В связи с этим целесообразно увязать осуществление инфраструктурно-интеграционных проекты СГ, Евразийского экономического союза (ЕАЭС), СНГ+, ШОС, китайской Инициативы ПиП, индийского проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» и других инфраструктурно-интеграционные проекты с задачами формирования БЕ. Транспортно-транзитные проекты могут и должны стать двигателем новых интеграционных инициатив, основой совместных программ СГ, стран-членов СНГ+, других государств Евразии, полигоном тестирования механизма межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Инфраструктурные объекты, имеющие линейный характер, по своей сути поддерживают многосторонний формат интеграционных процессов. Вот почему анализ основных направлений инновационного развития транспортно-транзитных систем (ТТС) России и Беларуси не возможен без пристального внимания к совершенствованию транспортных средств и развитию перевозочных технологий на пространстве БЕ и во всём мире. Развитие торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов должно стать основой для транзита и локализации передовых производственных технологий и перевозочных процессов. Наполнение торговых путей грузопотоками требует расширения практики увязок, заключения «пакетных сделок»,

проведения многовекторной внешнеэкономической политики, особого организационно-институционального оформления.

Целью статьи является выявление и анализ актуальных направлений интеграции и инновационного развития ТТС СГ и БЕ, обоснование необходимости и возможности создания и наполнения грузопотоками торговых путей, в наибольшей степени способствующих интеграционным процессам на постсоветском и евразийском пространствах. В условиях внешнего санкционного давления на Россию и Беларусь, а также на дружественные и нейтральные государства особое значение приобретает решение задач обеспечения национальной безопасности, достижения экономического, технологического и транзитного суверенитетов, высокотехнологичного развития национальных экономик на основе межгосударственно-корпоративного партнёрства, выпуска продукции под союзными и евразийскими брендами.

В статье будут решены следующие задачи.

1. Определение текущего положения и перспектив СГ России и Беларуси в новой геополитической и геоэкономической реальности, в условиях внешнего санкционного давления со стороны коллективного Запада и ответных санкций.

2. Выявление сильных и слабых сторон значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, в наибольшей степени способствующих эффективному функционированию интеграционного формата СГ и формированию БЕ.

3. Рассмотрение Инициативы КНР «Пояс и путь» (ПиП) как сети маршрутов евро-азиатских перевозок – инфраструктурной основы формирования БЕ.

4. Определение роли железнодорожного транспорта в обслуживании евро-азиатских грузопотоков и создании инфраструктурной основы СГ и БЕ, в наибольшей степени соответствующего задачам массовой и скоростной перевозки высокоценных грузов, развитию «зелёной» логистики и цифровизации торговых путей.

5. Выявление возросшего значения морского транспорта и портового хозяйства в инфраструктурном обеспечении экспортно-импортных и транзитных грузопотоков России и Беларуси, обоснование и оценка перспектив и проблем участия Беларуси в модернизации и строительстве новых портов в России и железнодорожных подходов к ним.

6. Анализ проблем организационно-институционального развития перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом при формировании инфраструктурной основы интеграционного формата СГ и формирования БЕ.

В статье выдвинута гипотеза, что в настоящее время актуальные направления транспортно-транзитного обеспечения интеграционного формата СГ и формирования БЕ представлены декларациями о намерениях и реализацией небольших мероприятий, а капиталоемкие проекты находятся в режиме ожидания изменения геополитической, геоэкономической и военно-стратегической ситуации в мире в условиях длительной нестабильности.

Методы и методология

В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, теории транзитной экономики и межгосударственно-корпоративного партнерства, моделирования функционирования и развития торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, экспертных и аналитических оценок [13-15].

Обзор научных подходов

Актуальность интеграции и инновационного развития ТТС Союзного государства и стран Большой Евразии обусловлена требованиями геополитической ситуации, состоянием торговых путей, эволюцией транспортных средств и перевозочных технологий. На повестку дня вышла «геополитика транспорта», рассматриваемая, как «транспортная политика, направленная на продвижение корпоративного, национального, регионального влияния на территории или пространстве» [11]. В настоящее время невозможно рассматривать перевозочный процесс без

отрыва от функционирования всей мировой транспортной системы, включая национальные, трансграничные, региональные, макрорегиональные и глобальные коммуникации. Одновременно, национальный, союзный и глобальный уровни геополитики транспорта сопряжены с отстаиванием суверенных интересов.

Союзный уровень интеграции в формате СГ, ЕАЭС, СНГ не отменяет важности установления двусторонних и многосторонних транспортных связей, например, путём стремления Республики Таджикистан использовать иранский порт Чабахар для обеспечения и диверсификации путей выхода к Мировому океану. Эффективное функционирование узких мест глобальной коммуникационной системы требует институциональной интернационализации, например, соблюдения Конвенции Монре́ о судоходстве в проливах Босфор и Дарданеллы, территориально принадлежащих Турции. Нельзя не согласиться с мнением, что «в условиях коммуникационной революции каждая национальная транспортная система интегрируется в единое целое и становится интерактивным элементом глобального транзита» [11].

В современных геополитических, геоэкономических и военно-стратегических условиях наряду со скоростью движения, временем нахождения грузов в пути, стоимостью перевозки, числом и сложностью перевалок и перегрузок, повышается значение такого фактора конкурентоспособности международных транспортных коридоров (МТК), как уровень политических рисков. Они увеличиваются при прохождении транзитных стран с неустойчивой политической и экономической системой, а также находящихся в сложной военно-стратегической ситуации. Политические риски не контролируются субъектами транспортного рынка. Т. Гайноченко предлагает делать оценку эффективности МТК, проходящих по территориям государств – членов ЕАЭС, и способа доставки грузов на основе аппарата нечётких множеств, позволяющим оперировать в условиях неопределенности показателями:

- затрат на строительство и эксплуатацию отдельных участков маршрутов;
- затрат на использование транспортно-логистических центров, прохождение пограничных пропускных пунктов и участков транспортных коридоров;
- объёма и структуры грузопотоков;
- доли контейнерных перевозок в общем объёме грузооборота [7].

В настоящее время конфигурация мировых торговых путей претерпевают значительные изменения, началу которых положила пандемия коронавируса COVID-19. Так, в период пандемии и выхода из неё ОАЭ и Турция стали значимыми торгово-транспортными хабами, доля которых на мировом рынке транспортно-логистических услуг выросла до 3,2 % и 2,6 % соответственно, что больше, чем у Южной Кореи, Японии, Индии.

Другим драйвером изменения мировой системы транспортных коммуникаций стало обострение военно-стратегической ситуации, связанное с началом в феврале 2022 г. специальной военной операции (СВО) на Украине и усилением внешнего санкционного давления на Россию и Беларусь. Доля СГ на мировом рынке транспортных услуг, сократившаяся в 2022 г., в 2023 г. начала восстанавливаться, особенно по объёму импортных перевозок. В целом, ускорилась фрагментация мирового рынка, начался рост взаимной торговли между и внутри блоков дружественных государств, что привело к изменению маршрутов транспортных потоков, особенно в части перевозок природных ресурсов (нефть, нефтепродукты, сжиженный газ, уголь, минеральные удобрения и др.) [20].

Исследователями подчёркивается ключевое значение железнодорожного транспорта как инфраструктурной основы интеграции на пространстве Большой Евразии. Внутренний водный транспорт России позволяет перевозить грузы и пассажиров в направлении «Север – Юг», однако крупные российские реки (за исключением Амура) практически не связывают восток и запад. В Беларуси реки Днепр, Западная Двина, Неман, Западный Буг не обеспечивают транспортной связанности. Развитый в республике автомобильный транспорт не пригоден для перевозки массовых грузов, например, калийных удобрений. Уже в XIX веке территория Беларуси находилась на пересечении железнодорожных путей, как с юга на север и с востока на запад [21].

У Белорусской железной дороги (БЖД) экспортно-импортные перевозки составляют более 60% от общего объёма перевозок, и основной их объём составляют около 1 млн китайских контейнеров (рост в 2024 г. – 44,3%). Проблемой остается доставка в Беларусь импортных товаров, транспортируемым в основном зарубежными грузоперевозками из Польши, Китая,

Казахстана, что привело к снижению покрытия экспортом импорта услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом и снижению вклада чистого экспорта транспортных услуг в ВВП [10].

Беларусь традиционно использовала порты Литвы, Латвии и Украины в качестве инфраструктурной основы экспортно-импортных операций. Эти порты играли ключевую роль в формировании многовекторной внешней политики, несмотря на все риски тесного экономического взаимодействия со странами, выбравшими евроатлантическую интеграцию. В условиях новой логистической реальности внешние санкции коллективного Запада толкают Беларусь к развитию связей с дружественными и нейтральными государствами Азии при повышении транзитной функции России. В 2022 г. объемы грузоперевозок через Россию выросли в 6,5 раза по сравнению с 2021 г. Так, были налажены железнодорожные поставки калийных удобрений в Китай, прорабатываются маршруты перевозок белорусской продукции в Иран [16].

8 декабря 1999 г. в Москве был подписан Договор о создании Союзного государства, принята Программа действий Республики Беларусь и Российской Федерации по интеграции двух стран, созданию единого транспортного пространства. По мнению автора [22], в целях унификации законодательства в области транспорта следует не актуализировать законы одного из государств, а разработать Транспортный кодекс СГ. Перспектива Беларуси стать крупным аэрохабом связана, прежде всего, с созданием международного логистического центра на базе Национального аэропорта Минска, расположенного в непосредственной близости от Китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень», а также строительством логистической инфраструктуры в особой экономической зоне «Бремино-Орша».

Авторы [2] подчёркивают роль СГ, как ядра интеграционных процессов внутри ЕАЭС. По их мнению, именно в таком формате следует отрабатывать:

- институциональную, техническую и технологическую бесшовность перевозочного процесса;

- построение эффективных маршрутов грузоперевозок;
- реализацию проектов государственно-частного партнёрства;
- совершенствование механизмов приграничного сотрудничества;
- реализацию совместных программ в Брянской, Смоленской, Могилевской и Гомельской областях.

СГ становится фактором связанности территорий, уровень которой внутри России нередко уступает показателям связанности между западными областями России и Республикой Беларусь. Поэтому при решении задач комплексного транспортно-экономического прогнозирования необходимо рассматривать не столько Россию в целом, сколько территории образования грузопотоков. Например, Беларусь задействована в производственной цепочке, включающей выпуск карьерных самосвалов «БелАЗ», их использование на угольных месторождениях, транспортировку угля на экспорт через порты России. В этих условиях повышается значение сценарного транспортно-экономического прогнозирования в соответствии с объёмами грузопотоков вследствие роста промышленного производства в СГ и транзитных перевозок грузов в направлении Китай – Европа – Китай [26].

Железные дороги стран – членов ЕАЭС сохранили единую техническую и технологическую структуру путей сообщения, правила технической эксплуатации, корпоративные связи и систему подготовки кадров, что создаёт предпосылки для реализации следующих направлений совершенствования железнодорожного законодательства ЕАЭС:

1. Создание на организационно-правовом уровне ЕАЭС железнодорожную корпорацию путём заключения межведомственного договора в формате Универсального кодекса поведения транснациональных структур ООН.

2. Принятие Железнодорожного кодекса ЕАЭС (по образцу Таможенного кодекса) в целях консолидации и гармонизации межгосударственной нормативной базы, регулирующей перевозки грузов железнодорожным транспортом на евроазиатском направлении.

3. Межгосударственному Совету ЕАЭС потребовать от Международного Союза железных дорог реанимировать II и IX международные коридоры на евроазиатском участке, обеспечив им правовые гарантии свободного перемещения грузов и антисанкционную защиту.

Перспективны «капитализация финансовых и материальных средств железных дорог Союза, ... поиск корпоративных форм взаимодействия» [3]. И.С.О. Аббасалиев [1] указывает на важнейшую координирующую роль международных институтов в создании и развитии международных транспортных коридоров (МТК). С другой стороны, необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры инициирует институционализацию международного сотрудничества. Модернизация участков панъевропейских транспортных коридоров осуществляется Россией и Беларусью в соответствии с Планом мероприятий по формированию и функционированию объединённой транспортной системы СНГ.

И. Моисеев обращает внимание, что расстояние от административного центра Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) – Урумчи на северо-западе Китая до столицы Беларуси Минска немногим больше, чем до портов Китая на берегу Южно-Китайского моря. При выборе маршрута Казахстан – Украина через Южное Поволжье пересекается 300-400 км территории России, а через Южный Урал и Беларусь – 2,5 тыс. км с развитием прилегающих территорий и получением транзитных доходов. В настоящее время главный и единственный регулярный сухопутный маршрут проходит через Беларусь. Белорусский участок развивается в соответствии с идеологией Инициативы ПиП о сопряжении транзитных перевозок с развитием экономического пояса и формированием производственных зон вдоль и в узловых точках маршрута. Во время презентации проекта создания индустриального парка «Великий камень» в декабре 2015 г. государственный оператор портов Китая – корпорация China Merchants Group подписал договор с Литовскими железными дорогами, Клайпедским государственным морским портом и Каунасской СЭЗ. Таким образом, по мнению автора, «в свете непростых отношений с Российской Федерацией для портов стран Балтии сотрудничество с инвесторами «Великого камня» служит гарантией участия в проекте нового Шелкового пути» [23].

С другой стороны, отмечается, что пока чётко не определен формат сопряжения ЕАЭС и ПиП, у Союза нет четкой стратегии построения взаимоотношений с КНР, а страны – члены ЕАЭС сотрудничают с Китаем двусторонней основе. Приоритетным является развитие скоростного железнодорожного сообщения между КНР и ЕС. Беларусь активно вовлечена в процесс контейнерных перевозок, стремясь стать западной узловой точкой (хабом) распределения контейнерных потоков в страны ЕС для ЕАЭС и Китая. Индустриальный парк «Великий камень» может занять значимое место в процессе сопряжения ЕАЭС и Инициативы ПиП. Он имеет выгодное местоположение, находится в зоне крупных автомобильных, железнодорожных и воздушных транспортных коридоров, что создаёт условия для организации мультимодальных перевозок. Парку предоставлен статус особой экономической зоны со специальным правовым режимом на срок 50 лет, резидентам обещаны льготы: доходы физических лиц облагаются налогом в размере 9 %, малые и средние инновационные предприятия полностью освобождаются от уплаты налога на землю, имущество и прибыль.

Актуально закрепление за Беларусью роли цифрового моста между Европой и Азией. По мнению автора [33], перспективным направлением развития парка «Великий камень» в рамках инициативы ПиП и формирования Большой Евразии является создание центра цифровой зоны свободной торговли (ЦЗСТ), как части цифрового Шёлкового пути. В настоящее время ещё не создано полноценной единой транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС, включая ее цифровую составляющую. Актуальным современным инструментом правового регулирования цифровых технологий на транспорте, необходимых для реализации транзитного потенциала ЕАЭС, является экспериментальный правовой режим, применяющийся в России для целей регламентации беспилотных технологий на транспорте, искусственного интеллекта и других технологий Индустрии 4.0.

Для повышения эффективности правоприменения в ЕАЭС необходимо ускорить процедуру имплементации новых норм наднационального характера, а также сформировать механизм мониторинга их внедрения. Цифровая среда ЕАЭС должна включать единые стандарты электронного документооборота, доверенной аутентификации и кибербезопасности, независимые от зарубежных платформ. Ответственность за мониторинг внедрения норм технологического неприсоединения целесообразно закрепить за Евразийской экономической комиссией, при этом создать Совет по цифровому транспорту и логистике ЕАЭС как специализированный наднациональный орган.

Опыт стран АСЕАН демонстрирует модель «мягкой» и сетевой конвергенции, в которой преобладают межправительственные соглашения и «мягкое право». Цифровые проекты продвигаются через согласованные, но не всегда обязательные рамки. Для ЕАЭС целесообразно сочетать жесткую компоненту (союзные обязательные акты + ускоренная имплементация) и мягкую/пилотную (ЭПР, коридорные/узловые проекты), чтобы объединить предсказуемость ЕС и адаптивность АСЕАН. Особое значение имеет документальное оформление в качестве раздела транспортной и цифровой доктрины ЕАЭС концепции «технологического неприсоединения», означающую, что «участники региональной транспортной интеграции не присоединяются к цифровой архитектуре отдельных государств, в частности, США, Китая или одного из государств – участников ЕАЭС» [8].

Создание современной, устойчивой и инклюзивной транспортно-логистической системы ЕАЭС и других стран СНГ и Большой Евразии может способствовать повышению глобальной конкурентоспособности региона. Актуальность пространственных исследований для Союза обусловлена ещё и тем, что Армения, Беларусь, Казахстан и Кыргызстан не имеют выхода к Мировому океану. Институциональной основой отраслевых процессов в ЕАЭС является скоординированная (согласованная) транспортная политика, осуществление которой сталкивается с рядом проблем, среди которых выделяются разноуровневый процесс стратегического планирования, когда каждая из стран имеет собственную национальную программу развития отрасли и влияние технических и иных административных барьеров, например, технических стандартов.

Развитие сегмента каботажных автоперевозок в ЕАЭС направлено на сокращение «порожного» пробега при возвращении перевозчиков в страну базирования после завершения основной (международной) перевозки и, как следствие, снижение негативного воздействия на окружающую среду. С другой стороны, реализация автомобильного каботажа приводит к усилению конкурентной среды, это объективно вызывает недовольство перевозчиков, считающих внутренние перевозки своей национальной прерогативой. Конфликтный потенциал содержится в ситуации, когда после введения ограничений некоторые крупные перевозчики из России и Беларуси зарегистрировали подвижной состав в Казахстане и стали конкурировать за разрешения («дозволы»), выделенные Казахстану [24].

В настоящее время актуально формирование новой логистики, переориентирование транспортных потоков. Необходимо ускорить создание правовой базы для осуществления каботажных перевозок между Россией и Беларусью [25]. В марте 2025 г. Государственная Дума РФ ратифицировала Соглашение с Республикой Беларусь о международных автомобильных перевозках. Документ предусматривает постепенную отмену разрешительной системы в отношении перевозок в третьи страны или из них для российских и белорусских автоперевозчиков в рамках ЕАЭС. Определены случаи осуществления перевозок без разрешений [28].

С учётом решений Польши и Литвы о закрытии МАПП для движения грузового транспорта негативные тенденции можно рассматривать как долгосрочные, поэтому для Беларуси актуальным становится определение альтернативных путей и партнёров в целях диверсификации рисков и обеспечения стабильности развития транспортной отрасли. Основным рынком автомобильных грузоперевозок для Беларуси становится российский рынок, что окажет положительное влияние на интеграцию транспортных систем двух стран и реализацию транспортной стратегии стран – членов ЕАЭС.

Большое значение для развития автомобильных грузоперевозок для Беларуси имеет подписанное в августе 2023 г. соглашение о расширении доступа белорусских водителей к каботажным перевозкам России и обеспечения обратной загрузки. Соглашение о разрешении инвестиционного каботажа создаст благоприятные условия для строительных компаний на территории России, куда они могут приходить со своим транспортом. Ведь около 85 % в общем объёме экспорта услуг строительной отрасли Беларуси осуществляется в Россию [13].

Складское хозяйство СНГ и ЕАЭС преимущественно ориентировано на распределительную работу в ущерб консолидирующей функции. По оценкам автора, доля складов класса А, осуществляющих комплексную работу с грузом, включая обработку, укрупнение, упаковку, маркировку и пр., составляет не более 30% от общего числа складских помещений в ЕАЭС, что

отражает преобладание сырьевых товаров и промышленных полуфабрикатов в структуре торговли стран ЕАЭС, тогда как в странах ЕС эта доля приближается к 70-80% [18].

Основной стратегической целью для обеспечения суверенитета России является развитие транспортной системы независимой от недружественных государств и стран-конкурентов. Цифровая дипломатия – экономические вложения в цифровую инфраструктуру – является еще более значимой, поскольку в современном мире цифровая составляющая присутствует в любой отрасли. Цифровизация является и элементом контроля. Значимость развития транспортной составляющей как одной из основ интеграционных процессов как внутри России, так и в евразийском регионе, трудно переоценить. При этом использование этой сферы как одной из форм продвижения «мягкой силы» России имеет большие перспективы [9].

Проявляется устойчивая тенденция расширения применения «зелёных» технологий в сфере транспорта Беларуси, включая его декарбонизацию. Необходимо формирование научной основы для правового регулирования отношений с использованием «транспорта будущего» [29].

Результаты и обсуждение

1. Воздействие санкционного давления на функционирование транспортно-транзитной системы Союзного государства

Пришедшая на смену глобальным процессам тенденция на регионализацию мировой экономики проявилась в период пандемии коронавируса COVID-19, когда хозяйствующие субъекты стали отдавать предпочтение взаимодействию с относительно близко расположенными контрагентами. Хотя и такие отношения не отличаются стабильностью, что наглядно было видно в период ужесточения контрольных процедур и увеличения времени прохождения пунктов пропуска на российско-казахстанской границе летом-осенью 2025 г.

Санкционное давление коллективного Запада привело к необходимости изменения направлений внешнеторговых потоков России и Беларуси, что привело к образованию дополнительных доходов у других стран – участников ЕАЭС, СНГ и сопредельных государств за счёт оказания посреднических, транспортно-логистических и финансовых услуг, увеличения цен на провозимые товары. В условиях глобальной нестабильности региональное сотрудничество может стать основой устойчивого развития, что демонстрирует укрепление интеграционных процессов внутри СГ.

В 2022 г. Литва и Латвия остановили транзитные перевозки белорусских грузов: нефтепродуктов, калийных и азотных удобрений, продукции металлургии и деревообработки. В 2023 г. была поставлена белорусских грузов в объёме, равном величине перевалки через порты стран Балтии до введения европейских санкций, т.е. на уровне 17-18 млн тонн в год. В 2023 г. объём транзита в направлении северо-западных портов России составил 12,9 млн т.

В июне 2024 г. ограничения на перевозку грузов через территорию ЕС автомобильным транспортом, в т.ч. осуществляющего транзитные перевозки грузов, стали распространяться на перевозчиков, которые на 25% и более принадлежат российским юридическим или физическим лицам.

Актуальная транспортно-логистическая проблема связана с регулярным закрытием погранпереходов на границе с Беларусью. Так, Польша неоднократно закрывала несколько погранпереходов, пропуская грузы только через пункт пропуска Козловичи – Кукрыки. В начале декабря 2024 г. литовские пункты пропуска с Беларусью Мядининкай – Каменный Лог и Шальчининкай – Беньякони значительно сократили пропуск автотранспортных средств (АТС) на территорию ЕС. Когда грузоперевозчики переориентировались на погранпереход Кукрыки – Козловичи, очередь выросла до 1650 АТС. Несмотря на это, польские контрольные службы в среднем оформляли 28 АТС в час вместо нормативных 50 единиц, т.е. менее 60%.

29 октября 2025 г. правительство Литвы приняло решение закрыть все автомобильные пограничные переходы с Беларусью, что привело к сокращению транзитного потенциала прибалтийской республики. Поток грузов, а, следовательно, таможенные сборы, платежи на терминалах и пр. были перенаправлены в Латвию и Польшу. Кроме того, ограничения

осложняют торгово-экономическое взаимодействие Литвы со странами Азии: доставка грузов в обход Беларуси занимает больше времени и обходится дороже.

Территории и транспортные коммуникации Беларуси и Литвы участвуют в развитии и организации проблем сообщения с Калининградской областью. Морские перевозки грузов в порты региона нуждаются в выделении российских государственных субсидий, при отсутствии которых стоимость транспортировки контейнеров будет на 40% дороже. Субсидии распределяются Росморречфлотом между российскими компаниями, осуществляющими перевозки морскими судами, судами типа «река – море» и автомобильно-железнодорожными паромными. В 2026 г. на субсидирование перевозок грузов выделено около 5 млрд руб., при оценочной потребности в 23 млрд руб. Руководство региона и участники рынка указывают на важность выделения субсидий не на один год, а на более длительный период. Необходимость долгосрочного финансового планирования обусловлена ещё и тем, что конкурсные процедуры, как правило, длятся два-три месяца, что отрицательно сказывается на ритмичности грузопотоков [5].

В последние годы резко выросли тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом через Литву (236 км). Стоимость перевозок по Беларуси соизмерима с российскими тарифами, а по Литовским железным дорогам – в 2 раза выше. Кроме того, перевозки грузов через Литву осуществляется по квотам. Так, в 2025 г. квота на перевозки цемента по железной дороге в Калининградскую область через территорию Литвы была увеличена на 20 тыс. т., что на 9,4% больше по сравнению с 2024 г. Железнодорожные перевозки цемента более приемлемы для грузовладельцев, чем поставки морским транспортом. Использование хопперов-минераловозов позволяет перевозить большие объёмы грузов, а морские поставки требуют осуществления специальных погрузочно-разгрузочных операций и транспортировки в мягких контейнерах (биг-бэгах).

Для Беларуси, как страны, не имеющей выхода к морю, выполнение регулярных и безопасных транзитных перевозок экспортных грузов является вопросом национальной и экономической безопасности. Страна переориентирует экспортные грузопотоки на рынки стран Глобального Юга через российские и зарубежные порты. Для перевалки белорусских грузов используются российские морские порты Санкт-Петербург, Усть-Луга, Выборг, Калининград, Архангельск, Новороссийск и др. Создание белорусского логистического хаба в Омане приведёт к образованию центра перевалки и распределения грузопотоков в страны Западной, Южной, Юго-Восточной Азии и Африканского континента. Во внешнеполитической области проявляется стремление войти в международную систему, основанную на равноправии и построении многополярного мира.

Ориентация на новые рынки сбыта таит риски изменчивости рыночной конъюнктуры. Так, спрос на древесину в Китае определяется состоянием строительного рынка, на котором проявляются кризисные явления. Экспортные поставки продукции из Беларуси выступают конкурентами российских поставок в направлении государств Центральной Азии и Южного Кавказа (прежде всего, Азербайджана). Перспективным направлением является развитие промышленной кооперации в рамках ЕАЭС путём реализации программы субсидирования инвестиционных проектов в приоритетных отраслях промышленности, выпуска высокотехнологических товаров под евразийским брендом.

Железнодорожные объединения действуют в рамках ЕАЭС, СНГ и ШОС. В рамках образованного в марте 2025 г. Совещания руководителей железных дорог государств – членов ЕАЭС Белорусская железная дорога преследует цели:

- расширения провозной способности путей, связывающих республику с российскими портами на Северо-Западе;
- развития МТК;
- увеличения пропускных способностей ЖДПП и подходов к ним;
- распространения действия системы электронного документооборота, действующей в сообщении с Россией и Казахстаном, на другие страны ЕАЭС.

С другой стороны, в Польше осуществляются работы по увеличению перерабатывающих способностей железнодорожного пограничного перехода Малашевиче в 2 раза. Предполагается, что после завершения реконструкции в 2028 г. пропускная способность ЖДПП вырастет с 16 до

35 пар поездов. Максимальная длина принимаемых составов будет увеличена с 750 до 1000 м. Переход Малашевиче – Брест находится на основных транзитных маршрутах АО «ОТЛК ЕРА». Грузопоток составляют товары взаимной торговли России, Беларуси и ЕС, на которые не распространяются взаимные санкции, и транзитные грузы в сообщении Китай – ЕС и Центральная Азия – ЕС.

2. Объёмы и направления перевозок в сообщении Беларусь – морские порты России

В 2024 г. экспорт транспортных услуг Беларуси составил около 4,5 млрд долл., что на 19,6% больше по сравнению с 2023 г. Рост по видам транспорта составил:

- автомобильный – 112,4%;
- железнодорожный – 133,8%;
- воздушный – 113,4%.

Для ОАО «РЖД» Белорусская железная дорога (БЖД) была и остается приоритетным партнёром на рынке перевозок грузов и пассажиров. С 2023 г. наблюдается устойчивый рост контейнерных и других видов перевозок грузов между Россией и Беларусью. Но в 2025 г. перевозки грузов по железным дорогам в сообщении Россия – Беларусь составили 28,6 млн т., что на 3 млн т. меньше, чем в 2024 г. При этом контейнерных грузов было перевезено 752 тыс. ДФЭ или 6,9 млн т.

Основная доля грузооборота пришлась на пограничные переходы:

1. Красное – Осинówka – 15,6 млн т.
2. Злынка – Закопытье – 8,8 млн т.
4. Рудня – Заольша – 2,5 млн т.
5. Журбин – Сураж – 1,7 млн т. [4]

За 10 месяцев 2025 г. объём железнодорожных перевозок белорусских грузов на экспорт через российские порты достиг 13,5 млн т. (рост на 3,7%) [32]. По предварительным оценкам, в 2025 г. объём таких перевозок составил около 16 млн т. В рамках реализации Транспортной стратегии СГ на 2024-2026 гг. ОАО «РЖД» проводит работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры по направлению к северо-западным портам с целью довести объём перевозок белорусских грузов до 20 млн т.

Отсутствие возможности экспорта российских и белорусских удобрений через порты стран Балтии привело к тому, что в 2024 г. в портах Санкт-Петербурга и Усть-Луги перевалка удобрений составила 36 млн т. – в 3 раза больше показателя 2021 г., с тенденцией к росту. Грузооборот минеральных удобрений в морских портах России, по данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), в 2025 г. вырос на 8%, и составил около 46 млн т.

Под воздействием санкционного давления растут и объёмы перевозок контейнерных грузов через терминалы портов Северо-Запада России. Увеличение перевозок удобрений в контейнерах было связано с переключением грузовых потоков по маршруту Беларусь – Китай на прямые железнодорожные перевозки через территорию России, а также с недостатком в российских портах специализированного перегрузочного оборудования. Основной грузопоток пришёлся на порты Балтийского моря, прежде всего, Санкт-Петербурга по причине короткого плеча доставки.

На транспортно-дорожной инфраструктуре и в российских портах минеральные удобрения из Беларуси конкурируют за провозные и перегрузочные мощности с российскими грузами. Дополнительным стимулом для наращивания экспорта удобрений из России является то, что они выведены из-под санкций. По итогам 2025 г. Россия осталась крупнейшим поставщиком удобрений в ЕС. Основные направления развития и проблемы осуществления экспортных перевозок грузов из Беларуси через порты России представлены в Таблице 1.

Таблица 1

Направления развития и проблемы осуществления экспортных перевозок грузов из Беларуси через порты России

Наименование порта	Перспективные проекты	Проблемы реализации
--------------------	-----------------------	---------------------

Большой порт Санкт-Петербурга, ММПК «Бронка»	Развитие контейнерных терминалов, наращивание экспорта минеральных удобрений, сооружение тыловых терминалов (сухих портов), развитие железнодорожных направлений и подходов к портам в России и Беларуси.	Конкуренция с российскими грузопотоками особенно в случае возвращения грузового движения на ГХ ОЖД, необходимость масштабной реконструкции железнодорожной инфраструктуры в Беларуси, России и непосредственно в С.-Петербурге и Ленинградской области.
Усть-Луга	Сооружение специализированных терминалов по перевалке минеральных удобрений, развитие железнодорожных направлений и подходов к портам в России и Беларуси.	Большие капитальные вложения, неопределённость геополитической ситуации, конкуренция с российскими экспортными потоками, отсутствие в инвестиционной программе ОАО «РЖД» проекта сооружения Северного подхода к порту Усть-Луга.
Мурманск	Строительство глубоководных причалов, модернизированных складских комплексов, постов экологического контроля и автоматической системы управления терминалом, сооружение накопительных мощностей в Беларуси для консолидации грузопотоков по ТАТК, модернизация железнодорожных подходов.	Проект находится на стадии предварительной подготовки. Конкуренция с российскими экспортными грузопотоками, прежде всего, с углём, необходимость увеличения провозной способности Мурманского направления ОЖД.
Архангельск	Подвязка грузопотоков под расширение мощностей порта, курсирование железнодорожного Арктического экспресса №1, функционирование ТАТК.	Конкуренция порта с Мурманском за роль западной узловой точки ТАТК, отсутствие финансирования расширения порта, его замерзаемость, возможная конкуренция с российскими грузопотоками в случае строительства железной дороги «Белкомур».
Порт в Приморском крае	Обеспечение транспортной связанности с перспективными рынками стран АТР, стабильность грузопотоков за счёт проследования территории СГ, независимость от узких мест Мирового океана, возможность использования инновационных преимуществ перевозок грузов железнодорожным транспортом, участие в ТОР.	Длинное транспортное плечо, наличие узких мест, сокращение инвестиционной программы ОАО «РЖД» по модернизации Восточного полигона, начальный этап реализации, выбор места, критическая зависимость от иностранного участия, прежде всего, компаний из Китая.

Увеличить мощности по перевалке удобрений в портах на Балтийском море планируют практически все стивидоры. Проект сооружения терминала по перевалке белорусского калия мощностью около 10 млн т. в год в зависимости от месторасположения покупателей планируется подготовить до конца 2026 г. Беларусь рассматривает возможность строительства собственного порта под Санкт-Петербургом, также в планах сооружение или аренда портовых мощностей в Мурманской области.

Переориентация перевалки белорусского калия из портов стран Балтии в Россию привела к увеличению доли удобрений, перегруженных при помощи универсальных технологий, с 21% в 2021 г. до 34% в 2024 г. Универсальные технологии позволили без больших капитальных затрат нарастить перегрузку удобрений. Сооружение специализированных терминалов сдерживалось существующей нормативно-правовой базой, в частности требованиями к расстоянию до кромки воды, а также имевшимся доступом к терминалам в странах Балтии.

Тем не менее, в 2026 г. в рамках реализации проекта «Порт Фавор» в Усть-Луге должен начать работу специализированный комплекс по перевалке сухих минеральных удобрений. Специализация позволяет обеспечивать сохранность груза, высокую скорость погрузо-разгрузочных работ, предотвращать негативное воздействие на окружающую среду. Кроме того, корпоративный терминал будет открыт для доступа других грузовладельцев [31]. Обсуждается проект сооружения белорусского морского терминала Ligarport в порту Усть-Луга мощностью до 3 млн т. грузов в год. Однако, перспективы появления в России большого количества специализированных терминалов для перевалки белорусского калия выглядят туманными ввиду больших капитальных затрат на фоне неопределенности развития геополитической ситуации.

Развитие многофункционального морского перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка» в Санкт-Петербурге может привести к его превращению в центр экспорта минеральных удобрений из Беларуси. Кроме того, имеется значительный потенциал для роста контейнерных перевозок при восстановлении контейнерных линий на Северо-Западе. Строительство тылового терминала позволит расширить рынки сбыта для продукции города, прилегающих регионов, увеличить транзитный потенциал субъекта РФ, прежде всего, за счёт перевозок и перевалки грузов из Беларуси.

Предполагается, что к 2030 г. объёмы перевозок грузов железнодорожным транспортом в направлении российских портов на Балтике вырастут до 167-175 млн т., при этом недостаток провозной способности может достичь 30 млн т. Для устранения узких мест необходимо реализовать следующие проекты развития и модернизации инфраструктуры.

1. Развитие линии Дмитров – Сонково – Мга (Сонковский ход).
2. Строительство железной дороги Псков – Гдов – Сланцы.
3. Сооружение Юго-Западного обхода Санкт-Петербурга и Северного подхода к порту Усть-Луга.
4. Организация грузового движения на главном ходу Октябрьской железной дороге (ОЖД) Москва – Санкт-Петербург.

Беларусь начала работы по модернизации участков БЖД по направлению к портам Санкт-Петербурга. В 2025 г. на ОЖД были восстановлены 7 разъездов для обеспечения перевозки грузов из республики Беларусь. Реализация проекта строительства железной дороги Псков – Гдов зависит от перспективных объёмов грузопотоков по маршруту Беларусь – российские порты Балтики. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» пока отсутствуют проекты строительства Юго-Западного обхода Санкт-Петербурга и Северного подхода к порту Усть-Луга.

Ещё с 2022 г. была намечена реализация российско-белорусского проекта в Арктике в целях координация усилий по развитию инфраструктуры Трансарктического транспортного коридора (ТАТК) и привлечению грузопотоков из Беларуси и других стран ЕАЭС. На территории Беларуси планируется строительство логистических центров для консолидации грузов и их последующей отправки по ТАТК. Строительство белорусского морского порта в Мурманской области находится на стадии предварительной подготовки проекта. Планируется строительство глубоководных причалов, железной дороги, модернизированных складских комплексов, постов экологического контроля и автоматической системы управления терминалом.

В апреле 2024 г. ООО «Морской терминал «Ворота Арктики» подписало с Мурманской областью соглашение о намерениях построить в 2028 г. новый универсальный терминал для перевалки белорусских грузов. Расчётная перерабатывающая способность порта должна составить 25-30 млн т. грузов в год. Мурманск является крупнейшим узловым центром морских путей на севере России и располагается на берегу Баренцева моря. Его основные преимущества:

- круглогодичная навигация;
- стратегически выгодное положение в Арктике;
- вхождение в качестве узловой точки в ТАТК;
- прямой выход в Мировой океан без проследования узких мест;
- относительно развитая железнодорожная и автомобильная инфраструктура.

Однако, для пропуска дополнительных объёмов грузов необходимо модернизировать инфраструктуру Мурманского региона ОЖД, увеличив провозную способность до 18 млн т., а в перспективе до 36-41 млн т.

Отмечается, что «проект создания морского терминала в России для перевалки грузов из Беларуси (в основном удобрений) является, пожалуй, самым неуволнимым и одновременно вездесущим» [31]. Пока белорусские грузы (нефтепродукты и удобрения) перегружаются в основном через Санкт-Петербург, а малые объёмы через существующие терминалы в портах других морских бассейнов. Белорусская сторона не торопится начинать реализацию новых проектов, рассчитывая на возобновление перевалки через порты стран Балтии, прежде всего, через Клайпеду. Сооружение нового специализированного терминала в России займёт нескольких лет и потребует больших инвестиционных затрат. Кроме того, плечо перевозки в любые порты России больше, чем в Клайпеду. Вполне обосновано, что «ожидать начала практической реализации проекта по созданию отдельного белорусского терминала в России в обозримой перспективе не стоит» [31].

Проблема состоит в недостаточной пропускной способности портов Санкт-Петербург, Усть-Луга, Мурманск и Архангельск. Перенаправление потоков белорусского экспорта приведёт к ограничению возможностей российских поставщиков. Дополнительным стимулом движению белорусских транзитных грузов по территории России являются предоставленные скидки в размере 10-40% на осуществление железнодорожных перевозок по направлению «Север – Юг» и в направлении портов в Санкт-Петербурге.

Предполагается, что порты будут построены за счёт частных инвестиций, возможно использование механизма государственно-частного партнёрства (ГЧП). Белорусские терминалы планируется специализировать на транспортировке калийных и азотных удобрений, экспорте нефтепродуктов, древесины, металлопроката и сельскохозяйственной продукции. Беларусь готова инвестировать в строительство специализированного терминала для перевалки минеральных удобрений в Мурманске мощностью 5-7 млн т. в год.

В целях перевозки грузов на экспорт в Китай Беларусь рассматривает возможность сооружения и организации работы собственного порта в Приморском крае с участием иностранных партнёров, прежде всего, с китайской стороны. Возможно участие белорусских компаний в формировании территорий опережающего развития международного класса в крае, например, ТОР «Международный». Белорусский порт может участвовать и в проекте развития ТАТК. По сведениям директора Центра междисциплинарных исследований Арктики НИУ «ВШЭ» И. Стрельниковой, возможности перевозок по ТАТК могут заинтересовать Беларусь, Казахстан, Узбекистан, ОАЭ, Индонезию [6].

3. Инновационное развитие подвижного состава и перевозочных технологий

В настоящее время, как отмечают участники рынка, контейнерный поезд превратился в самый медленный способ доставки груза. Ведь для его формирования нужно на станции отправления накопить поездную партию контейнеров, что может потребовать недель, а то и месяца ожидания, «а груз для фуры накапливать не надо – просто погрузился и поехал. Так что контейнеры едут туда, где им лучше» [27]. Положение усугубляет ориентация руководства ОАО «РЖД» на формирование и пропуск контейнерных поездов повышенной длины вплоть до 142 условных вагонов.

Для увеличения скоростей контейнерных перевозок по заказу АО «ФГК» была разработана и произведена скоростная 80-футовая фитинговая платформа «Заря», способная двигаться со скоростью до 140 км/ч. Применение в конструкции тележек пассажирского типа позволяет перевозить грузы чувствительные к вибрации, позволяет конкурировать с воздушным транспортом по цене и срокам перевозки. Ведётся работа по расширению полигонов и маршрутов использования инновационных платформ, в т. ч. на зарубежных направлениях и в рамках сервиса «Евразийский агроэкспресс» по перевозке продовольственной продукции на маршруте Москва – Ташкент – Москва и Брест – Достык из Беларуси в Казахстан и далее в Китай.

В феврале 2022 г. проект «Евразийский агроэкспресс» был поддержан странами - участниками ЕАЭС и распоряжением Евразийского межправительственного совета получил статус интеграционного проекта, рамках реализации которого предполагается:

- создание агрологистической инфраструктуры на внешнеторговых маршрутах, прежде всего, консолидационных центров и агрохабов;
- формирование конкурентных тарифных предложений по сравнению со стоимостью морского фрахта;
- сокращение сроков перевозок благодаря ускоренному проследованию поездов через пограничные переходы, упрощённому механизму осуществления контрольных процедур, быстрой оборачиваемости вагонов и контейнеров;
- применение в перевозочном процессе современных автономных рефрижераторных контейнеров (более 500 единиц).

В начале 2023 г. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) предложила включить в интеграционный проект «Евразийский агроэкспресс» маршруты перевозок, осуществляемых по МТК «Север – Юг» в направлении Туркменистана, Ирана, Объединённых Арабских Эмиратов и Индии. В участии в проекте заинтересована Турция, которая, обладая необходимыми коммуникационными возможностями и складскими мощностями, может стать полноценным транзитным хабом для поставки сельскохозяйственной продукции в ОАЭ и др. государства Западной и Южной Азии, а также Африканского континента.

Наибольшее количество грузов в контейнерах-цистернах (танк-контейнерах) экспортируется из России в Беларусь, Турцию и Китай. В Беларусь отправляются преимущественно химикаты. С разворотом грузопотоков на Восток и уходом из России глобальных морских контейнерных сервисов движение танк-контейнеров переориентировалась с водного транспорта на железнодорожные перевозки, что привело к увеличению плеч обслуживания и снижению скорости оборота по железным дорогам. Развитие данного вида перевозок сдерживается недостатком специализированных ремонтных депо, нехваткой пунктов промывки (пропарки) контейнеров-цистерн, которая требуется после каждой перевозки, что увеличивает порожний пробег и усложняет технологию перевозок грузов в танк-контейнерах.

В России применяются преимущественно танк-контейнеры китайских производителей. Российские компании только осваивают их производство, используя такие конкурентные преимущества, как надёжность продукции, короткие сроки поставки, нишевой характер производства специализированных танк-контейнеров (газовые, крио, высокотемпературные и др.), что, однако, препятствует проявлению эффекта масштаба, как при массовом производстве в Китае.

Актуальность инновационного развития транзитных перевозок грузов по направлению Беларусь – Россия – Китай/страны ЮВА обусловлено резким ростом отправок. Так, в 2023 г. в сообщении Беларусь – Китай проследовало более 1,5 тыс. поездов с грузами в контейнерах, что на 50% больше, чем в 2022 г. Увеличились экспортные поставки белорусских удобрений в КНР через территорию России. Координация технологических и рыночных компетенций ОАО «РЖД», АО «НК «КТЖ», БЖД и «Китайских железных дорог»:

- усилит привлекательность контейнерных поездов по маршруту Китай – Европа для евразийских грузовладельцев;
- внесёт вклад в клиентоориентированность логистических решений;
- повысит уровень интеграции на ключевых евразийских маршрутах;
- окажет содействие развитию электронного документооборота и обмена данными.

В 2025 г. начались перевозки грузов по транспортному коридору Евро-Азиатская транспортная связь №1 (ЕАТС №1), проходящему по территориям Китая, Монголии, России и Беларуси. Для увеличения грузопотоков в 2026 г. планируется:

- осуществить модернизацию инфраструктуры погранпереходов;
- увеличивать долю инновационного подвижного состава;
- расширить использование современных перевозочных технологий;
- увеличивать маршрутизацию перевозок;
- масштабировать внедрение цифровых технологий;
- продолжить выявление узких мест.

В ноябре 2025 г. решением Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ в маршруты международных контейнерных поездов в сообщении Страны Европы / Беларусь – Россия включены дополнительные станции отправления/назначения БЖД: Заднепровская, Могилев II, Шабаны и Пинск. Со станций Пинск и Могилев контейнерные поезда будут следовать на станции Новый Порт ОЖД и Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги. Со станции Заднепровская – на станции Московского и Санкт-Петербургского железнодорожных узлов, со станции Шабаны – на станцию Биклянь Куйбышевской железной дороги. Это позволит перевозить грузы в международном сообщении по точному графику, без задержек в пути следования для выполнения сортировочных операций.

Актуален вопрос разработки ниток графика и порядка пропуска длинносоставных (до 142 условных вагонов) контейнерных поездов по стыкам инфраструктуры ОАО «РЖД» и БЖД, для чего требуются усилия по оптимизации пропуска порожнего вагонопотока, рациональному использованию тягового подвижного состава и локомотивных бригад. В целях повышения пропускной способности и обеспечения эффективного функционирования ОАО «РЖД» и БЖД необходимо координировать предоставление технологических «окон» для проведения ремонтно-путевых работ. Ускорению трансграничных перевозок способствует применение на ЖДПП новых стационарных инспекционно-досмотровых комплексов, имеющих большую проникающую способность при осмотре содержимого вагонов и контейнеров без вскрытия.

В 2025 г. начались подготовительные работы по организации скоростного пассажирского железнодорожного сообщения по маршруту Минск – Городище – индустриальный парк «Великий камень» – Национальный аэропорт Минск протяженностью 41,8 км. Открытие линии намечено на 2028-2029 гг. Железная дорога проходит по существующим путям на участке Минск-Пассажирский – Колодищи – Городище, далее будет построенная новая дорога до аэропорта протяженностью около 18 км. Время в пути составит менее 30 мин. Скоростное сообщение будет способствовать дальнейшему развитию индустриального парка как ключевого логистического и инвестиционного центра республики в рамках реализации китайской инициативы ПиП.

Проект сооружения высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Минск по народнохозяйственной значимости сопоставим со строительством АЭС в Островце. Но гораздо больший интеграционный потенциал содержит развитие скоростных перевозок грузов. В качестве примера можно использовать опыт Китая по организации высокоскоростного движения по железнодорожной грузовой линии Чунцин – Чжэнчжоу, где поезда преодолевают за 5 часов более 1000 км.

На участках международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай и М-1 «Беларусь» планируется запустить беспилотные перевозки грузов автомобильным транспортом.

4. Роль организационно-институционального интеграционного проекта АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс (АО «ОТЛК ЕРА»)»

АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс (АО «ОТЛК ЕРА»)» выступает в качестве межгосударственно-корпоративной организационно-институциональной формы интеграции железных дорог России, Казахстана и Беларуси, доказавшей свою эффективность в области организации и развития транзитных перевозок контейнерных грузов по Северному коридору Трансазиатской магистрали.

На железнодорожном маршруте Китай – Европа – Китай компания транспортирует 9 из 10 контейнеров. В 2023 г. появились новые отправители грузов в КНР – предприятия из России и Беларуси, откуда резко увеличились отправки контейнеров с калийными удобрениями, ранее перевозившихся преимущественно в специальном подвижном составе – хопперах-минераловозах. Рост железнодорожных перевозок грузов в направлении Китай – Европа связан и с кризисом судоходства в Красном море вследствие роста военно-политической напряжённости. Проследование судов через Суэцкий канал сократился вдвое: в декабре 2023 г. проследовало 70 судов в сутки, к марту 2024 г. их число снизилось до 35.

В первом полугодии 2024 г. объём перевозок в составе ускоренных контейнерных поездов АО «ОТЛК ЕРА» по направлению Китай – Европа – Китай, следующих транзитом по территориям Казахстана, России и Беларуси, составил 189,1 тыс. ДФЭ. По сравнению с аналогичным периодом 2023 г. рост составил 65,8%. В целом в 2024 г. объём транзитных перевозок компании был равен 746 тыс. ДФЭ, средняя скорость движения контейнерных поездов – на уровне 750 км/сут., география перевозок компании пополнилась 28 новыми маршрутами. Таким образом, в 2024 г. компания осуществляла перевозки по 769 маршрутам. Несмотря на усиливающуюся конкуренцию, АО «ОТЛК ЕРА» сохранила долю около 10% на рынке контейнерных перевозок грузов по сети ОАО «РЖД».

Перевозка грузов по сухопутному маршруту граница Китая – граница ЕС занимает 5-7 дней, а длительность следования судна-контейнеровоза по маршруту вокруг Африканского континента составляет около 60 дней. Кроме того, сухопутные перевозки оказались практически вдвое дешевле морских. Композитный индекс WCI Drewry, отражающий стоимость ключевых направлений фрахта восток – запад, в 2024 г. составлял 5806 долл. за 40-футовый контейнер (СФЭ). Композитный индекс ERAI, отражающий стоимость транзитных перевозок контейнеров через Казахстан, Россию и Беларусь в сообщении Китай – Европа, равнялся 3289 долл. за СФЭ.

Главной проблемой функционирования компании является низкая обратная загрузка контейнеров. Максимальная балансировка на направлении Запад – Восток составляет 13-15%. Это влияет на себестоимость перевозки, растут затраты на порожний возврат платформ в места зарождения грузопотоков. Кроме того, китайские экспедиторы подняли тарифы на направлении Китай – Европа. Кроме того, отмечается тенденция снижения потока грузов из Европы в Китай. Изменение структуры грузопотоков ухудшает общий показатель балансировки и ещё больше увеличивает себестоимость перевозки грузов. Транспортировка порожнего контейнера из Роттердама в Шанхай морским путем обходится в 500 долл. и дешевле, тогда как только платежи за пользование железнодорожной инфраструктурой достигают 1 тыс. долл.

Китайские грузоотправители выражают готовность организовать возврат пустых контейнеров железнодорожным транспортом из Европы при условии, что стоимость перевозки не превысит 1 тыс. долл. за ДФЭ [17]. Руководство компании ведёт переговоры с грузовладельцами и владельцами порожних контейнеров с целью передать их для попутной загрузки в Китай.

В результате санкционного давления появились направления перевозок, движение по которым приостановлено, например, маршрут Китай – Финляндия и обратно. По калининградскому направлению прекратились транзитные перевозки грузов по инфраструктуре Литовских железных дорог. В 2021 г. объём перевозок по направлению составлял более 175 тыс. ДФЭ, хотя его потенциал оценивается в 300-500 тыс. ДФЭ в год.

В 2025 г. запланировано завершение работ по строительству вторых путей на участке Достык – Мойынты в Казахстане, который примыкает к инфраструктуре «Китайских железных дорог». Осуществляется проект сооружения третьего пограничного перехода на границе Казахстан – Китай в районе станции Бахты и строительства участка Бахты – Аягоз. Реализация данного проекта может быть сопряжена с возобновлением транзитных перевозок в Калининградскую область и Финляндию. В целях недопущения возникновения «барьерных» мест пропускная способность на примыкающих участках должна увеличиваться синхронно. Также важно, чтобы на сопредельной инфраструктуре с КНР обеспечивался пропуск длинносоставных контейнерных поездов.

Сдерживающий факторами являются сокращение пропускной способности инфраструктуры, связанное со строительством новых путей на участке Достык – Мойынты в Казахстане, модернизацией российских пограничных переходов, работами, проводимыми на сопредельной инфраструктуре колеи 1435 мм. После сооружения третьего пограничного перехода на китайско-казахстанской границе, примыкающего к участку Бахты – Аягоз, при условии сокращения затрат и повышения качества обслуживания, транзитные перевозки могут составить 2-3 млн ДФЭ в год.

Необходимо применение безбумажной технологии оформления перевозки грузов как внутри пространства колеи 1520 мм, так и с сопредельными странами с колеёй 1435 мм, включая сообщение Китай – Европа – Китай. До 1 января 2026 г. АО «ОТЛК ЕРА» планирует перейти на

юридически значимый электронный документооборот и отказаться от использования бумажной накладной ЦИМ/СМГС при оформлении транзитных перевозок грузов по территориям Казахстана, России и Беларуси.

Заключение

В настоящее время развитие ТТС СГ представлено небольшими мероприятиями, вроде организации пригородного сообщения между Смоленском, Витебском и Оршей, запущенного с апреля 2026 г. Власти Беларуси пытаются воспользоваться относительно низкими ценами на битум внутри СГ для модернизации дорожного хозяйства республики в целях повышения транзитного потенциала. Реализация крупных инфраструктурных проектов находится на стадии планирования, разработки, выбора места, оценки перспектив, подписания меморандумов. Исследование показало существование следующих препятствий для их осуществления:

- 1) высокая капиталоемкость и длительный срок реализации;
- 2) конкуренция с российскими экспортно-импортными и транзитными грузопотоками, как в морских портах, так и на железных дорогах в условиях сокращения инвестиционной программы ОАО «РЖД» по расширению пропускной и провозной способности в направлении и на в подходах к портам Дальнего Востока, Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна;
- 3) ожидание изменения геополитической ситуации с ослаблением внешнего санкционного давления, когда Беларусь снова сможет вернуться к проведению многовекторной политики и пользоваться транспортной инфраструктурой Польши и стран Балтии, прежде всего, ближайшими портами Литвы (Клайпеда).

Отправление части экспортных грузопотоков из Беларуси по МТК «Север – Юг» натолкнулось на обострение военно-политической ситуации в Западной Азии. Кроме того, развитие направления критически зависит от финансирования и осуществления модернизационных мероприятий в других странах, где провозная способность железнодорожной инфраструктуры существенно ниже, чем в СГ, а также остро стоит проблема обратной загрузки. Только при решении этих и сопряженных задач объем грузов, перевозимых по направлению «Север – Юг» может вырасти к 2030 г. до 35 млн т., о чём говорил заместитель председателя правительства РФ М. Хуснуллин на XV Международном экономическом форуме «Россия – исламский мир: KazanForum» в мае 2024 г. [19].

Исследование показало, что в настоящее время перенаправление грузопотоков и транспортных средств на российскую инфраструктуру способствует ужесточению конкурентных условий на рынке транспортно-логистических услуг. Это видно на примере портового хозяйства и в области перевозок грузов автомобильным транспортом. В марте 2025 г. на российский рынок выходит дополнительный парк автоперевозчиков из стран – участников ЕАЭС, которые смогут осуществлять каботажные перевозки. Это не только повысит конкуренцию, но и позволит белорусским перевозчикам увеличить экспорт транспортных услуг.

Литература

1. Аббасалиев И.С.О. Международные институты - механизм развития глобальной транспортной системы // Обозреватель. 2022. № 9-10 (392–393). С. 96-105.
2. Абрамов Р.А., Сурилов М.Н., Дервянко С.В. развитие межрегионального сотрудничества РФ и РБ в инфраструктурной сфере // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 3 (16). С. 9-13.
3. Артюшенко Н.Н. Состояние и перспективы создания правового контента, регулирующего железнодорожные перевозки в странах ЕАЭС // Сацыяльна-эканамічныя і прававыя даследаванні. 2022. № 4 (70). С. 22-27.
4. Белов П. Больше половины железнодорожных перевозок между РФ и Беларусью приходится на ЖДПП Красное – Осинковка // РЖД-Партнер, 03.04.2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bolshe-poloviny-zheleznodorozhnykh-perevozok-mezhdu-rf-i-belarusyu-prikhoditsya-na-zhdpp-krasnoe-osi/> (дата обращения: 03.04.2026).

5. Белов П. Перевозки с Калининградской областью смещаются в сторону моря // РЖД-Партнер, 04.03.2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/perevozki-s-kaliningradskoy-oblastyu-smeshchayutsya-v-storonu-morya/> (дата обращения: 05.03.2026).
6. Белов П. Транзит через Севморпуть без иллюзий // РЖД-Партнер, 16.03.2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/tranzit-cherez-sevmorput-bez-illyuziy/> (дата обращения: 27.03.2026).
7. Гайноченко Т.М. Развитие методических основ распределения перевозок грузов по видам транспорта при организации трансевразийских железнодорожных контейнерных перевозок / В сборнике: Управленческие науки в современном мире. Сборник докладов Восьмой Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2021. С. 71-77.
8. Дроздова М. А. Единое транспортное пространство ЕАЭС: от деклараций к механизму правовой конвергенции // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2025. Т. 19, № 3. С. 80-90.
9. Дроздова М.А. Евразийская интеграция: транспортный аспект // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. 2024. № 2. С. 39-49.
10. Дутин С., Ковалев М., Королева А. Новые тенденции в мировой торговле и международных грузоперевозках и их влияние на Союзное государство // Банковский вестник. 2025. № 5 (742). С. 25-36.
11. Егоров В.Г. Геополитика транспорта: актуальное прочтение // Обозреватель. 2019. № 9 (356). С. 23-47.
12. Захарченко Л.А., Медведева Г.Б. Автомобильные грузоперевозки Союзного государства как драйвер экономической устойчивости / В сборнике: Фотинские чтения - 2024 (весеннее собрание). Сборник материалов XI Международной научно-практической конференции. Ижевск, 2024. С. 45-52.
13. Зоидов К.Х. Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерениях неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем / К.Х. Зоидов. – 3-е изд., исп. и доп. / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2023. – 517 с.
14. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование сопряжения и актуальные направления эволюционного развития транспортно-транзитных систем России и Большой Евразии / Под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. – М.: ЦЭМИ РАН, 2025. – 365 с.
15. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем России и стран Большой Евразии / Под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. – М.: ИПР РАН, 2024. – 137 с.
16. Карелина Е.А., Костикова В.И., Попова Ю.А. Транспортно-логистическая интеграция Беларуси и России в условиях геополитической нестабильности // Экономика железных дорог. 2025. № 4. С. 14-20.
17. Китайские грузоотправители готовы оплачивать железнодорожный возврат контейнеров из Европы до \$1 тыс. за TEU / РЖД-Партнер, 04.02.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitayskie-gruzootpraviteli-gotovy-oplachivat-zheleznodorozhnyy-vozvrat-konteynerov-iz-evropy-do-1-ty/> (дата обращения: 21.02.2025).
18. Комов М.С. Проблемы формирования единого транспортного пространства ЕАЭС и пути их решения / В сборнике: Наука в современном информационном обществе. Материалы XVI международной научно-практической конференции. 2018. С. 91-94.
19. Коптев Д. Движение без остановок / Гудок, 05.03.2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1698237&archive=2025.03.05> (дата обращения: 05.03.2025).
20. Королёва А.А., Дутин С.Р. Логистические тренды в цифровом биполярном мире и их влияние на Союзное государство // Deutsche Internationale Zeitschrift für Zeitgenössische Wissenschaft. 2024. № 95. С. 21-28.
21. Межевич Н. М., Хлутков А. Д., Шимов В. В. Стратегическое управление в Союзном государстве: история, экономика и география Белорусской железной дороги // Управленческое консультирование. 2025. № 3. С. 19-24.
22. Миленький В.С. Развитие транзитного потенциала и модернизация транспортной инфраструктуры в рамках Союзного государства / В сборнике: Перспективы развития

транспортного комплекса. Материалы V Международной заочной научно-практической конференции. 2019. С. 141-149.

23. Моисеев И. Место Беларуси и Стран Балтии на карте Шелкового пути / в сб. Большая Евразия: вызовы и возможности [Электронный ресурс] : материалы междунар. круглого стола по инновациям в междунар. исследованиях, Минск, 4 апр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.), А. М. Байчоров, С. А. Кизима. – Минск: БГУ, 2019. – 85 с. С. 30-39.

24. Пак Е.В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. 2025. Т. 16, № 1. С. 20-38.

25. Пакуш Л.В., Панасюга Н.П. Союзные программы России и Беларуси: магистральные направления // Вестник Белорусской государственной сельскохозяйственной академии. 2023. № 1. С. 37-40.

26. Петров М.Б., Серков Л.А., Кожов К.Б. Моделирование взаимодействия регионов России и Республики Беларусь в целях прогнозирования дополнительных транспортных потоков // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2021. № 3 (51). С. 81-93.

27. Семенкин Д. Контейнеры идут туда, где лучше / РЖД-Партнер, 14.03.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/konteynery-idut-tuda-gde-luchshe/> (дата обращения: 17.03.2025).

28. Хотько О.А. Обеспечение стабильности правового регулирования и систематизации законодательства в области развития транспортного комплекса на национальном и наднациональном уровнях / В книге: Транспорт и право. Сборник тезисов и докладов участников I Международного конгресса. Москва, 2025. С. 193-200.

29. Хотько О.А. Правовые аспекты развития транспортной политики и направления трансформации транспортной отрасли в Республике Беларусь в условиях глобальных вызовов / В сборнике: Актуальные проблемы взаимодействия политики и права: вызовы и тенденции. Материалы круглого стола кафедры политологии юридического факультета Белорусского государственного университета. Минск, 2024. С. 225-230.

30. Чернов В. Добро от удобрений: о перспективах перевалки удобрений в морских портах России // Портал «ПортНьюс», 30 января 2026. URL: <https://portnews.ru/comments/3628/> (дата обращения: 03.04.2026).

31. Чернов В. О перспективах реализации портовых проектов с высокими рисками // Портал «ПортНьюс», 23 декабря 2025. URL: <https://portnews.ru/comments/3620/> (дата обращения: 03.04.2026).

32. Экспорт белорусских грузов через порты РФ достигнет 16 млн тонн / РЖД-Партнер, 04.12.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/eksport-belorusskikh-gruzov-cherez-porty-rf-dostignet-16-mln-tonn/> (дата обращения: 19.12.2025).

33. Ястреб Т. Сотрудничество в сфере транспорта как основной элемент формирования Большой Евразии / в сб. Большая Евразия: вызовы и возможности [Электронный ресурс] : материалы междунар. круглого стола по инновациям в междунар. исследованиях, Минск, 4 апр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.), А. М. Байчоров, С. А. Кизима. – Минск: БГУ, 2019. – 85 с. С. 63-71.

References

1. Abbasaliev I.S.O. International institutions as a mechanism for the development of the global transport system. *Obzrevatel*. 2022. No. 9-10 (392-393). pp. 96-105.

2. Abramov R.A., Surilov M.N., Derevyanko S.V. Development of interregional cooperation between the Russian Federation and the Republic of Belarus in the infrastructural sphere // *Azimuth of scientific research: economics and management*. 2016. Vol. 5. No. 3 (16). pp. 9-13.

3. Artyushenko N.N. The state and prospects of creating legal content regulating railway transportation in the EAEU countries // *Satsyalna-ekanamichnaya i pravavyya dasledavannyi*. 2022. No. 4 (70). pp. 22-27.

4. Belov P. More than half of railway traffic between the Russian Federation and Belarus falls on the Krasnoe – Osinovka railway checkpoint // *Russian Railways-Partner*, 04/03/2026. URL:

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bolshe-poloviny-zheleznodorozhnykh-perevozkomezhdurfi-belarusyuprikhoditsya-na-zhdpp-krasnoe-osi/> / (date of request: 04/03/2026).

5. Belov P. Transportation from the Kaliningrad region is shifting towards the sea // Russian Railways-Partner, 03/04/2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/perevozkis-kaliningradskoy-oblastyusmeshchayutsya-v-storonumorya/> (date of access: 03/05/2026).

6. Belov P. Transit through the Northern Sea Route without illusions // Russian Railways-Partner, 03/16/2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/tranzit-cherez-sevmorput-bez-illyuziy/> (date of reference: 03/27/2026).

7. Gainochenko T.M. Development of methodological foundations for the distribution of cargo transportation by type of transport in the organization of trans-Eurasian railway container transportation / In the collection: Management Sciences in the modern world. Collection of reports of the Eighth International Scientific and Practical Conference. Saint Petersburg, 2021. pp. 71-77.

8. Drozdova M. A. Unified transport space of the EAEU: from declarations to the mechanism of legal convergence // Eurasian integration: economics, law, politics. 2025. Vol. 19, No. 3. pp. 80-90.

9. Drozdova M.A. Eurasian integration: a transport aspect // Bulletin of the Russian New University. Series: Man and Society. 2024. No. 2. pp. 39-49.

10. Dutin S., Kovalev M., Koroleva A. New trends in world trade and international cargo transportation and their impact on the Union State // Banking Bulletin. 2025. No. 5 (742). pp. 25-36.

11. Egorov V.G. The geopolitics of transport: an actual reading // The Observer. 2019. No. 9 (356). pp. 23-47.

12. Zakharchenko L.A., Medvedeva G.B. Automobile cargo transportation of the Union State as a driver of economic stability / In the collection: Fotinsky readings - 2024 (spring collection). Collection of materials of the XI International Scientific and Practical Conference. Izhevsk, 2024. pp. 45-52.

13. Zoidov K.Kh. An evolutionary-institutional approach to the study and measurement of non-equilibrium processes of the evolution of socio-economic systems / K.Kh. Zoidov. – 3rd edition, corrected and expanded / Edited by Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences V.A. Tsvetkov. – M.: MEI RAS, 2023. – 517 p.

14. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Interface modeling and current trends in the evolutionary development of transport and transit systems in Russia and Greater Eurasia / Under the editorship of PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor K.Kh. Zoidov. – M.: CEMI RAS, 2025. – 365 p.

15. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Modeling the interface and innovative development of transport and transit systems in Russia and the countries of Greater Eurasia / Under the editorship of PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor K.Kh. Zoidov. – M.: MEI RAS, 2024. – 137 p.

16. Karelina E.A., Kostikova V.I., Popova Yu.A. Transport and logistics integration of Belarus and Russia in conditions of geopolitical instability // Economics of railways. 2025. No. 4. pp. 14-20.

17. Chinese shippers are ready to pay for the rail return of containers from Europe up to \$1 thousand per TEU / Russian Railways-Partner, 02/04/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitayskie-gruzootpraviteli-gotovy-oplachivat-zheleznodorozhnyy-vozvrat-konteynerov-iz-evropy-do-1-ty/> (date of access: 02/21/2025).

18. Komov M.S. Problems of forming a single transport space of the EAEU and ways to solve them / In the collection: Science in the modern Information Society. Proceedings of the XVI International Scientific and Practical Conference. 2018. pp. 91-94.

19. Koptev D. Traffic without stops / Honk, 03/05/2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1698237&archive=2025.03.05> (accessed: 03/05/2025).

20. Koroleva A.A., Dutin S.R. Logistical trends in the digital bipolar world and their impact on the Union State // Deutsche Internationale Zeitschrift für Zeitgenössische Wissenschaft. 2024. No. 95. pp. 21-28.

21. Mezhevich N. M., Khlutkov A.D., Shimov V. V. Strategic management in the Union State: history, economics and geography of the Belarusian Railway // Management Consulting. 2025. No. 3. pp. 19-24.

22. Milenky V.S. Development of transit potential and modernization of transport infrastructure within the framework of the Union State / In the collection: Prospects for the development of the

transport complex. Proceedings of the V International Correspondence Scientific and Practical Conference. 2019. pp. 141-149.

23. Moiseev I. The place of Belarus and the Baltic States on the map of the Silk Road / in the collection Greater Eurasia: challenges and opportunities [Electronic resource]: proceedings of the International the round table on innovation in the international Research, Minsk, April 4, 2019 / Belarusian State University; editors: E. A. Dostanko (chief editors), A.M. Baichorov, S. A. Kizima. Minsk: BSU, 2019. 85 p. 30-39.

24. Pak E.V. 10 years of the EAEU: the main results and problems of cooperation in the field of transport and logistics // International analytics. 2025. Vol. 16, No. 1. pp. 20-38.

25. Pakush L.V., Panasyuga N.P. Union programs of Russia and Belarus: main directions // Bulletin of the Belarusian State Agricultural Academy. 2023. No. 1. pp. 37-40.

26. Petrov M.B., Serkov L.A., Kozhov K.B. Modeling the interaction of the regions of Russia and the Republic of Belarus in order to predict additional traffic flows // Bulletin of the Ural State University of Railways. 2021. No. 3 (51). pp. 81-93.

27. Semenkin D. Containers go where it is better / Russian Railways-Partner, 03/14/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/konteynery-idut-tuda-gde-luchshe> / (date of reference: 03/17/2025).

28. Khotko O.A. Ensuring the stability of legal regulation and systematization of legislation in the field of transport complex development at the national and supranational levels / In the book: Transport and Law. Collection of abstracts and reports of participants of the I International Congress. Moscow, 2025. pp. 193-200.

29. Khotko O.A. Legal aspects of transport policy development and directions of transformation of the transport industry in the Republic of Belarus in the context of global challenges / In the collection: Actual problems of interaction between politics and law: challenges and trends. Materials of the round table of the Department of Political Science of the Faculty of Law of the Belarusian State University. Minsk, 2024. pp. 225-230.

30. Chernov V. Good from fertilizers: on the prospects of transshipment of fertilizers in Russian seaports // Portal "PortNews", January 30, 2026. URL: <https://portnews.ru/comments/3628> / (date of access: 04/03/2026).

31. Chernov V. On the prospects for the implementation of high-risk port projects // PortNews portal, December 23, 2025. URL: <https://portnews.ru/comments/3620> / (date of request: 04/03/2026).

32. The export of Belarusian goods through the ports of the Russian Federation will reach 16 million tons / Russian Railways-Partner, 12/04/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/eksport-belorusskikh-gruzov-cherez-porty-rf-dostignet-16-mln-tonn> / (date of access: 12/19/2025).

33. Yastreb T. Cooperation in the field of transport as the main element of the formation of Greater Eurasia / in the collection of Greater Eurasia: challenges and opportunities [Electronic resource]: proceedings of the International the round table on innovations in the international Research, Minsk, April 4, 2019 / Belarusian State University; editors: E. A. Dostanko (chief editors), A.M. Baichorov, S. A. Kizima. Minsk: BSU, 2019. 85 p. pp. 63-71.

Об авторе

Медков Алексей Анатольевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Лаборатории моделирования евразийской интеграции и мирохозяйственных процессов, Центральный экономико-математический институт РАН, Россия, Москва.

About author

Alexey A. Medkov, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher at the Laboratory for Modeling Eurasian Integration and Global Economic Processes, Central Economics and Mathematics Institute of RAS, Moscow, Russia.