

6. Об изменении Налогового кодекса Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 29 дек. 2020 г., № 72-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2020.

7. Куропатенкова, И. Н. Инструменты рынка страховых услуг в пенсионном обеспечении / И. Н. Куропатенкова, Ю. М. Зенович // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: В. Ю. Шутилин (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2021. — Вып. 14. — С. 134–139.

*Kuropatenkova, I. N.* Instruments of the insurance market in pension provision / I. N. Kurapatenkova, Yu. M. Zenovchik // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. ; ed. board: V. Yu. Shutilin (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2021. — Iss. 14. — P. 134–139.

8. Пенсионное обеспечение в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Электронная библиотека Учебник онлайн. — Режим доступа: <https://laws.studio/regulirovanie-ekonomiki-gosudarstvennoe/pensionnoe-obespechenie-respublike-45116.html>. — Дата доступа: 08.10.2021.

*Статья поступила в редакцию 10.12.2021 г.*

УДК 338.49

**I. Ledneva**  
**I. Mikulich**  
**L. Patsay**  
BSEU (Minsk)

## THE IMPORTANCE OF THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION IN ORDER TO ENSURE THE REALIZATION OF TRANSIT POTENTIAL

*The article defines the role of development in modern conditions of transport infrastructure of transport corridors passing through the territory of the Eurasian Economic Union in order to increase the volume of transit traffic. The authors provide statistics on foreign trade in transport services by the countries participating in the integration association, and also pay attention to both factors influencing the development of transport infrastructure and financial aspects of infrastructure projects.*

**Keywords:** *transport infrastructure; transport corridor; supply chain; Eurasian Economic Union; transit traffic; potential; export of transport services; import of transport services; infrastructure project.*

**И. А. Леднёва**  
кандидат экономических наук, доцент  
**И. М. Микулич**  
кандидат экономических наук, доцент  
**Л. С. Пацай**  
кандидат экономических наук  
БГЭУ (Минск)

## ЗНАЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

*В статье определена роль развития в современных условиях транспортной инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих через территорию Евразийского экономического союза,*

*в целях увеличения объемов транзитных перевозок. Авторами приводится статистика о внешней торговле транспортными услугами странами-участницами интеграционного объединения, а также уделяется внимание как факторам, оказывающим влияние на развитие транспортной инфраструктуры, так и финансовым аспектам инфраструктурных проектов.*

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура; транспортный коридор; логистическая цепочка; Евразийский экономический союз; транзитные перевозки; потенциал; экспорт транспортных услуг; импорт транспортных услуг; инфраструктурный проект.

Развитию рыночной экономики и формированию внутреннего, международного и мирового рынков способствует транспортный комплекс. Уровень развития рынка транспортных услуг и его инфраструктуры определяет конкурентоспособность национальных и интеграционных экономик, обеспечивая основу для развития других отраслей.

Евразийский экономический союз (далее — ЕАЭС) — интеграционное объединение, учрежденное с целью более выгодной реализации странами-участницами своего экономического потенциала и хозяйственных связей внутри региона, создания условий для повышения глобальной конкурентоспособности [1, с. 183]. Транспортные системы ЕАЭС обеспечивают кратчайшие трансконтинентальные связи между Европой и Азией, поэтому их интеграция не только приведет к увеличению объемов транзитных перевозок, но и будет активно содействовать развитию всех стран Евразийского континента. По территории ЕАЭС проходит сеть важнейших трансконтинентальных международных транспортных коридоров в составе автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и воздушных трасс. Однако существующие «разрывы» в транспортных коммуникациях ЕАЭС не позволяют всем его участникам использовать имеющийся потенциал для выстраивания оптимальных логистических цепочек и повышения эффективности внутренних и международных грузовых и пассажирских перевозок, а в некоторых случаях приводят к транспортной изолированности отдельных государств [2, с. 3]. Ликвидация «разрывов» в транспортной инфраструктуре между странами ЕАЭС обеспечит оптимизацию затрат на логистику, расширит их возможности для международного сотрудничества, в том числе для привлечения инвестиций в трансграничные транспортные проекты.

Общая динамика внешней торговли транспортными услугами странами — членами ЕАЭС представлена на рис. 1 и 2. Если в целом по ЕАЭС рост суммарного экспорта транспортных услуг составил почти 28 % за 5 лет (с 2015 г. по 2019 г.), то в отдельных странах он составил: Армения — 68 %, Беларусь — 34 %, Казахстан — 13 %, Кыргызстан — 23 %, Россия — 29 % (напомним, рост мирового экспорта транспортных услуг за этот период — 13 %) [3, с. 68]. В 2020 г. по ряду причин показатели имеют тенденцию к снижению, однако говорить о негативном тренде пока преждевременно. За весь указанный период наблюдалось положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами странами — членами ЕАЭС. Рост объемов экспорта транспортных услуг должен быть основан на повышении конкурентоспособности евразийских транспортных операторов не только в транзитных перевозках через территорию ЕАЭС, но и при обслуживании перевозок между третьими странами.

В ЕАЭС осуществляется согласованная транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг. В основу данного процесса положен ряд принципов: конкуренция, открытость, безопасность, надежность, доступность, экологичность. На площадке Евразийской экономической комиссии функционирует Рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры. В рамках деятельности Рабочей группы сформирован перечень совместных проектов государств — членов ЕАЭС с целью содействовать развитию транспорта и инфраструктуры (см. таблицу).

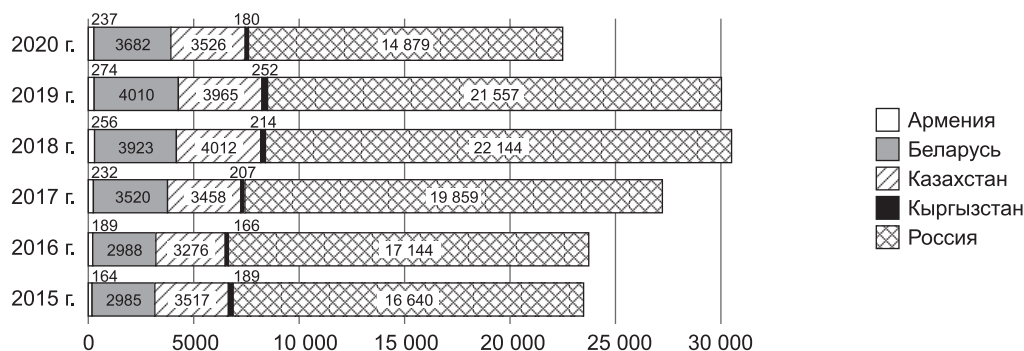


Рис. 1. Динамика экспорта транспортных услуг странами — членами ЕАЭС в 2015–2020 гг., млн дол. США

Источники: составлено авторами на основе баз данных ООН Comtrade и ВТО.

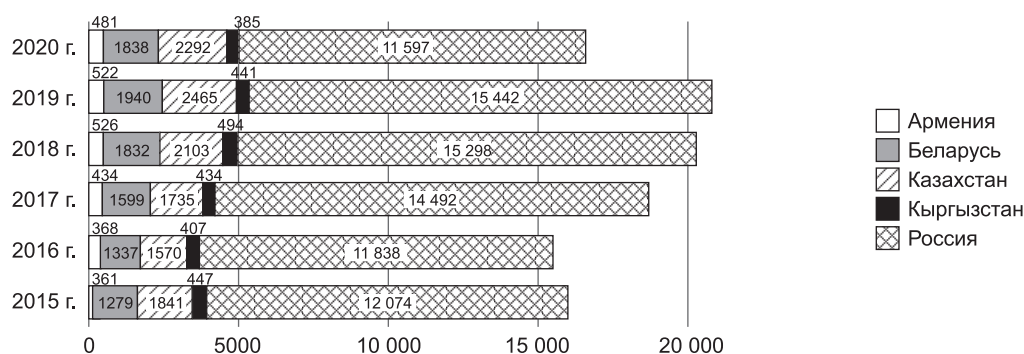


Рис. 2. Динамика импорта транспортных услуг странами — членами ЕАЭС в 2015–2020 гг., млн дол. США

Источники: составлено авторами на основе баз данных ООН Comtrade и ВТО.

Перечень совместных проектов государств — членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры

Государство — член ЕАЭС	Наименование проекта
Республика Армения	Инвестиционная программа дорожного коридора «Север — Юг» 4-я очередь (Трансп-4)
Республика Беларусь	Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 для развития автомобильного маршрута «Западная Европа — Западный Китай» с ответвлением на Республику Беларусь. Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута «Западная Европа — Западный Китай» через Республику Беларусь, южный обход Украины
Республика Казахстан	Проекты исключены в соответствии с письмом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан № 04-2-17/4903-И от 15 марта 2019 г.
Кыргызская Республика	Строительство железной дороги «Китай — Кыргызстан — Узбекистан»
Российская Федерация	Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа — Западный Китай». Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»

Источники: составлено авторами на основе [4].

В 2020 г. практически половина всех мировых инфраструктурных расходов приходилась на транспортную и составляют порядка 1,3 трлн дол. США. Согласно прогнозным данным Global Unfrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка, величина транспортных инфраструктурных расходов к 2040 г. составит 2 трлн дол. США (рис. 3).

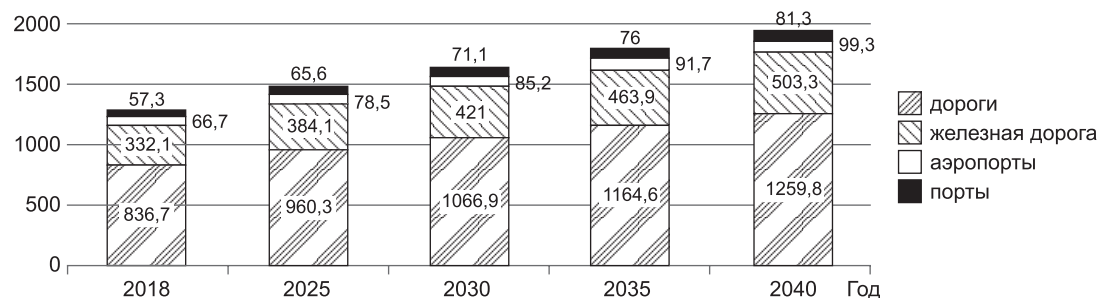


Рис. 3. Динамика инвестиций в транспортную инфраструктуру до 2040 г., млрд дол. США

Источники: разработано авторами на основе данных Global Unfrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка.

Значительную долю в общей структуре глобальных инвестиций в транспортную инфраструктуру составляют проекты строительства и модернизации автомобильных дорог, на которые расходуется больше, чем на железные дороги, порты и аэропорты вместе взятые.

Для создания транспортных коридоров и транспортной инфраструктуры в рамках Евразийского экономического союза необходимо около 7 трлн рос. руб., что требует привлечения различных механизмов финансирования.

Финансирование инфраструктурных проектов в рамках ЕАЭС осуществляет Евразийский банк развития (ЕАБР), который призван содействовать экономическому росту государств-членов, расширению торгово-экономических связей между ними и развитию интеграционных процессов на евразийском пространстве путем осуществления инвестиционной деятельности.

Общая сумма инвестиций ЕАБР в 2020 г. в экономики государств — членов ЕАЭС достигла 9,253 млрд дол. США, уделяя преимущественное внимание финансированию проектов по развитию энергетики (14,5 % от объема текущего инвестиционного портфеля), транспорта и инфраструктуры (25,3 %) [4, с. 21].

В силу масштабности и длительности реализации инфраструктурных проектов они в большей степени подвержены корректировкам и изменениям в процессе реализации. При этом такие изменения в большей степени касаются удорожания стоимости проектов или увеличения сроков реализации. Ряд влияющих факторов трудно поддаются прогнозированию и располагаются вне периметра деятельности исполнителя проекта. К факторам, которые оказали в последнее время значительное влияние на развитие транзитного потенциала и транспортной инфраструктуры, следует отнести:

- введение ограничений в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки;
- ослабление курсов ряда национальных валют;
- высокая доля импортных материалов и оборудования;
- удорожание материалов и оборудования;
- санкционные и торговые ограничения.

С учетом стремительного развития информационных технологий, высокой скорости обновления бизнес-моделей в рамках цифровизации экономики необходимо осуществ-

влять постоянный мониторинг происходящих процессов в транзитно-логистической деятельности, внедрения инноваций в международной практике для корректировки векторов развития рассматриваемой сферы [5, с. 318]. С конца января 2020 г. вступило в силу Распоряжение Евразийского межправительственного совета «О формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза», реализация которого способствует решению поставленных задач в области повышения эффективности использования имеющегося транспортно-логистического и транзитного потенциала ЕАЭС (снижение простоев транспорта и административных затрат, сокращение времени в пути при грузопотоке и т.д.).

Территория ЕАЭС имеет важное экономико-географическое расположение в силу нахождения между такими крупными мировыми рынками, как Китай, Евросоюз, Азиатско-Тихоокеанский регион. Это расположение обязывает иметь интегрированные с мировой транспортной системой коммуникации. Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок позволяют рассчитывать на дальнейшее активное развитие транспортно-логистической деятельности. Основным вызовом транспортному комплексу ЕАЭС заключается в реализации возможностей по переориентации части перевозимых товаров между крупнейшими мировыми рынками на перевозки по территории ЕАЭС. И этому должно способствовать в том числе наличие развитой транспортной инфраструктуры в транзитных коридорах, что является одной из приоритетных задач в части формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

### Источники

1. Леднёва, И. А. Особенности и направления формирования единого потребительского рынка в условиях Евразийской экономической интеграции / И. А. Леднёва, Л. С. Пацай // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2016. — Вып. 9. — С. 183–187.
2. Ledneva, I. A. Features and directions of the formation of a single consumer market in the conditions of Eurasian economic integration / I. A. Ledneva, L. S. Patsai // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. ; ed. board: V. N. Shimov (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2016. — Iss. 9. — P. 183–187.
3. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов : аналит. докл. / Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК. — М., 2019. — 24 с.
4. Господарик, Е. Перспективы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС / Е. Господарик, А. Королева // Банк. весн. — 2021. — № 4. — С. 65–72.
5. Gospodarik, E. Prospects for the export of transport services to the EAEU / E. Gospodarik, A. Koroleva // Bank Bull. — 2021. — № 4. — P. 65–72.
6. Мониторинг реализации в государствах-членах перечня совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры : аналит. докл. / Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК. — М., 2020. — 23 с.
7. Микулич, И. М. Проблемное поле регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси: международный аспект / И. М. Микулич, И. А. Леднёва, Л. С. Пацай // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Ю. Шутилин (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2021. — Вып. 14. — С. 313–319.
8. Mikulich, I. M. Problematic field of regulation of passenger transportation by taxi cars: international aspect / I. M. Mikulich, I. A. Ledneva, L. S. Patsai // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. ; ed. board: V. N. Shimov (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2021. — Iss. 14. — P. 313–319.
9. Транспортная инфраструктура и экономический рост / П. Лавренко [и др.]. — М. : Изд-во Перо, 2019. — 142 с.
10. Transport infrastructure and economic growth / P. Lavrenko [et al.]. — Moscow : Pero Publ. House, 2019. — 142 p.

Статья поступила в редакцию 09.12.2021 г.