

Кирык Е.И.,

студент 6 курса (группа ЗТМД-120)

*«Владимирский Государственный университет имени Александра
Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых (ВЛГУ)»*

ВКЛАД РОССИИ В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ НА РЫНКЕ ЕАЭС

***Аннотация:** Данная статья посвящена анализу вклада Российской Федерации в систему грузовых перевозок на рынке ЕАЭС. Транспортная сеть России является фундаментом для экономической интеграции стран-участниц ЕАЭС. В современных условиях транспортно-логистический комплекс региона играет центральную роль в глобальных цепочках поставок. Российская Федерация обладает самой разветвленной сетью путей сообщения в ЕАЭС. Интеграционные процессы внутри ЕАЭС способствуют росту взаимного товарооборота.*

***Ключевые слова:** ЕАЭС, грузоперевозки, Россия, логистика, транспортные коридоры.*

RUSSIA'S CONTRIBUTION TO FREIGHT TRANSPORTATION IN THE EAEU MARKET

***Annotation.** This article is devoted to the analysis of the contribution of the Russian Federation to the freight transportation system in the EAEU market. Russia's transport network is the foundation for the economic integration of the EAEU member states. In modern conditions, the region's transport and logistics complex plays a central role in global supply chains. The Russian Federation has the most extensive network of communication routes in the EAEU. Integration processes within the EAEU contribute to the growth of mutual trade.*

Keywords: EAEU, cargo transportation, Russia, logistics, transport corridors.

Российская Федерация занимает доминирующее положение в транспортно-логистической системе Евразийского экономического союза (ЕАЭС), выступая основным связующим звеном между странами-участницами и внешними рынками. Обладая территорией, расположенной на стыке Европы и Азии, Россия обеспечивает функционирование важнейших международных транспортных коридоров (МТК), таких как «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Развитие евразийской интеграции напрямую коррелирует с эффективностью работы транспортных систем всех стран-участниц. Железнодорожный транспорт традиционно преобладает в структуре грузооборота ЕАЭС, составляя в среднем 86%. Однако динамика по странам остается неоднородной (таблица 1).

Таблица 1.

Динамика грузооборота стран ЕАЭС по магистральным видам транспорта (2021–2023 гг.), млрд т-км [3]

Страна	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Темп роста, 2023 г к 2021 г, %
Армения	1,9	1,9	1,9	100
Белоруссия	74,2	нет данных	нет данных	
Казахстан	331,8	338,4	338,4	101,99
Киргизия	2,3	2,5	2,5	108,7
Россия	3059,8	3067,2	3067,2	100,24
ЕАЭС (всего)	3470	3410,1	3410,1	98,27

Общий объем грузоперевозок стран ЕАЭС в 2021 г. составил 12,5 млрд т, что на 1,9% выше уровня 2020 г. К 2023 году взаимная торговля внутри объединения достигла рекордных 90 млрд долл., что потребовало интенсификации логистических связей.

Железнодорожный транспорт является «становым хребтом» российской экономики и всей логистики ЕАЭС. В рамках транспортной системы страны

доля железных дорог в грузообороте (без учета трубопроводов) возросла с 83 до 86,7%, а в коммерческом грузообороте этот показатель превышает 90%. Россия располагает самой протяженной сетью железных дорог в ЕАЭС – более 85,5 тыс. км. [2].

В сфере автомобильных дорог Россия также является безусловным лидером региона: из 1,4 млн км общей дорожной сети ЕАЭС на РФ приходится порядка 1,2 млн км. Это позволяет стране обеспечивать около 72% внутренних перевозок союза автомобильным транспортом. За первые 10 месяцев 2024 года объем автомобильных грузоперевозок в России вырос на 8,3% к аналогичному периоду 2023 года и на 13,6% к 2022 году.

Россия вносит решающий вклад в развитие взаимной торговли внутри союза. Наиболее тесные связи выстроены в рамках Союзного государства с Республикой Беларусь. По данным логистических операторов, в 2024 году количество перевозок между двумя странами увеличилось на 13%, а тоннаж – на 8%. При этом поставки из Беларуси в Россию выросли на 17%, что связано с активным импортом оборудования, запчастей и потребительских товаров [5].

Казахстан также играет роль ключевого транзитного хаба для российских грузов, особенно при импорте товаров из Китая. В 2024 году объем железнодорожных перевозок между Россией и Казахстаном вырос на 5%. Общий товарооборот Казахстана со странами ЕАЭС в 2024 году составил 30,4 млрд долларов США, увеличившись на 2,2%.

В условиях внешних ограничений Россия переориентировала свои грузопотоки на восток и юг. Вклад России в развитие коридора «Север – Юг» имеет стратегическое значение для всего евразийского пространства. Объем перевозок по этому маршруту с 2021 года вырос на 42,7% [1]. Через российско-азербайджанские пограничные пункты в 2024 году было перевезено около 5 млн тонн грузов для Ирана.

На восточном направлении Россия активно модернизирует Восточный полигон (БАМ и Транссиб). Несмотря на то что пропускная способность сети здесь близка к критической (загрузка более 97%), погрузка в восточном

направлении в начале 2024 года выросла на 3%. Внутривосходские перевозки в сторону Восточного полигона за 4 месяца 2024 года увеличились на 17%, что обусловлено перетоком товаров второго передела, дающих наибольший прирост ВВП [3].

В структуре железнодорожной погрузки России традиционно преобладают низкодходные, но стратегически важные грузы. Каменный уголь обеспечивает свыше 52% общесетевой погрузки. Однако наблюдается тенденция к сокращению его доли: за период с 2019 по 2022 год абсолютные объемы погрузки угля снизились на 4,7%. В то же время растет погрузка химических удобрений (+6,5% в 2024 году) и продукции АПК [3].

Российский проект «Евразийский агроэкспресс» стал важным инструментом продовольственной интеграции. Ускоренные поезда обеспечивают доставку сельхозпродукции в Китай, Узбекистан и Индию. В 2024 году Россия расширила номенклатуру грузов этого сервиса, включив в него цитрусовые из Китая. Правительство РФ также внедрило механизм возмещения до 50% транспортных расходов при ввозе агропродукции из Узбекистана.

Несмотря на рост показателей, российский транспортный сектор сталкивается с рядом ограничителей. Основным из них является дефицит провозной способности к портам Дальнего Востока, где ежемесячное невыполнение заявок на перевозку в 2024 году достигало четверти объема. Санкции также привели к уходу западных авиаперевозчиков и необходимости эксплуатации китайской техники, опыт обслуживания которой пока невелик.

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» в 2025 году может быть сокращена на 40% (с 1,27 трлн рублей), что ставит под угрозу темпы развития инфраструктуры. Тем не менее адаптивность национальной хозяйственной системы остается высокой [3].

Россия выступает локомотивом цифровой трансформации логистики в ЕАЭС. Внедрение Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) направлено на переход к электронному

документообороту на всех видах транспорта. Эксперименты с электронными накладными e-CMR показали возможность экономии до 13 евро на каждом документе.

Беларусь и Россия входят в число стран с высоким уровнем готовности к использованию автономных грузоперевозок. Создание единого транзитного пространства и системы прослеживаемости товаров (маркировка) упрощает движение грузов внутри ЕАЭС и снижает административные барьеры [4].

Важнейшим достижением ЕАЭС стало создание стабильной системы транзита в сообщении Китай – ЕС – Китай. За 9 месяцев 2024 г. объем контейнерного транзита через Россию и страны ЕАЭС вырос почти на 86% по сравнению с 2023 г. Стабильность тарифов на железнодорожном маршруте на фоне кризиса в Красном море делает сухопутный путь через Казахстан, Россию и Беларусь (Центральный евразийский коридор) наиболее предпочтительным по времени (15 суток против 45 морем) [2].

Вклад всех стран ЕАЭС в систему грузовых перевозок является критическим для устойчивости Большой Евразии. Если Россия обеспечивает магистральный каркас и доступ к морским бассейнам, то Казахстан выступает ключевым транзитным звеном для китайского экспорта, а Беларусь обеспечивает интеграцию в западном направлении. Дальнейший успех ЕАЭС зависит от синхронизации усилий по развитию МТК, цифровизации логистики и устранению технических барьеров. К 2030 году планируется достижение полной пропускной способности Восточного полигона и формирование бесшовных коридоров, связывающих рынки Азии, Европы и Ближнего Востока.

Используемые источники:

1. Аллахвердиев Э. Мисир оглы, Мустафаев Т.Гюндюз оглы Транспортно-логистический комплекс ЕАЭС после введения ограничительных мер со стороны Европейского ЕАЭС. «Инновации и инвестиции». № 7. 2023. С. 432-435.

2. Евразийский транспортный каркас [Электронный ресурс]. URL: <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf> (дата обращения: 04.03.2026).
3. Исследование «Железнодорожные перевозки в 2020-2024 гг. Рынок на пути трансформации» // Логистика 360. 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://logistics360.ru/zheleznodorozhnye-perevozki-v-2020-2024-gg-rynok-na-puti-transformaczii/> (дата обращения: 04.03.2026).
4. Михневич С.В., Аксенов М.А. Теория и практика евразийской интеграции. Обзор учебного пособия «Евразийская экономическая интеграция» // Вестник международных организаций. 2024. Т. 19. № 1. С. 220–226.
5. Паспорт проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба», утвержденный в 2013-2014 гг.). [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/15414/> (дата обращения: 04.03.2026).
6. Покровская О. Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // БРНИ. 2022. № 1. С. 80-94.