

**Помощь студентам  
онлайн! Без посредников!  
Без предоплаты!  
<http://diplomstudent.net/>**



**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение**  
**высшего образования**  
**«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»**



Институт отраслевого менеджмента  
 Кафедра управления транспортными комплексами

**Отчет по учебной практике: научно-исследовательской работе (получение первичных навыков научно-исследовательской работы)**

Направление подготовки	<b>38.04.02</b> (код)	<b>Менеджмент</b> (наименование)
Образовательная программа		<b>Транспорт и логистика</b> (название образовательной программы)
Обучающийся	(подпись)	(Фамилия и Инициалы)
Научный руководитель ВКР	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Консультант	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Нормоконтролер	(подпись)	(Фамилия и Инициалы)
Рецензент	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)

**Допустить к защите**

Научный руководитель образовательной программы	_____	<b>д.э.н., профессор</b> (ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
	(подпись)	« ____ » _____ 20__ г.
Заведующий кафедрой	_____	<b>д.т.н., д.п.н., профессор</b> (ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
	(подпись)	« ____ » _____ 20__ г.

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ .....	4
1. Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС- как основа для устойчивого развития стран Союза .....	6
2. Оценка развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с 2022-2024гг.....	8
3. Проблемы и перспективы международных транспортных коридоров в ЕАЭС .....	17
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	20
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	21

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС играет важную роль в обеспечении устойчивого развития стран Союза. Она связывает страны Союза с Европой, Китаем, Ираном и другими ключевыми партнёрами. Развитая инфраструктура необходима для: обеспечения свободного перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС; развития транзитных перевозок - благодаря пространственным характеристикам объединения и его транзитному потенциалу; формирования единого транспортного пространства - это стимулирует конкуренцию и кооперацию в отрасли[6]. Актуальность темы исследования также связана с необходимостью цифровизации транспортно-логистической сферы - это может способствовать снижению транспортно-логистических издержек и повышению эффективности международной логистики.

Целью отчета по практике является- получение первичных навыков для выполнения научно-исследовательской работы на тему: «Формирование устойчивых транспортно-логистических коридоров в структуре ЕАЭС». Достижение указанной цели возможно путем решения следующих задач: дать понятие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС, оценить развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с 2022-2024гг.; рассмотреть основные проблемы и перспективы международных транспортных коридоров в ЕАЭС.

Объектом исследования является транспортно-логистические коридоры ЕАЭС. Предмет исследования- результаты реализации мероприятий по развитию транспортно-логистических коридоров ЕАЭС.

Структурно отчет по практике состоит из введения, основной части, заключения, списка использованных источников. В основной части отчета по практике рассматривается ретроспектива формирования и развития транспортно-логистических коридоров в структуре Евразийского экономического союза (ЕАЭС), которая включает предпосылки, реализацию проектов, проблемы и перспективы.

Информационная база исследования включает в себя: статьи, монографии, статистические данные по теме исследования. Методы исследования: анализ, описание, классификация, обобщение, индукция, дедукция и другие.

Собранный материал может служить основой для написания научно-исследовательской работы.

## **1. Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС- как основа для устойчивого развития стран Союза**

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – это организация региональной экономической интеграции, образованная в 2015 г., включающая в себя пять стран, а именно - Российскую Федерацию, Белоруссию, Казахстан, Армению и Киргизию. В настоящее время на территории стран-участниц ЕАЭС проживает более 182 млн. чел. Евразийский экономический союз является наиболее крупным по территории интеграционным объединением на постсоветском пространстве.

Основные цели ЕАЭС заключаются в создании условий для стабильного развития экономик стран-участниц для повышения жизненного уровня их населения, в формировании единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов, модернизации и повышение конкурентоспособности национальных экономик через кооперацию и интеграцию.

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

Роль транспортно-логистической отрасли в евразийской экономической интеграции является центральной с точки зрения ее функции связующего звена в системе мирохозяйственных связей как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории. Развитие международных транспортных коридоров (МТК) - одна из самых важных стратегических задач евразийской экономической интеграции. Наличие развитой и современной транспортно-логистической инфраструктуры служит необходимым условием создания новых производств, роста инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в ЕАЭС.

Транспортно-логистическая отрасль также может стать одним из основных несырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно экономические условия для транзитных перевозок. Уникальное расположение ЕАЭС на перекрестке растущих объемов торговли «Восток-Запад» и «Север-Юг» является

одной из фундаментальных предпосылок наращивания сухопутного транзита по территории ЕАЭС, конкурентным преимуществом которого уже сегодня является скорость перевозки, а также минимум таможенных формальностей в рамках единой таможенной территории. Запуск единой таможенной территории Союза уже привел к сокращению сроков сухопутной доставки транзитных грузов, а комплексная реализация транзитного потенциала позволит превратить транзитный бизнес в один из инструментов несырьевого развития ЕАЭС.

Международный транспортный коридор – это совокупность взаимосвязанных факторов: потоков – направления движения крупных транспортных, грузовых (товарных) и людских; путей – сухопутных (автомобильных, железнодорожных), водных и воздушных; инфраструктуры – сопутствующей транспортной, логистической и информационно-коммуникационной.

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

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

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

МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг» отличаются друг от друга по базовым параметрам и состоянию развития. Если Восток – Запад – Восток – это уже сложившаяся, работающая транспортная система, основные проблемы которой связаны с балансом грузопотоков и с необходимостью постоянно конкурировать с морским транспортом, то Север – Юг – Север – это только формирующаяся система, которая требует отладки в части инфраструктуры и технологий для успешного функционирования[4].

Для того, чтобы подробнее описать результаты развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с 2022-2024гг., перейдем к следующему параграфу отчета по практике.

## **2. Оценка развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с 2022-2024гг.**

Рассмотрим результаты реализации мероприятий по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты) на период с 2022-2024гг[1].

1) Республика Армения. В Республике Армения в 2022 – 2024 гг. реализованы следующие мероприятия по развитию автодорожной инфраструктуры: на М-1 Ереван – Гюмри – граница Грузии (Бавра) - произведен капитальный ремонт 7 км дорог, осуществлено строительство 19 км дорог, до конца 2024 г. планируется завершить капитальный ремонт 17 км; на М-2 Ереван – Ерасх – Горис – Мегри – граница Исламской Республики Иран (Мегри) произведен капитальный ремонт 42 км дорог, до конца 2024 г. планируется завершить капитальный ремонт 40 км; на М-4 Ереван – Севан – Иджеван – граница Азербайджанской Республики – произведен капитальный ремонт 9 км дорог; на М-6 Ванадзор (пункт пересечения с автомобильной дорогой М-3) – Алаверди – граница Грузии (Баграташен) завершен ремонт 52 км. Также, в Республике Армения реализуется инициатива Правительства Республики Армения «Перекресток Мира».

2) Республика Беларусь. В Республике Беларусь в 2022 – 2024 гг. реализованы следующие мероприятия:

А) В части развития автодорожной инфраструктуры: на М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) - с учетом проведения ремонтных мероприятий приведена в надлежащее транспортно – эксплуатационное состояние, обеспечивающее безопасность участников дорожного движения, и не требует проведения срочных мероприятий по ее реконструкции. В 2022 – 2023 годах выполнены работы по ремонту покрытия, протяженностью 238,6 км. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт на 151 км.

В 2024 году начата реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин на участке км 109,9 – 126,0. На участке км 0,0 – км 109,9 и км 126,0 – км 540,9 в 2022 – 2023 годах выполнен теку-

щий ремонт на 160,3 км дороги. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт 101,6 км.

На М-5/Е 271 Минск – Гомель (до автомобильной дороги М-8), включая участок, совмещенный с автомобильной дорогой М-4 – дорога поддерживается в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в рамках эксплуатации (содержание и текущий ремонт). В 2022 – 2023 годах выполнен текущий ремонт на 34 км дороги. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт 18 км дороги, а также разрабатывается проектная документация на капитальный ремонт участка автомобильной дороги М-4 Минск-Могилев, км 15,872 – км 21,82 (начало работ запланировано в 2025 году);

На М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) - дорога поддерживается в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в рамках эксплуатации (содержание и текущий ремонт). В 2022 – 2023 годах выполнен текущий ремонт на 24,7 км. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт 3,93 км дороги;

На М-7/Е 28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог) - дорога поддерживается в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в рамках эксплуатации (содержание и текущий ремонт). В 2022-2023 годах выполнен текущий ремонт на 13,1 км. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт 14,8 км дороги;

На М-8/Е 95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) – дорога поддерживается в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в рамках эксплуатации (содержание и текущий ремонт). В 2022-2023 годах выполнен текущий ремонт на 73,6 км дороги. В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт 72,6 км;

На М-14 Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг Минска. Дорога введена в эксплуатацию в 2016 году и поддерживается в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в рамках эксплуатации. Дополнительных работ не требуется[1].

Б)В части развития железнодорожной инфраструктуры: необходимые работы по поддержанию в исправном состоянии объектов инфраструктуры (железнодорожные пути, искусственные сооружения, устройства сигнализации, централизации и блокировки, связи, технологическое электроснабжение) обеспечивающих безопасный пропуск поездов, в том числе с учетом прогнозного грузопотока, производятся в плановом порядке. В рамках проводимой работы, белорусские участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах.

3)Республика Казахстан. В Республике Казахстан в 2022 – 2024 гг. реализованы следующие мероприятия:

А)В части развития автодорожной инфраструктуры:

На А-2 граница «Хоргос – Алматы –Тараз – Шымкент - Ташкент» 593-632 км - завершилось строительство двухпутного тоннеля на перевале Шакпак Баба. Его длина 840 метров, ширина 11 метров, высота 8м. Сооружение имеет огромное значение для региона, так как перевал является сложным участком транспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай».

М-32/А-24 Шымкент – Кызылорда – Актобе – Мартук – граница Российской Федерации (на Оренбург) – завершена реконструкция участка автодороги «Кызылорда-Актобе-Мартук - граница РФ» до I технической категории.

А-3/А-11 Алматы – Калбатау – Семей – граница Российской Федерации (на Барнаул) – по данному маршруту ведутся реконструкции участков «Талыдыкорган – Калбатау» -768 км, «Калбатау – Майкапшагай» - 415 км.

Автодорога «Талыдыкорган – Калбатау» реконструирована из III категории до II технической категории. Срок реализации 2019 – 2024 годы. Автодорога «Калбатау - Майкапшагай» реконструирована из III категории до II технической категории. До конца 2025 года планировалось сдать в эксплуатацию.

Б)В части развития железнодорожной инфраструктуры: в настоящее время в целях развития транзитно-транспортного потенциала страны реализуются ряд железнодорожных инфраструктурных проектов.

В конце 2022 года началось строительство вторых путей на участке Достык – Мойынты. Сейчас на участке активно идут строительно-монтажные работы, в частности завершены работы по отсыпке земельного полотна, до конца текущего года планируется завершить укладку рельсошпальной решетки, также ведется балластировка щебнем и установка искусственных сооружений. Характеристика проекта: протяженность – 836 км; стоимость – 543 млрд. тенге; период реализации – 2022 – 2025 гг. Реализация данного проекта позволит увеличить объём транзитных перевозок между КНР и Европой, пропускную способность участка до 5 раз и повысить скорость перевозки до 1500 км/сутки.

Одновременно с данным проектом ведется реализация вторых путей на приграничном участке «Достык – Алашанькоу». Кроме того, в целях увеличения пропускной способности в направлении Центральной Азии начато строительство новой железнодорожной линии «Дарбаза – Мактараал». Данный проект позволит обеспечить дополнительную пропускную способность в направлении Центральной Азии на 20 млн. тонн.

Реализация проекта позволит переориентировать грузы с существующего участка Сарыагаш – Ташкент на новую ветку и увеличить экспортные перевозки в направлении Узбекистана в целом, а также расширит транзитный потенциал и выход на Иран, Афганистан, Пакистан и Индию. Характеристика проекта: протяженность – 152,3 км; оценочная стоимость – 286,9 млрд. тенге; период реализации – 2024 – 2026 годы.

Вместе с тем, в рамках развития магистральной железнодорожной сети страны, помимо данных железнодорожных проектов планируется до 2029 года модернизировать более 3 тыс. км путей с внедрением современных систем регулирования, построить 1,6 тыс. км вторых путей, 400 км новых линий и провести модернизацию около 120 станций[1].

В частности, для развития коридора «Россия – страны Центральной Азии» планируется строительство вторых путей на участке «Казалы – Арысь» с протяженностью 213 км.

Также, в целях увеличения пропускной способности по восточному международному транспортному коридору «Север – Юг» планируется модернизировать участки «Шалкар – Бейнеу» (471 км), «Мангыстау – Узень» (180 км), построить вторые пути на участках «Бейнеу – Мангыстау» (404 км), «Никельтау – Макат» (527 км).

Кроме того, в рамках развития межгосударственных стыковых пунктов (МГСП) планируется завершение работ в ноябре-декабре 2024 года по удлинению путей на станции Илецк с расширением здания станционного технологического центра (СТЦ) для организации «круглого» стола с параллельной обработкой сторонами перевозочных документов, а также завершение работ по ограждению станции Илецк. Реализация мероприятий позволит обеспечить увеличение пропускной способности МГСП с 7-8 до 10-11 пар поездов в сутки, а после проведения работ по оснащению станции – до 16 пар поездов в сутки.

В) В части развития портовой инфраструктуры:

Создание «контейнерного хаба» в порту Актау. Стоимость – 46,7 млрд. тенге; период реализации – 2024 – 2025 гг. Источник финансирования – за счет средств участников совместного предприятия. Ожидаемый результат – увеличение пропускной способности порта Актау по перевалке контейнеров до 250 тыс. ДФЭ в год.

В рамках поручения Президента Республики Казахстан Токаева Касым-Жомарт Кемелевича от 7 июля 2022 года Акционерное общество «Национальная компания «Казакстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ») проводит работу по проекту «Строительство контейнерного хаба на базе порта Актау» (Проект).

Реализация Проекта предусмотрена Планом работы по созданию на базе портов Актау и Курык «контейнерного хаба» и переориентированию грузопотока на порты Актау и Курык, утвержденного Первым заместителем Премьер-Министра Республики Казахстан Скляр Р.В. от 13 января 2022 г.

Проект предполагает создание площадки для перегруза груза из традиционного вагона в контейнеры, мест для хранения и привлечения контейнеров морских линий, за счет обеспечения обратной загрузки контейнеров.

Строительство контейнерного хаба будет способствовать среднесрочному и долгосрочному планированию контейнерных перевозок и создаст выгодные условия

для доставки груза до порта, как автотранспортом, так и железнодорожным подвижным составом для дальнейшей отправки грузов в контейнерах.

Для реализации Проекта в качестве инвестора привлечена одна из крупнейших портовых компаний КНР – ООО «Группа компаний Порт Ляньюньган» (далее – Порт Ляньюньган). Реализация Проекта будет осуществлена в виде Совместного предприятия (СП) с участием: Shanghai (Hongkong) Investment and Development Company Limited (100,0%-ная дочерняя организация Порты Ляньюньган) – 51,0%; АО «KTZ Express» (KTZE) (100,0%-ная дочерняя организация АО «НК «КТЖ») - 24,5%; АО «НК «Актауский морской торговый порт» (АМТП) - 24,5%.

В настоящее время, с целью своевременной реализации Проекта, АМТП проводятся тендерные процедуры по закупке услуг на проведение комплексных работ по проектированию и строительству вертикальной планировки за счет собственных средств с последующей передачей объекта завершенного строительства в качестве вклада в уставный капитал СП. 20 сентября 2024 г. подписаны учредительные документы СП, а также Соглашение о развитии сотрудничества по контейнерному хабу на полях форума Транскаспийского Международного Транспортного Коридора в г. Сиань. В октябре 2024 года начаты работы по вертикальной планировке земельных участков под строительство контейнерного хаба. Срок проведения - 4 месяца. Завершение строительства 1-й очереди запланировано до 30 июня 2025 года.

4) Кыргызская Республика. В Кыргызской Республике в 2022 – 2024 гг. реализованы следующие мероприятия:

А) В части развития автодорожной инфраструктуры:

На ЭМ-01 Бишкек – Луговое – Кордай (Республика Казахстан), соединяющаяся с участком автомобильной дороги ЭМ-02 Алматы – Бишкек – Ташкент и с участком автомобильной дороги ЭМ-04 Бишкек – Ош, реализован проект реабилитации автодороги «Бишкек – Ош», Фаза 4, км 8,5-61 на участке «Бишкек – Кара-Балта». Асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка 52,5 км. В настоящее время на участке все работы завершены;

На ЭМ-04 Бишкек – Ош, соединяющаяся с автомобильными дорогами ЭМ-05 Ош – Сары-Таш – Иркештам (граница с Китайской Народной Республикой), реали-

зован проект «Реконструкция автомобильной дороги Бишкек-Ош, Фаза IV», участок от п. Маданият до г. Жалал-Абад, протяженностью 67 км (км 507,5 – 574,5), асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка, ЭМ-06 Сары-Таш – Карамык (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач (граница с Республикой Таджикистан) и ЭМ-17 Суусамыр – Талас – Тараз (Республика Казахстан) - завершен проект «Реконструкция автодороги Ош – Баткен – Исфана, км 75-108», протяженностью 33 км, участок с. Караван – с. Кок-Талаа. В ближайшее время планируется объявление тендера на реабилитацию участка Ош – Баткен – Исфана (28-75 км).

По проекту реконструкции автодороги «Суусамыр – Талас – Тараз, Фаза IV» (км 105-199) в настоящее время ведутся работы по подготовке тендерной документации по отбору подрядной организации.

По реализации грантового проекта «Реконструкция моста через р. Урмарал на автодороге «Талас – Тараз», протяженностью в 90,5 м завершено 100,0 % работ по проекту. Официальная церемония открытия моста состоялась 24 июня 2024 года.

На ЭМ-11 Бишкек – Балыкчы – Нарын – Торугарт – граница с Китайской Народной Республикой – реализован проект соединительной реконструкции соединительных дорог ЦАРЭС 1 и 3, Дополнительное финансирование, км 0-43 асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка 43 км, Балыкчы – БНТ[1].

Б)В части развития железнодорожной инфраструктуры: Турксиб (бывшая Луговая) – Бишкек – выполнены плановые работы по обновлению верхнего строения пути.

5)Российская Федерация. В Российской Федерации в 2022 – 2024 гг. реализованы следующие мероприятия:

А)В части развития автодорожной инфраструктуры автомобильных коридоров:

1. «Порт Усть-Луга – Санкт-Петербург – Тверь – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Павловская – Нальчик – Владикавказ – Нижний Ларс – граница Грузии (в направлении границы Республики Армения)» – введены в эксплуатацию участки автомобильных дорог общей протяженностью 323,6 км/580,8 пог. м;

2. «Граница Республики Беларусь – Смоленск – Москва – Владимир – Оренбург – граница Республики Казахстан» – введены в эксплуатацию участки автомобильных дорог общей протяженностью 440,9 км/2872,4 пог. м.;

3. «Новосибирск – граница Республики Казахстан» – завершен капитальный ремонт моста через реку Большая Калманка.

Б) В части развития железнодорожной инфраструктуры: участки от Илецка, Карталы, Озинки до станции Красное – мероприятия в рамках реализации проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово – Черноморского бассейна», строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский – Курдюм, электрификация участка Ртищево – Кочетовка (реализуется), развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла; Махачкала – Новороссийск – мероприятия в рамках реализации проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово – Черноморского бассейна», программа восстановления объектов железнодорожного транспорта в Чеченской Республике.

В) В части развития портовой инфраструктуры: в рамках Планов мероприятий «дорожных карт» по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» и транспортно-логистического коридора в Азово-Черноморском направлении, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.12.2022 №3928-р, в морских портах Махачкала и Новороссийск реализуются следующие мероприятия по развитию портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры и маршруты:

Строительство нового зернового терминала в морском порту Махачкала мощностью 1,5 млн. тонн в год, ответственный исполнитель: АО «Махачкалинский морской торговый порт». прирост мощности: 1,5 млн. тонн, срок реализации – 2028 год; статус: предпроектные проработки.

Строительство причалов № 22А и № 23А пристани 3А морского порта Новороссийск, ответственный исполнитель: АО «Объединенная зерновая компания» /

ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов»; прирост мощности – 9 млн. тонн;

срок реализации – 2027 год; статус: - получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 26.03.2024 № 23-1-1-3-013493-2024, подготовка к строительству.

Строительство универсального перегрузочного комплекса акционерного общества «Новороссийский судоремонтный завод» в морском порту Новороссийск, ответственный исполнитель: АО «Новороссийский судоремонтный завод»; прирост мощности: 12 млн. тонн в год; планируемый срок ввода в эксплуатацию – 2027 год; статус: в настоящее время ведутся строительные-монтажные работы.

В рамках федерального проекта «Развитие морских портов» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, а также создаваемого федерального проекта «Развитие инфраструктуры опорной сети морских портов», который войдет в состав национального проекта «Эффективная транспортная система» до 2030 года, в морских портах Усть-Луга и Калининград реализуются следующие мероприятия по развитию портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры и маршруты:

Строительство терминала для перевалки минеральных удобрений в морском порту Усть-Луга, ответственный исполнитель: ООО «Еврохим Терминал Усть-Луга»; прирост мощности: 7 млн. тонн в год (5,5 млн. тонн за счет акватории и причалов № 1 и № 2, 1,5 млн. тонн за счет акватории и причала № 3); срок реализации: 2026 год; статус: строительство объектов частной и федеральной собственности, проектирование акватории и причала № 3.

Универсальный торговый терминал «Усть-Луга», ответственный исполнитель: ООО «Новотранс Актив»; прирост мощности: 25,7 млн. тонн в год; срок реализации: 2025 год; статус: строительные-монтажные работы. В 2023 году обеспечено достижение прироста производственной мощности в объеме 8,6 млн. тонн в рамках этапов 1.1.1-1.1.2.

Объекты портовой инфраструктуры ООО «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга, ответственный исполнитель: ООО «Ультрамар»; прирост мощности: 15 млн.

тонн в год (в том числе 3 млн. тонн в 2025 году, 7 млн. тонн в 2028 году и 5 млн. тонн в 2030 году); срок реализации: 2030 год; статус: строительно – монтажные работы.

Реконструкция берегоукреплений оградительных дамб Калининградского морского канала, ответственный исполнитель: ФКУ «Ространсmodernизация»; прирост мощности: не планируется; срок реализации- 2029 год; статус: проектирование.

Строительство морского международного грузопассажирского района в г. Пионерский, Калининградская область, ответственный исполнитель: ФКУ «Ространсmodernизация»; прирост мощности: 3 млн. тонн в год (накатные грузы); срок реализации: 2024 год; статус: строительство объектов здания морского вокзала и объектов терминала[1].

Таковы результаты развития транспортных коридоров в ЕАЭС на период с 2022-2024гг. Стоит отметить, что данная сфера имеет ряд проблем и перспективных направлений для ее решения. Для того, чтобы подробнее рассмотреть эту часть вопроса, перейдем к следующему параграфу отчета по практике.

### **3. Проблемы и перспективы международных транспортных коридоров в ЕАЭС**

Проблемы развития международных транспортных коридоров в ЕАЭС можно разделить на три группы:

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

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

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

Представляется, что данные проблемы могут быть решены с помощью реализации не масштабных, а точечных, актуальных инфраструктурных проектов, которые позволят существенно упростить грузовые перевозки по международным транспортным коридорам. Создания вспомогательных транспортных узлов - терминально-логистических центров на территории стран-участников ЕАЭС. Цифровизации операций по грузопереработке в узлах стыковки транспортных магистралей приграничных стран. Цифровизация и технологическое оснащение всех транспортных процессов позволит ускорить прохождение пунктов пропуска, оптимизировать логистику и снизить затраты на оформление документов[5].

Важную роль транспортно-логистической инфраструктуры в обеспечении устойчивого развития стран ЕАЭС обозначил министр по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Арзыбек Кожошев выступая на ежегодном международном форуме «Интеграция» 20 ноября 2025 года в Москве. «В условиях трансформации глобальной системы регулирования и роста турбулентности транспорт остается фактором обеспечения стабильной связи между производством и потреблением. Такая транспортная связанность в ЕАЭС становится определенным конкурентным преимуществом наших стран», – отметил Арзыбек Кожошев[7].

Он также отметил, что интеграционный базис для развития уже сформирован: между странами Союза осуществляются автомобильные перевозки без разрешений, действует унифицированный тариф на железнодорожные перевозки, а транспортный контроль выведен на внешний контур ЕАЭС.

Положительные эффекты интеграционных процессов подтверждаются статистикой: по итогам 2024 года грузооборот всех видов транспорта вырос до 6,2 трлн.

тонно-километров, пассажирооборот увеличился на 7,1%, составив 652,1 млрд. пассажиро-километров[4].

Министр ЕЭК также обозначил конкретные стратегические направления отраслевой работы, среди которых цифровизация транспорта, включая внедрение электронных накладных e-CMR и унифицированных накладных (ЦИМ/СМГС), устранение «узких мест» и скоординированное развитие пунктов пропуска до 2027 года, реализация приоритетных инфраструктурных проектов, исполнение Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров, развитие международного транспортного коридора «Север–Юг» и его маршрутов.

Сегодня протяженность евразийских транспортных коридоров составляет порядка 14 тысяч км железных и 15 тысяч км автомобильных дорог. Они связывают страны Союза с Европой, Китаем, Ираном и другими ключевыми партнерами. Это свидетельствует о значительном инфраструктурном потенциале ЕАЭС в субрегиональном масштабе.

Стратегическим ориентиром для дальнейшего развития транспорта является Декларация «Евразийский экономический путь», принятая главами государств до 2030 года и на период до 2045 года. «Развивая транспортную инфраструктуру, мы создаем возможности для прогресса в сфере новых технологий, улучшаем условия для международной торговли и полностью соответствуем целям устойчивого развития ООН», – резюмировал Арзыбек Кожошев[4].

В заключение министр ЕЭК призвал к активному сотрудничеству для привлечения инвестиций в исследования и разработки, направленные на создание эффективных транспортных решений.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В отчете по практике был представлен материал, который может служить основной для дальнейшего написания научно-исследовательской работы на тему: «Формирование устойчивых транспортно-логистических коридоров в структуре ЕАЭС».

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

Несмотря на то, что в странах ЕАЭС проводится множество мероприятий по формированию логистических транспортных коридоров, данная отрасль имеет ряд проблем: ограничения, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, поскольку модернизация инфраструктурных объектов требует значительного финансирования; экономические ограничения, связанные с ценовой политикой в осуществлении транзитных перевозок в пределах национальных сегментов международных транспортных коридоров; административные и правовые ограничения, которые связаны с юридическими вопросами и отсутствием унификации в правилах перевозки грузов по международным транспортным коридорам.

Данные проблемы могут быть решены с помощью реализации не масштабных, а точечных, актуальных инфраструктурных проектов, которые позволят существенно упростить грузовые перевозки по международным транспортным коридорам: а) создания вспомогательных транспортных узлов - терминально-логистических центров на территории стран-участников ЕАЭС; б) цифровизации операций по грузопереработке в узлах стыковки транспортных магистралей приграничных стран.

Цифровизация и технологическое оснащение всех транспортных процессов позволит ускорить прохождение пунктов пропуска, оптимизировать логистику и снизить затраты на оформление документов. Однако, для наиболее глубокого изучения темы, определения проблем и перспектив развития отрасли, необходимо проведение более детального исследования в рамках написания выпускной квалификационной работы.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Доклад об анализе результатов реализации мероприятий государств – членов Евразийского экономического союза по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты), 2024 г. [Электронная версия][Ресурс: <https://docviewer.yandex.ru/view/83831575/> (дата обращения 03.01.2026)];
2. Джабиев, А. П. Системный подход к качественным изменениям таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС / А. П. Джабиев // Вестник евразийской науки. - 2023. - Т. 15. - № 1. [Электронная версия] [Ресурс: <https://esj.today/PDF/21ECVN123.pdf>(дата обращения 04.01.2026)];
3. Доклад «О целесообразности формирования в Евразийском экономическом союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры» [Электронная версия][Ресурс: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/738/Doklad-o-formirovaniy-obshchey-strategii-razvitiya-infrastruktury.pdf>(дата обращения 05.01.2026)];
4. ЕАЭС формирует единое транспортно-логистическое пространство для преодоления глобальных вызовов [Электронная версия][Ресурс: [https://www.alt.ru/ts\\_news/122384/](https://www.alt.ru/ts_news/122384/)(дата обращения 06.01.2026)];
5. ЕАЭС И формирование международных транспортных коридоров. Аналитическая записка. Октябрь 2024 [Электронная версия][Ресурс: [https://www.dipacademy.ru/documents/9139/A3\\_EAЭС\\_и\\_криторы\\_.pdf](https://www.dipacademy.ru/documents/9139/A3_EAЭС_и_криторы_.pdf)(дата обращения 03.01.2026)];
6. Транспортный каркас ЕАЭС – основа для устойчивого развития стран Союза [Электронная версия][Ресурс: [https://www.alt.ru/ts\\_news/123442/](https://www.alt.ru/ts_news/123442/)(дата обращения 03.01.2026)];
7. Экосистема для ЕАЭС. Развитие цифровых транспортных коридоров стало ключевым направлением в рамках подписанной дорожной карты между ЕАЭС и Китаем [Электронная версия][Ресурс: <https://1520international.com/content/2024/sentyabr-2024/ecosystem-of-transport-corridors/>(дата обращения 03.01.2026)].