

РОССИЯ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКИХ КОММУНИКАЦИЙ И ТРАНЗИТА: ПОСЛЕДСТВИЯ ПАНДЕМИИ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ИНТЕРЕСЫ

М. О. Тураева

Институт экономики Российской академии наук,
Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

И. В. Горохова

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

В статье анализируются изменения, которые претерпевает евразийский транзит в связи с последствиями глобальной пандемии COVID-19. Авторы рассматривают развитие транспортных коммуникаций и расширение международных транспортных коридоров как стратегически важную часть национальной российской экономики, которая в последнее время во многом благодаря пандемии стремительно набирает обороты. Востребованность евразийских сухопутных маршрутов еще больше выросла из-за форс-мажорной блокировки Суэцкого канала весной 2021 г. Проведен контент-анализ баз данных, нормативных документов, стратегий, экспертных оценок и актуальной статистики по евразийскому грузовому контейнерному транзиту. Исследованы новейшие тренды, связанные с введением карантинных ограничений и потенциалом стран адаптироваться к новым реалиям. Выявлена связь между внутренними процессами в странах ЕАЭС и ростом контейнерного транзита через российскую территорию. Авторами определены причины существенной утраты в 2020 г. транзитной конкурентоспособности Казахстана и показано, как внутренний политический кризис в Беларуси закрывает ей маршруты для перевалки грузов в Европу. Сформулированы основные приоритеты в развитии национальных транспортных интересов Российской Федерации.

Ключевые слова: ЕАЭС, Россия, Беларусь, Казахстан, транспортные коридоры, трансматериковый транзит, контейнерные грузоперевозки, экономическая безопасность.

RUSSIA AND THE DEVELOPMENT OF EURASIAN COMMUNICATIONS AND TRANSIT: AFTER-EFFECTS OF THE PANDEMIC AND NATIONAL TRANSPORTATION INTERESTS

Madina O. Turaeva

Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences,
Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia

Irina V. Gorokhova

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

The article analyzes the changes that the Eurasian transit is undergoing in connection with the consequences of the global COVID-19 pandemic. The authors consider the development of transport communications and the expansion of international transport corridors as a strategically important part of the national Russian economy, which has recently been rapidly gaining momentum, largely due to the pandemic. The demand for Eurasian land routes has increased even more due to the force majeure blocking of the Suez Canal in the spring of 2021. The content analysis

of databases, regulatory documents, strategies, expert assessments and up-to-date statistics on the Eurasian cargo container transit was carried out. The latest trends related to the introduction of quarantine restrictions and the potential of countries to adapt to new realities are investigated. The connection between internal processes in the EAEU countries and the growth of container transit through the Russian territory is revealed. The authors identified the reasons for the significant loss in 2020. Kazakhstan's transit competitiveness and shows how the internal political crisis in Belarus closes its routes for transshipment of goods to Europe. The main priorities in the development of the national transport interests of the Russian Federation have been formed.

Keywords: EEU, Russia, Belarus, Kazakhstan, transport corridors, trans-mainland transit, container cargo transportation, economic security.

Введение

Транспорт имеет огромное социально-экономическое значение для государства и общества в целом. Он обеспечивает взаимодействие всех субъектов национальной экономики, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, услуг, без которого функционирование рынка и рыночные отношения невозможны. Неразвитость транспортной системы, высокие издержки и ограниченность мобильности населения могут привести к серьезным негативным последствиям для экономической безопасности страны [1. – С. 67–77].

В России транспортная инфраструктура не может ограничиваться только ролью транзитных путей: она должна способствовать освоению и вовлечению в хозяйственный оборот огромных природных ресурсов, находящихся в различных регионах, где будут формироваться транспортные магистрали и коридоры при обязательном сохранении целостности экономического пространства и его суверенитета. В связи с этим важнейшими характеристиками качества экономического пространства выступают его внутренняя связанность и интегрированность, достижение которых возможно через ускоренное развитие транспортной системы страны.

В определенной степени этому поспособствовала такая новая глобальная реальность современного человечества, как пандемия COVID-19 и последовавшая за ней трансформация картины международных грузовых и пассажирских перевозок. При этом самые неожиданные изменения коснулись транзитных контейнерных перевозок по векторному материковому направ-

лению международных доставок грузов – КНР – ЕС.

Еще до возникновения пандемии главная привлекательность трансматерикового транзита заключалась не только в скорости движения подвижного состава, но и в сокращении времени таможенных формальностей на границах, оптимизации маршрутов транспортировки на основе мультимодальности доставки между конкретными отправителями и получателями грузов [6. – С. 6–18]. Спрос на эти перевозки обусловлен в первую очередь формированием глобальных цепочек добавленной стоимости, когда отдельные технологические стадии размещаются в тех странах, в которых для этого имеются более благоприятные условия. В настоящее время при всей деструкции мировой экономики, которую повлекла за собой пандемия, именно она же и стала катализатором для резкого роста сухопутных транзитных перевозок, прежде всего железнодорожным (ж/д) транспортом. Остальные виды транзита претерпели трудности, особенно в 2020 г. Снижение потребления, закрытие границ для автомобильного транспорта, отмена внутриматерикового и межконтинентального авиасообщения, весьма долгий период ожидания доставок товаров морем – все это в итоге оказалось значимым стимулом для резкого наращивания объемов железнодорожного транзита. И если прежде главным преимуществом ж/д перевозок была скорость доставки (по направлению КНР – ЕС – около 2 недель), то уже в 2020 г. в условиях введения повсеместных ограничений и закрытия сообщения между странами этот вид транзита оказался не

только самым скорым, но и часто безальтернативным.

Евразийский транзит и пандемия

Казахстан. Рассмотрим, как последствия карантинных мероприятий и ограничений 2020 г. в разных странах мира отразились на транзитных перевозках в ЕАЭС. Лидер по динамичности развития транзитных перевозок в ЕАЭС Казахстан по широтному направлению КНР – ЕС уже в феврале 2020 г. потерял около 40% объема транзита через свою территорию [9]. Однако официальные пресс-релизы профильных казахстанских ведомств свидетельствовали о медленном, но все же росте грузовых ж/д перевозок (рост на 2,1% в первом квартале 2020 г. по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.) и, в частности, транзита, объем которого в первом квартале 2020 г. составил 4,8 млн тонн (рост на 26%). Общий объем контейнерных перевозок за тот же период в Казахстане составил 149,9 тыс. ДФЭ¹ (рост на 7%). При этом рост контейнерных перевозок в направлении КНР – ЕС по итогам первого квартала 2020 г. составил 76,3 тыс. ДФЭ (на 11% выше показателя 2019 г.) [17].

По итогам 2020 г. грузовой транзит через территорию Казахстана вырос и даже смог компенсировать потери остальных сегментов транспортной сферы, которые весьма пострадали от локдаунов и закрытия границ. В целом контейнерный транзит через Казахстан в 2020 г. составил 879 тыс. ДФЭ, что на 32% больше уровня 2019 г. [24]. Самым быстрорастущим направлением грузовых доставок ожидаемо стали маршруты китайского направления [5. – С. 130–137].

Параллельно с ростом ж/д транзита в Казахстане обострилась проблема ухода в теневой сектор большегрузного автомобильного транзита. По итогам 2020 г. авто-

мобильные грузоперевозки сократились на 7,4%. Сокращение объемов транзитных и внутренних автомобильных перевозок происходило на фоне карантинных мер, снижения реальных доходов населения и, как результат, падения потребительского спроса, сокращения производства, торговли и т. д. [3]. Дополнительно этому поспособствовали особенности национального налогового законодательства [22. – С. 97–103; 27. – С. 87–94], когда заявленные на транзит грузы в обход внутреннему налогообложению стали оседать в стране. Один из способов, которым руководство республики надеется решить данный вопрос, – это пломбирование (установкой специальных навигационных устройств для отслеживания через спутник) иностранных фур [8], тем более что в рамках ЕАЭС между Беларусью, Казахстаном, Киргизией и Россией завершено согласование проекта соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок. После получения соответствующих документов из Армении подписание соглашения планируется провести во II квартале 2021 г. [4] (на момент подготовки настоящей статьи процесс согласования не был завершен). Также в Казахстане возлагают надежды на эффект реализации внутренних госпрограмм развития транспортной отрасли, перерабатывающей промышленности и АПК для развития грузоперевозок автотранспортом, а также на оживление рынков Восточной и Юго-Восточной Азии.

Беларусь. В Беларуси весной 2020 г. в связи с введением карантинных ограничений руководством страны также были приняты изменения в правила автомобильного транзита грузов по своей территории. Изменения коснулись как сроков допустимого пребывания перевозчика на территории Беларуси, так и дорог, по которым транзитные грузы могли перемещаться, и стоянок, на которых перевозчикам разрешено было останавливаться. За нарушение новых правил были введены штрафы и санкции (к примеру, речь идет о таможенном сопровождении или нало-

¹ ДФЭ (англ. *twenty-foot equivalent unit – TEU*) – единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, эквивалент полезного объема стандартного контейнера длиной 20 футов. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов.

жении электронных пломб) [25]. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), как и Минтранс России, неоднократно обращалась к белорусской стороне, указывая на невыполнимость требований к перевозчикам [14].

Политический кризис в Беларуси, обострившийся в августе 2020 г., увеличил вероятность негативного развития ситуации для участия республики в международных грузоперевозках. Риск для перевозчиков вырос после сентябрьского заявления главы государства о возможном закрытии границы с Польшей в районе Бреста и Гродно, которое ограничивает транзит грузов из Западной Европы [13], и последовавшим за тем взаимным отзывом послов Польши и Литвы из Беларуси и белорусских дипломатов из этих стран [2]. Кроме этого, подписано соглашение между Беларусью и Россией о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские морские порты на Балтике (более 9,8 млн тонн мазута, бензина и масел) в 2021–2023 гг. с возможностью пролонгации соглашения [15].

Решение Беларуси на фоне ухудшения отношений с Литвой и Латвией использовать российские инфраструктурные возможности, с одной стороны, означает, что отношения с Россией в настоящий момент для республики в приоритете (тем более, что ради этого соглашения российская сторона пошла на существенные скидки для паритета с ценами прибалтийских портов¹). Однако, с другой стороны, это постепенно лишает Беларусь преимущества быть так называемым европейским транспортным хабом для Евразийского экономического союза. В случае дальнейшего обострения внутренней политической ситуации и эскалации неприязни странами ЕС политики нынешнего белорусского руководства существенно возрас-

тает риск утраты позиций республики в евразийском транзите грузов. Среди возможных негативных последствий для Беларуси от смены логистического вектора и закрытия границ со странами ЕС можно отметить риск удлинения маршрутов международных доставок и, как результат, дефицит транспорта и удорожание перевозок. Кроме того, эксперты видят отдельный риск в введении таких санкций европейскими странами, как, к примеру, сокращение квот на автомобильные перевозки для белорусских перевозчиков и рост в связи с этим логистических затрат.

На момент подготовки настоящей статьи перевалка белорусских нефтепродуктов через российские порты уже идет с опережением плана. Так, в марте 2021 г. через терминал морского порта Усть-Луга доставлено почти 111 тыс. тонн бензина (план по соглашению – 86 тыс. тонн), а в Петербургский нефтяной терминал направлено 96,6 тыс. тонн мазута (план – 90 тыс. тонн). Сверх плана в Усть-Лугу было поставлено 14,6 тыс. тонн белорусского мазута. Очевидно, что вопрос перенаправления потоков из Прибалтики для обеих стран – больше политический, чем экономический. Однако на ближайшие месяцы Минтрансом России составляются оптимистичные планы [19], несмотря на то, что цена транспортировки и перевалки через Усть-Лугу в целом выше стоимости, предоставленной белорусской стороне с учетом скидок.

Россия. Грузооборот железнодорожного транспорта является одним из важнейших оперативных индикаторов экономической активности в реальном секторе, в частности экспортной [7. – С. 28–34]. Внешние и внутренние факторы оказывают существенное влияние на динамику и структуру грузооборота железнодорожного транспорта. В 2019 г. по сравнению с 2010 г. объем перевезенных железнодорожным транспортом грузов увеличился на 33,62%, а грузооборот железнодорожного транспорта вырос на 89,51%. Но снижение объема грузоперевозок с 2015 г. отчасти является ре-

¹ Суммарный тариф, включая перевалку, предоставление подвижного состава, ж/д перевозку по территории Беларуси и Российской Федерации, должен составить от 27,2 до 35 долларов за тонну в зависимости от вида груза.

зультатом введения санкций в отношении Российской Федерации, а возобновление роста в 2018 г. было обусловлено увеличившимся объемом перевозок угля. В 2018 г.

грузооборот установил новый рекорд России и достиг 2 596,4 млрд т·км (+4,2% к 2017 г.) (рисунок) [16].



Рис. Динамика грузооборота и перевозки грузов железнодорожным транспортом России в 2010–2019 гг.

Составлено по: URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>

Снижение показателя объема грузовых перевозок по железной дороге в 2019 г. обусловлено ситуацией на мировых рынках, падением спроса на продукцию добывающих производств (уголь, нефть), зерно, лесные грузы. На падение показателей, безусловно, также повлияла и пандемия, нанеся серьезный удар по обеспечению

цепочек поставок сырья и готовой продукции. Выходить из ограничений Россия будет постепенно. Соответственно, изменения в лучшую сторону будут тоже постепенными. Объем транзитных перевозок сократился на 420 тыс. тонн в 2020 г. по сравнению с 2018 г. (таблица).

Структура транзитных грузовых ж/д перевозок по Российской Федерации с детализацией по группам грузов (2018–2020)*

	Объем транзитных перевозок, млн т			Доля, %		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Уголь каменный	6,48	6,34	5,86	27,7	26,9	25,5
Минерально-строительные грузы	0,40	0,46	0,39	1,7	1,9	1,7
Руды всякие	0,21	0,26	0,25	0,9	1,1	1,1
Остальные грузы	8,68	9,25	10,55	37	39,2	45,8
Черные металлы	1,34	1,41	1,57	5,7	6,0	6,8
Нефтяные грузы	4,07	3,87	2,99	17,4	16,5	13
Удобрения	0,43	0,26	0,33	1,8	1,1	1,4
Хлебные грузы	1,42	1,29	0,45	6	5,5	1,9
Лесные грузы	0,39	0,39	0,61	1,7	1,7	2,7
Кокс каменноугольный	0,09	0,09	0,14	0	0	0,1
Всего	23,45	23,57	23,03	100	100	100

* Составлено по: URL: <https://cargo-report.info/stat/transit-country/> (дата обращения: 15.04.2021).

Для того чтобы разобраться в причинах подобных изменений, следует посмотреть на изменение структуры перевозимых грузов по железным дорогам России. Так, с 2018 по 2020 г. сократилась доля транзитных перевозок каменного угля на 2,2%, хлебные грузы сократились в 3,1 раза. Но вместе с тем увеличилась доля остальных грузов с 37 до 45,8% (+8,8%). Это связано с тем, что судоходные и авиационные компании были вынуждены отменять некоторые рейсы из-за пандемии и увеличивать сроки доставки. Произошло перераспределение объемов в пользу сухопутных перевозок.

Между тем в условиях пандемии, начавшейся 2020 г., из всех стран-транзитеров ЕАЭС в наиболее выгодном положении оказалась именно Россия. В современных условиях евразийские транспортные перевозки получают мощный дополнительный импульс в связи с ростом темпов развития торговли между Европой и Азией. Привлечение транзитных грузопотоков, наряду с контейнеризацией экспорта, – одно из самых перспективных направлений для российского рынка, особенно для портов Дальнего Востока. Контейнерные транзитные перевозки по России в целом демонстрируют рост. Уже в первом полугодии 2020 г. при общем снижении погрузки на сети российских железных дорог объем контейнерных перевозок по маршруту КНР – ЕС – КНР на транзитных сервисах в несколько раз превышал показатели 2019 г. На сегодняшний день этот показатель является абсолютным рекордом по объемам евразийских транзитных контейнерных перевозок. Российский контейнерный трафик начал расти уже в феврале – марте 2020 г., отчасти потому, что после карантинных закрытий европейских предприятий ОАО «РЖД» ввело скидку до 40% на возврат контейнеров из третьих стран в Китай через территорию Российской Федерации [11].

Кроме этого, своевременно были приняты решения о стимулировании транзита контейнеров в Российской Федерации по-

сле внесения предложения президентом России. Речь, в частности, идет о выравнивании тарифа внутри страны для повышения конкурентоспособности на рынке транзита [21]. В результате реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 21 августа 2020 г. № 1265 о субсидировании контейнерных перевозок в 2020 г. с выделением субсидий было перевезено более 6,5 тыс. ДФЭ, на финансирование которых было выделено 250 млн рублей. Эти средства были израсходованы в полном объеме. В 2021 г. решено не продлевать программу субсидирования, поскольку ожидаемый результат удовлетворяет Минтранс России, а объем контейнерных перевозок по территории России продолжает расти [20].

Национальные транспортные интересы России

Россия обладает высоким потенциалом развития транзитного направления благодаря выгодному географическому положению: разветвленной транспортной сети, выходам к морским бассейнам, наличию границ с 18 странами. Помимо этого, Российская Федерация занимает большую часть территории Евразии, что позволяет транспортировать грузы с Запада на Восток, минуя многие пограничные переходы. Правительство Российской Федерации, осознавая высокую значимость транспорта, старается в максимальной степени обеспечить территории транспортной инфраструктурой с помощью реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, национального проекта «Безопасные качественные дороги», государственной программы «Развитие транспортной системы» и др.

Железнодорожный транспорт – один из наиболее значимых магистральных видов транспорта России с позиций формирования единого транспортного пространства страны. Его роль важна в условиях трансформации экономики, формирования хозяйственных связей и рассматривается в качестве одного из главных факторов

обеспечения экономической безопасности страны.

Особенно актуальным это становится в период сокращения импорта, экспорта и внутренних перевозок в России. Транзит здесь выступает как подушка безопасности, позволяя портам, терминалам и подвижному составу не простаивать без работы. Железнодорожный транспортный коридор оказался особенно востребован в условиях пандемии. В целом объем транзитных перевозок по территории России вырос за последние 6 лет более чем в 13 раз. Провозная способность Транссиба в 2020 г. составила 144 млн тонн.

Бурное развитие транзитных перевозок по этому направлению совпало с обострением геополитических противоречий России с Западом и началом реализации мегапроекта КНР «Один пояс – один путь». Повышение транзитного потенциала страны связывается в основном с развитием пропускной способности БАМа и Транссиба, а также морских портов. Между тем ставки фрахта морского маршрута Азия – Европа лишь за I квартал 2021 г. выросли в 2,5 раза [23]. Инцидент с севшим на мель и перекрывшим Суэцкий канал контейнеровозом компании Evergreen катализировал переход многих перевозчиков к трансконтинентальным транзитным контейнерным перевозкам, тем более что в результате инцидента ставки морского фрахта еще больше выросли.

Пандемия и ее последствия, бурное оживление китайской экономики, рост стоимости морских перевозок, повышение конкурентоспособности транзитных маршрутов через территорию России и даже политический кризис в Беларуси – все это к настоящему времени благоприятно сказывается на росте объема контейнерного транзита по российской территории. Руководство страны также рассматривает возможность снижения стоимости транзита через коридор Северного морского пути (СМП) [12], хотя в настоящее время этот маршрут все еще экономически невыгоден перевозчикам, а имеющийся в наличии

ресурс флота не делает его конкурентоспособным. Исключительно важным в условиях обострения международной обстановки становится использование СМП и его инфраструктуры для создания современной высокоэффективной системы защиты северных рубежей нашей страны (включая сам СМП) для предотвращения возможных попыток экономической экспансии в этом регионе со стороны государств, оспаривающих легитимность Арктической зоны Российской Федерации.

В целом за 2020 г. рост транзитных контейнерных перевозок составил 34,4% [10]. 2021 г. продолжает демонстрировать рост отрасли. Согласно опубликованным данным, за первые два месяца 2021 г. транзитом из портов Дальнего Востока в направлении Европы было перевезено в 17 раз больше ДФЭ, чем за январь – февраль 2020 г. С января по март 2021 г. по инфраструктуре лишь Калининградской железной дороги между Китаем и Европой было перевезено свыше 23 тыс. ДФЭ (это в 10 раз больше, чем в аналогичный период 2020 г.), причем 18,7 тыс. ДФЭ было отправлено в мультимодальном сообщении (рост в 21 раз) [26]. В I квартале 2021 г. транзитные контейнерные перевозки по сети российских железных дорог выросли на 73%, причем самым быстрорастущим направлением остается маршрут Восток – Запад, прирост на котором составил 126% [18].

Подводя итог развития транспортной отрасли России в условиях пандемии, можно отметить, что быстрая адаптация к меняющимся условиям поможет российским транспортным компаниям оперативно прийти в себя после кризиса. Очевидно, что даже в посткризисный период будут сохраняться отмеченные тренды, оказывающие влияние на отрасль транспорта, а в связи с быстрым изменением тарифов на авиационный и морской фрахт произойдет перераспределение объемов в сторону ж/д перевозок. Железнодорожные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид

транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Россией, ЕС и Китаем в сложившихся условиях. Более того, сегодня в связи с отменой многих пассажирских поездов увеличилась частота отправки грузовых составов. Развитие транзитного потенциала нашей страны в связи с изменением международных грузопотоков

показывает, что наиболее динамично протекают интеграционные процессы в транспорте в тех его сегментах, в которых национальные интересы стран-участниц одновременно совпадают и рассматриваются как одно из важных направлений повышения конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.

Список литературы

1. Архипова Л. С., Горохова И. В. Факторы региональной экономической безопасности // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2020. – № 1 (109). – С. 67–77.
2. Белоруссия предложила Польше и Литве сократить число своих дипломатов. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4518681> (дата обращения: 15.04.2021).
3. В 2020 г. объем автомобильных грузоперевозок в Казахстане сократился на 7,4% до 3,29 млрд т. – URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/12362/> (дата обращения: 15.04.2021).
4. В ЕАЭС идет работа по созданию единой системы таможенного транзита и применения навигационных пломб для отслеживания перевозок. – URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/10-03-2021-03.aspx> (дата обращения: 15.04.2021).
5. Вардомский Л. Б., Тураева М. О. О динамике евразийского транзита // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2020. – № 5. – С. 130–137.
6. Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: ИЭ РАН, 2018.
7. Егоров Ю. Н. Совершенствование гарантийного обеспечения транзита товаров, перемещаемых автомобильным транспортом через таможенную границу Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. – 2019. – № 2. – С. 28–34.
8. Казахстан «опломбирует» иностранные фуры. – URL: https://logirus.ru/news/transport/kazakhstan_oplombiruet_inostrannye_fury.html (дата обращения: 15.04.2021).
9. КНР снизила транзит грузов через Казахстан из-за коронавируса. – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2877237.html> (дата обращения: 15.04.2021).
10. Контейнерам не дали субсидий. Почему? – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/konteyneram-ne-dali-subsidiy-pochemu/> (дата обращения: 15.04.2021).
11. Контейнеры захватывают железнодорожные пути. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4340808> (дата обращения: 15.04.2021).
12. Ледовый караван. – URL: <https://rg.ru/2021/04/13/reg-szfo/kak-sdelat-deshevle-perevozkku-gruzov-po-sevmorputi.html> (дата обращения: 15.04.2021).
13. Лукашенко рассказал, какие границы может закрыть Беларусь. – URL: <https://rg.ru/2020/09/01/lukashenko-rasskazal-kakie-granicy-mozhet-zakryt-belarus.html> (дата обращения: 15.04.2021).

14. Минтранс России обратился к властям Беларуси по вопросу устранения ограничений для автоперевозчиков. – URL: <https://www.abw.by/novosti/other/215280> (дата обращения: 15.04.2021).

15. Москва и Минск подписали соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в портах РФ. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/10741351> (дата обращения: 15.04.2021).

16. Обзор железнодорожного рынка РФ в 2018 г. – прогнозы на 2019 г. – URL: <https://www.uniwagon.com/multimedia/expert/obzor-zheleznodorozhnogo-rynka-rf-v-2018-g-prognozy-na-2019-g/> (дата обращения: 15.04.2021).

17. Объем грузовых перевозок ж/д транспортом увеличился на 2,1% в РК. – URL: <https://24.kz/ru/news/economy/item/389943-ob-em-gruzovykh-perevozok-zh-d-transportom-uvelichilsya-na-2-1-v-rk> (дата обращения: 15.04.2021).

18. По итогам I квартала транзитные контейнерные перевозки по сети РЖД выросли на 73%. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/po-itogam-i-kvartala-tranzitnye-konteynerye-perevozki-po-seti-rzhd-vyrosli-na-73/> (дата обращения: 15.04.2021).

19. Поставки белорусских нефтепродуктов через российские порты опережают планы. – URL: <https://seanews.ru/2021/04/05/ru-postavki-belorusskih-nefteproduktov-cherez-rossijskie-porty-operezhajut-plany/> (дата обращения: 15.04.2021).

20. Программа субсидирования транзитных контейнерных перевозок в 2021 году в бюджете не предусмотрена. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/programma-subsidirovaniya-tranzitnykh-konteynerykh-perevozok-v-2021-godu-v-byudzhetе-ne-predusmotre/> (дата обращения: 15.04.2021).

21. РЖД загрузятся транзитными контейнерами. – URL: <https://expert.ru/2020/05/14/rzhd-zagruzyatsya-tranzitnyimi-konteynerami/> (дата обращения: 15.04.2021).

22. Симонян Р. Х. Российско-казахстанское сотрудничество в контексте евразийского транзита // Восточная аналитика. – 2019. – № 2. – С. 97–103.

23. Ставки фрахта на морском маршруте Азия – Европа выросли более чем в 2,5 раза в 2021 году. – URL: <https://portnews.ru/news/311522/> (дата обращения: 15.04.2021).

24. Транзит контейнеров в 2020 году вырос на 32%. – URL: <https://kursiv.kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32> (дата обращения: 15.04.2021).

25. Транзит по Беларуси: времени, в принципе, достаточно, основная проблема – недостаток стоянок. – URL: <https://trans.ru/news/tranzit-po-belarusi-vremeni-v-printsipe-dostatochno-osnovnaya-problema-v-nedostatke-stoyanok> (дата обращения: 15.04.2021).

26. Транзитные перевозки контейнеров из Китая в Европу и обратно по Калининградской железной дороге выросли в 10 раз. – URL: https://rugrad.eu/news_release/company/1229514/ (дата обращения: 15.04.2021).

27. Фукс Е. Н., Викентьев В. А. Система таможенного транзита во внешнеторговой деятельности Евразийского экономического союза в современных условиях // Вестник Российской таможенной академии. – 2020. – № 1 (50). – С. 87–94.

References

1. Arkhipova L. S., Gorokhova I. V. Faktory regionalnoy ekonomicheskoy bezopasnosti [Factors of Regional Economic Security]. *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2020, No. 1 (109), pp. 67–77. (In Russ.).

2. Belorussiya predlozhila Polshe i Litve sokratit chislo svoikh diplomatov [Belorussia Proposed to Poland and Lithuania to Cut the Number of their Diplomats]. (In Russ.). Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4518681> (accessed 15.04.2021).

3. V 2020 g. obem avtomobilnykh gruzoperevozok v Kazakhstane sokratilsya na 7,4% do 3,29 mlrd t [In 2020 the Volume of Road Haulage in Kazakhstan Dropped by 7.4% and Reached 3.29bn tons]. (In Russ.). Available at: <https://marketing.rbc.ru/articles/12362/> (accessed 15.04.2021).

4. V EAES idet rabota po sozdaniyu edinoi sistemy tamozhennogo tranzita i primeneniya navigatsionnykh plomb dlya otslezhivaniya perevozok [The EAEU Develops Unique System of Customs Transit and Use of Navigation Seals to Trace Carriage]. (In Russ.). Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/10-03-2021-03.aspx> (accessed 15.04.2021).

5. Vardomskiy L. B., Turaeva M. O. O dinamike evraziyskogo tranzita [Concerning Dynamics of Eurasian Transit]. *Vestnik Tadzhijskogo natsionalnogo universiteta. Seriya sotsialno-ekonomicheskikh i obshchestvennykh nauk* [Bulletin of the Tajik National University. Series of Social – Economic and Public Science], 2020, No. 5, pp. 130–137. (In Russ.).

6. Vardomskiy L. B., Turaeva M. O. Razvitie transportnykh koridorov postsovetского prostranstva v usloviyakh sovremennykh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauchnyy doklad) [The Development of Transport Corridors in Post-Soviet Space in Conditions of Current Geo-Political and Economic Challenges (academic report)]. Moscow, IE RAN, 2018. (In Russ.).

7. Egorov Yu. N. Sovershenstvovanie garantiynogo obespecheniya tranzita tovarov, peremeshchaemykh avtomobilnym transportom cherez tamozhennuyu granitsu Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Upgrading Warranty Support for Transit of Goods Transported by Road through Customs Boarder of the Eurasian Economic Union]. *Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy], 2019, No. 2, pp. 28–34. (In Russ.).

8. Kazakhstan «oplombiruet» inostrannye fury [Kazakhstan will ‘Seal’ Foreign Long-Vehicles]. (In Russ.). Available at: https://logirus.ru/news/transport/kazakhstan-oplombiruet-_inostrannye_fury.html (accessed 15.04.2021).

9. KNR snizila tranzit gruzov cherez Kazakhstan iz-za koronavirusa [China Cut Transit of Goods through Kazakhstan because of Corona-Virus]. (In Russ.). Available at: <https://regnum.ru/news/economy/2877237.html> (accessed 15.04.2021).

10. Konteyneram ne dali subsidiy. Pochemu? [Containers were not Subsidized. Why?]. (In Russ.). Available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/konteyneram-ne-dali-subsidiy-pochemu/> (accessed 15.04.2021).

11. Konteynery zakhvatyvayut zheleznodorozhnye puti [Containers are Taking Possession of Railways]. (In Russ.). Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4340808> (accessed 15.04.2021).

12. Ledovyy caravan [Ice Convoy]. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2021/04/13/reg-szfo/kak-sdelat-deshevle-perevozku-gruzov-po-sevmorputi.html> (accessed 15.04.2021).

13. Lukashenko rasskazal, kakie granitsy mozhet zakryt Belarus [Lukashenko Explained which Boarders Belorussia could Bar]. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2020/09/01/lukashenko-rasskazal-kakie-granicy-mozhet-zakryt-belarus.html> (accessed 15.04.2021).

14. Mintrans Rossii obratilsya k vlastyam Belarusi po voprosu ustraneniya ogranicheniy dlya avtoperevozchikov [The Ministry of Transportation of Russia Addressed Belorussian

Authorities concerning Elimination of Restrictions for Road Carriers]. (In Russ.). Available at: <https://www.abw.by/novosti/other/215280> (accessed 15.04.2021).

15. Moskva i Minsk podpisali soglasenie o perevalke belorusskikh nefteproduktov v portakh RF [Moscow and Minsk Signed Agreement on Transshipment of Belorussian Oil Products in Ports of RF]. (In Russ.). Available at: <https://tass.ru/ekonomika/10741351> (accessed 15.04.2021).

16. Obzor zheleznodorozhnogo rynka RF v 2018 g. – prognozy na 2019 g. [Review of Railway Market in Russia in 2018 and Forecasts for 2019]. (In Russ.). Available at: <https://www.uniwagon.com/multimedia/expert/obzor-zheleznodorozhnogo-rynka-rf-v-2018-g-prognozy-na-2019-g/> (accessed 15.04.2021).

17. Obem gruzovykh perevozok zh/d transportom uvelichilsya na 2,1% v RK [The Volume of Cargo Carriage by Railway Grew by 2.1% in RK]. (In Russ.). Available at: <https://24.kz/ru/news/economy/item/389943-ob-em-gruzovykh-perevozok-zh-d-transportom-uvelichilsya-na-2-1-v-rk> (accessed 15.04.2021).

18. Po itogam I kvartala tranzitnye konteynerye perevozki po seti RZHD vyrosli na 73% [By Results of the 1-st Quarter Transit Container Carriage in RZhD Network Grew by 73%]. (In Russ.). Available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/po-itogam-i-kvartala-tranzitnye-konteynerye-perevozki-po-seti-rzhd-vyrosli-na-73/> (accessed 15.04.2021).

19. Postavki belorusskikh nefteproduktov cherez rossiyskie porty operezhayut plany [Delivery of Belorussian Oil Products through Russian Ports Surpasses Plans]. (In Russ.). Available at: <https://seanews.ru/2021/04/05/ru-postavki-belorusskikh-nefteproduktov-cherez-rossijskie-porty-operezhayut-plany/> (accessed 15.04.2021).

20. Programma subsidirovaniya tranzitnykh konteynerykh perevozok v 2021 godu v byudzhete ne predusmotrena [The Program of Subsidizing Transit Container Carriage in 2021 is not Stipulated in the Budget]. (In Russ.). Available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/programma-subsidirovaniya-tranzitnykh-konteynerykh-perevozok-v-2021-godu-v-byudzhete-ne-predusmotre/> (accessed 15.04.2021).

21. RZHD zagruzyatsya tranzitnymi konteynerami [RZhD will be Loaded by Transit Containers]. (In Russ.). Available at: <https://expert.ru/2020/05/14/rzhd-zagruzyatsya-tranzitnyimi-konteynerami/> (accessed 15.04.2021).

22. Simonyan R. Kh. Rossiysko-kazakhstanskoe sotrudnichestvo v kontekste evraziyskogo tranzita [Russian-Kazakhstan Cooperation in View of Eurasian Transit]. *Vostochnaya analitika* [Eastern Analysis], 2019, No. 2, pp. 97–103. (In Russ.).

23. Stavki frakhta na morskoye marshrute Aziya – Evropa vyrosli bolee chem v 2,5 raza v 2021 godu [Freight Rate on Sea Route Asia – Europe Rose more than in 2.5 Times in 2021]. (In Russ.). Available at: <https://portnews.ru/news/311522/> (accessed 15.04.2021).

24. Tranzit konteynerov v 2020 godu vyros na 32% [Container Transit in 2020 Grew by 32%]. (In Russ.). Available at: <https://kursiv.kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32> (accessed 15.04.2021).

25. Tranzit po Belarusi: vremeni, v printsipe, dostatochno, osnovnaya problema – nedostatok stoyanok [Transit in Belorussia: Time Actually is Sufficient, the Key Problem is Shortage of Parking Lots]. (In Russ.). Available at: <https://trans.ru/news/tranzit-po-belarusi-vremeni-v-printsipe-dostatochno-osnovnaya-problema-v-nedostatke-stoyanok> (accessed 15.04.2021).

26. Tranzitnye perevozki konteynerov iz Kitaya v Evropu i obratno po Kaliningradskoy zheleznoy doroge vyrosli v 10 raz [Transit Container Carriage from China to Europe and Back

by Kaliningrad Railway Grew in 10 Times]. (In Russ.). Available at: https://rugrad.eu/news_release/company/1229514/ (accessed 15.04.2021).

27. Fuks E. N., Vikentev V. A. Sistema tamozhennogo tranzita vo vneshnetorgovoy deyatel'nosti Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza v sovremennykh usloviyakh [The System of Customs Transit in Foreign Trade of Eurasian Economic Union in Current Conditions]. *Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy], 2020, No. 1 (50), pp. 87-94.

Сведения об авторах

Мадина Октамовна Тураева

доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник ИЭ РАН; профессор кафедры национальной и региональной экономики РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБУН «Институт экономики Российской академии наук», 117218, Москва, Нахимовский проспект, д. 32; ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Turaeva.MO@rea.ru

Ирина Владимировна Горохова

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры национальной и региональной экономики РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Gorokhova.IV@rea.ru

Information about the authors

Madina O. Turaeva

Doctor of Economics, Leading Researcher at the IE RAS; Professor of the Department for National and Regional Economics of the PRUE.
Address: Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, 32 Nakhimovsky Avenue, Moscow, 117218, Russian Federation; Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane, Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: Turaeva.MO@rea.ru

Irina V. Gorokhova

PhD, Assistant Professor, Assistant Professor of the Department for National and Regional Economics of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane, Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: Gorokhova.IV@rea.ru