

Единое транспортное пространство ЕАЭС: от деклараций к механизму правовой конвергенции

Дроздова М. А.

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Санкт-Петербург, Россия

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

РЕФЕРАТ

Исследование направлено на изучение актуальных вопросов формирования единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС в современных геополитических условиях. **Цель.** Исследовать возможность создания единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС на современном этапе развития интеграционного объединения. **Задачи.** Выявить существующие в актуальной геополитической ситуации препятствия, мешающие созданию единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС, и предложить основные направления развития сотрудничества и развития нормативно-правовой базы для максимального использования транспортного потенциала интеграционного объединения. **Методология.** Для анализа существующих возможностей и препятствий для создания единого транспортного пространства ЕАЭС были использованы сравнительно-правовой и формально-юридический и системный методы исследования. **Результаты.** Обосновывается мысль о значимости достижения цели по созданию единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС как необходимого условия для эффективной экономической интеграции и повышения глобальной роли организации как на евразийском пространстве, так и в качестве противовеса европейскому центру силы. **Выводы.** Для развития дальнейших интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и получения максимального синергетического эффекта от интеграции необходимо дальнейшее движение в сторону создания единого транспортного пространства. Это позволит не только повысить эффективность экономической интеграции, но и создаст кумулятивный эффект для всех стран-участниц, сделав ЕАЭС глобальным логистическим игроком и создав альтернативу европейскому влиянию на развитие транспорта и логистики в Евразии. Одним из центральных документов должен стать единый план развития транспортной инфраструктуры ЕАЭС для обеспечения возможности максимального использования транзитного потенциала международных транспортных коридоров и устранения «узких мест», где пропускная способность грузо- и пассажиропотоков ограничена из-за недостаточного уровня ее развития. Единое транспортное пространство как выведет на новый уровень значимость ЕАЭС в целом, так и будет способствовать экономическому процветанию каждого государства-участника в отдельности. Координация внешних и внутренних политик стран — участниц ЕАЭС позволит устранить существующие препятствия для реализации идеи о конвергенции их транспортных систем.

Ключевые слова: интеграционное право, транспортная интеграция, единое транспортное пространство, ЕАЭС, конвергенция транспортных систем

Для цитирования: Дроздова М. А. Единое транспортное пространство ЕАЭС: от деклараций к механизму правовой конвергенции // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2025. Т. 19, № 3. С. 80–90. EDN: CGTUBK

Common Transport Space of the EAEU: From Declarations to a Mechanism of Legal Convergence

Maria A. Drozdova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Saint Petersburg, Russia

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

ABSTRACT

The research is aimed at studying the topical issues of forming a common transportation space within the EAEU in the current geopolitical conditions. **Aim.** To study the possibility of creating a common transportation space within the EAEU at the current stage of development of the integration association. **Tasks.** To identify the existing obstacles in the current geopolitical situation that hinder the creation of a common transport space within the EAEU and to propose the main directions for the development of cooperation and development of the legal framework to maximize the use of transport potential of the integration association. **Methods.** Comparative-legal and formal-legal and systematic methods of research were used to analyze the existing opportunities and obstacles to the creation of a common transport space of the EAEU. **Results.** The paper substantiates the idea of the importance of achieving the goal of creating a common transport space within the EAEU as a necessary condition for effective economic integration and increasing the global role of the organization both in the Eurasian space and as a counterweight to the European center of power. **Conclusions.** To develop further integration processes within the EAEU and to maximize the synergetic effect of integration, it is necessary to continue moving towards the creation of a common transport space. This will not only increase the efficiency of economic integration but also create a cumulative effect for all member states, making the EAEU a global logistics player and creating an alternative to the European influence on the development of transport and logistics in Eurasia. One of the central documents should be a unified plan for the development of the EAEU transport infrastructure in order to maximize the use of the transit potential of international transport corridors and eliminate bottlenecks where the capacity of cargo and passenger traffic is limited due to its insufficient level of development. The common transport space will bring to a new level of significance both for the EAEU as a whole and contribute to the economic prosperity of each member state individually. Coordination of external and internal policies of the EAEU member states will eliminate existing obstacles to the realization of the idea of convergence of their transport systems.

Keywords: integration law, transport integration, common transport space, EAEU, convergence of transport systems

For citation: Drozdova M. A. Common Transport Space of the EAEU: From Declarations to a Mechanism of Legal Convergence // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2025. Vol. 19, No. 3. P. 80–90 (In Rus.). EDN: CGTUBK

Введение

Цель по созданию единого транспортного пространства (далее — ЕТП) в рамках ЕАЭС была поставлена странами-участницами еще в 2008 г.¹ Важными чертами ЕТП в соответствии с указанным документом должны стать техническая и технологическая совместимость транспортных процессов и гармонизация законодательства, включая единые правила конкуренции. Однако, несмотря на значительные шаги, предпринятые для достижения цели, к 2025 г. она так и не была достигнута.

¹ Решение Межгосударственного совета ЕАЭС от 25.01.2008 № 2 «О формировании правовой базы Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/08a00002/> (дата обращения: 21.06.2025).

Отметим, что в настоящее время уровень геополитической напряженности достиг максимального значения за последние двадцать пять лет, а ведущим трендом развития мирового сотрудничества стала дезинтеграция и блоковость международного сотрудничества. Но даже с учетом этого развитие интеграционных процессов в транспортной сфере в Евразийском регионе имеет большой потенциал. В настоящее время ведение диалога между странами, направленного на развитие торговых маршрутов и создание бесшовной логистики, может стать той сферой, которая позволит сохранить ЕАЭС как ведущий экономический союз региона. Создание и развитие единой транспортно-логистической экосистемы может стать той цементирующей силой, которая, преодолев многовекторность внешних политик отдельных государств-членов, в среднесрочной перспективе обеспечит дальнейшую экономическую интеграцию объединения [3; 4; 6; 10].

Материалы и методы

Автором проведен анализ международного-правового регулирования сотрудничества государств — участников ЕАЭС в сфере создания единого транспортного пространства, включая реализуемые планы мероприятий и дорожные карты, соглашения об устранении барьеров в сфере конвергенции транспортно-логистических систем для обеспечения бесшовной логистики, а также научных публикаций отечественных и зарубежных исследователей по теме транспортной и экономической интеграции в ЕАЭС. В работе использовались общенаучные и специальные методы исследования, включая сравнительно-правовой и формально-юридический и системный методы исследования.

Результаты

Как в юридической, так и в экономической и логистической науках не существует единого подхода к определению ЕТП. Так, Р. Э. Слейтер определяет ЕТП как «единую непрерывную сеть путей сообщения, в полной мере удовлетворяющую потребности людей и способствующую полноценному развитию международной торговли» [5]. Отметим, что транспортное сотрудничество любого уровня способствует развитию международной торговли и удовлетворению потребностей людей в повышении мобильности.

Особое внимание в контексте формирования ЕТП ЕАЭС уделяется развитию международных транспортных коридоров. Согласно материалам Евразийской экономической комиссии, через евразийские транспортные коридоры проходит порядка 70% всего транзитного грузопотока ЕАЭС¹. При этом ключевыми остаются направления «Восток — Запад» и «Север — Юг», обеспечивающие сопряжение с китайской инициативой «Один пояс — один путь» и выход на рынки Ближнего Востока и Южной Азии.

В «Комплексном плане развития Евразийских транспортных коридоров» (распоряжение ЕЭК № 179 от 5 декабря 2023 г.) обозначены десять приоритетных мер, направленных на устранение узких мест и синхронизацию инфраструктурных проектов². Так, в частности, речь идет о модернизации железнодорожных участков Орск — Бейнеу, Шалкар — Бейнеу, строительстве линии Дарбаза — Мактаарал, вторых путей на участке Казалы — Арыс, а также об ускоренном внедрении цифровых сервисов (e-CMR, электронные накладные, навигационные пломбы). Развитие транспортных коридоров рассматривается ЕЭК не только как инфраструктурный, но и как правовой приоритет, напрямую связанный с формированием единого транспортного пространства. Пропускная способность коридоров и темпы их модернизации становятся ключевыми индикаторами успешности интеграционных процессов в транспортной сфере.

Гипотезой исследования является предположение о том, что если в ЕАЭС будет институционализована модель «функциональной правовой конвергенции» транспортного сектора — через союзные стандарты цифровой совместимости, ускоренную имплементацию наднациональных норм, экспериментальные правовые режимы для цифровых сервисов и систему мониторинга и принуждения к испол-

¹ ЕАЭС развивает евразийские транспортные коридоры [Электронный ресурс]. URL: https://www.alta.ru/ts_news/116676/?ysclid=mff56zfo8c490783366 (дата обращения: 01.09.2025).

² Распоряжение ЕЭК № 179 от 05.12.2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/23r00179/?ysclid=mff59urugh659007202> (дата обращения 01.09.2025).

нению, — то это приведет к статистически значимому повышению пропускной способности ключевых международных транспортных коридоров ЕАЭС и сокращению транзитных издержек / сроков в сопоставимых коридорах по сравнению с базовым трендом, а также к сближению метрик ЕАЭС с референтными значениями интеграционных объединений ЕС и АСЕАН в горизонте 3–5 лет.

Концепция ЕТП предполагает предельно высокий уровень транспортной интеграции, характеризующийся бесшовностью транспортно-логистических процессов на всей территории интеграционного объединения. И логистическая составляющая играет значимую роль в эффективности функционирования ЕТП, поскольку без достаточного количества, качества и правильной территориальной распределенности логистических хабов (и иных мощностей) невозможно обеспечить полноценное использование транзитного потенциала ЕАЭС. Таким образом, ЕТП как единая транспортно-логистическая экосистема интеграционного объединения помимо транспортной должна включать логистическую составляющую и собственное развитое цифровое пространство, поскольку в условиях работы в рамках Индустрии 4.0 транспортная отрасль может быть конкурентоспособной на глобальном уровне и обеспечивать необходимую скорость перевозок только путем внедрения цифровых сервисов, электронного документооборота и цифровизации процессов отслеживания грузов и управления цепями поставок. Складские операции, хотя они не всегда имеют прямое отношение к функционированию транспорта, также должны быть цифровизированы для обеспечения скорости их проведения и оптимизации.

Единая транспортно-логистическая экосистема современного интеграционного образования включает элементы, указанные на рис. 1. Однако именно уровень их связанности, сгармонизированности, соответствия их технических параметров, уровня и темпов технического развития, синхронности функционирования процессов являются критериями сформированности ЕТП.

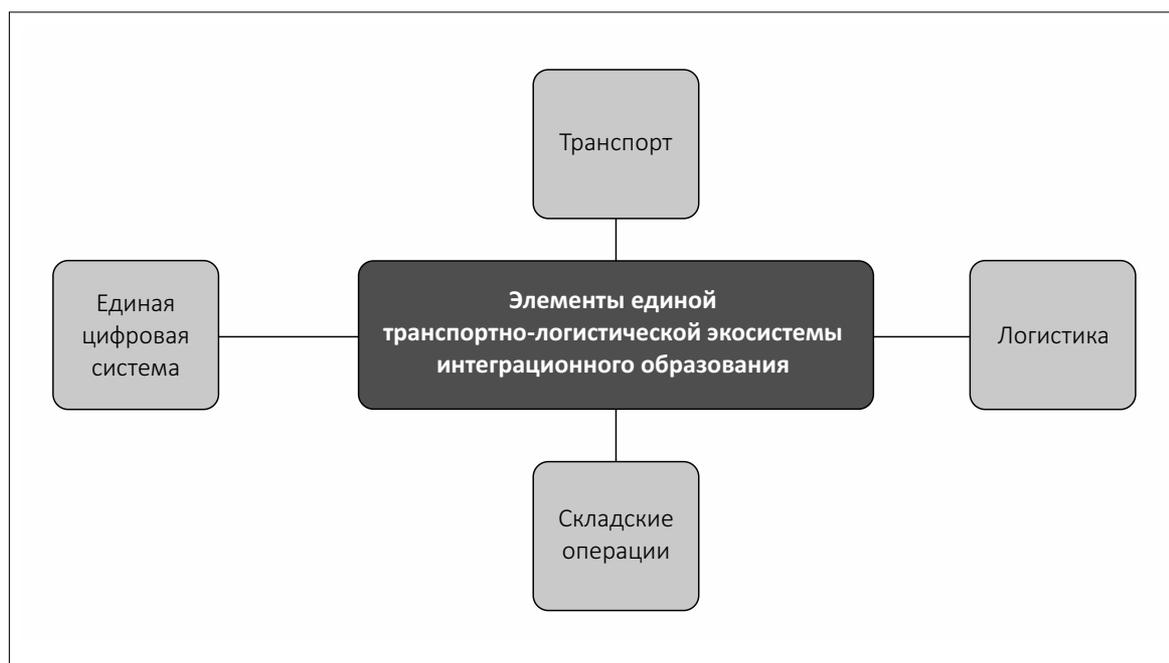


Рис. 1. Схема единой транспортно-логистической экосистемы интеграционного образования

Fig. 1. The scheme of the unified transport and logistics ecosystem of integrational organisation

Источник: составлено автором

В рамках создания эффективного ЕТП государства-участники должны согласовать правовое и техническое регулирование своих экосистем, а также синхронизировать программы развития транспортного комплекса (рис. 2).



Рис. 2. Единое транспортное пространство
Fig. 2. Unified transport space

Источник: составлено автором

Обсуждение

Основы формирования массива нормативно-правового регулирования ЕТП ЕАЭС заложены в Договоре об учреждении ЕЭС¹, Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС², Концепции формирования ЕТП ЕАЭС³ и других документах. Так, в ст. 90–95 Договора о ЕАЭС сформированы основы правового регулирования в сфере транспорта, включая принципы свободы транзита, недискриминационного доступа, унификации требований к транспортным средствам, а также согласования транспортной политики. Эти положения служат юридическим фундаментом для построения ЕТП ЕАЭС. На пути реализации этой задачи за семнадцать лет сняты многие барьеры, оптимизированы процессы. Однако в настоящее время полноценной единой транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС, включая ее цифровую составляющую, так и не создано.

Помимо разнонаправленности внешних политик государств-участников, когда страны (Киргизия и Узбекистан) начали реализацию крупных инфраструктурных транспортных проектов, например, с Китаем в обход России⁴, важным препятствием остается отсутствие эффективного правового регулирования, включающего современные форматы регламентации внедрения цифровых технологий. При составлении дорожной карты мероприятий по реализации согласованной транспортной политики ЕАЭС должны быть внедрены иные инструменты, помимо «жесткого» и «мягкого» права. Это позволит повысить эффективность и актуальность.

Так, для регламентации функционирования ЕТП ЕАЭС могут использоваться инструменты правового регулирования, указанные в таблице.

¹ Договор о ЕАЭС (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 25.05.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.06.2024) [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 21.06.2025).

² Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС. Решение ВЕЭС от 26.12.2016 № 19 [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/58b/Onstp.pdf> (дата обращения: 21.06.2025).

³ Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. Решение № 374 Межгосударственного совета ЕАЭС от 25.01.2008 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.evrazes.com/print/docs/68> (дата обращения: 21.06.2025).

⁴ Владимир Скосырев. Китай строит железную дорогу в обход России [Электронный ресурс] // Независимая газета. 07.04.2025. URL: https://www.ng.ru/world/2025-04-07/1_6_9229_china.html (дата обращения: 21.06.2025).

Возможные инструменты правового регулирования функционирования ЕТП ЕАЭС

Table. Possible instruments of legal regulation of the functioning of the EAEU UTS

Название инструмента	Описание
«Жесткое право»	Принимаются нормативно-правовые документы, наделяющие государства и международные организации правами и обязанностями, имеющими обязательный характер
Саморегулирование	Возможность каждого субъекта транспортной инфраструктуры разрабатывать собственные правила и стандарты функционирования
«Мягкое право»	Правила поведения, не имеющие обязательной юридической силы. Нормы слабее, чем обязательная сила традиционного права, однако они имеют положительный эффект для дальнейшего развития правового регулирования в отрасли. Примером являются совместные коммюнике, заявления и т. д., которые задают векторы дальнейшего развития сотрудничества
Экспериментальный правовой режим	Специфическое правовое регулирование, применяемое в отношении его участников в течение определенного периода времени по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций на транспорте с целью определения эффективности и наличия положительного результата для дальнейшего широкого распространения

Источник: составлено автором

Таким образом, структура правового регулирования ЕТП ЕАЭС включает в себя различные элементы, такие как «жесткое право» [9], «мягкое право» [2; 7; 11, р. 631; 12], экспериментальный правовой режим [1], саморегулирование [8]. Формирование ЕТП начинается с принятия документов «мягкого права», закладывающих траекторию развития интеграционных процессов в транспортной сфере в интеграционных образованиях, затем на этапе формирования единых стандартов и правил технической эксплуатации различных видов транспорта необходим переход к сложению «жесткого права», создающего обязательные для применения участниками транспортно-логистической деятельности правила. Актуальным современным инструментом правового регулирования цифровых технологий на транспорте, необходимых для повышения конкурентоспособности и реализации транзитного потенциала транспортных коридоров ЕАЭС, является экспериментальный правовой режим, применяющийся в России для целей сегментации беспилотных технологий на транспорте, искусственного интеллекта и других технологий Индустрии 4.0 (рис. 3).

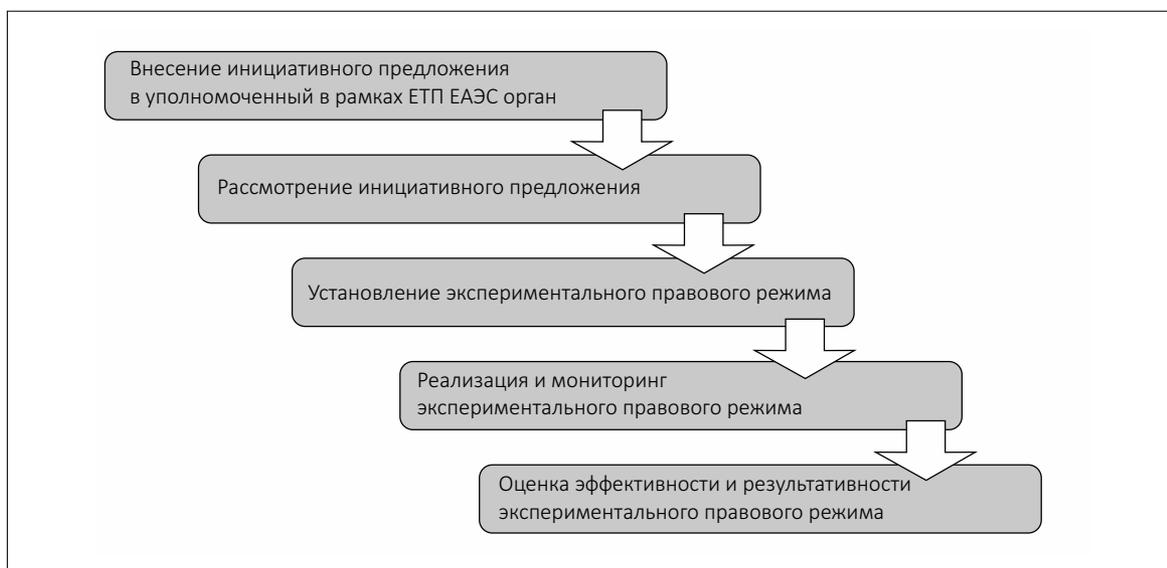


Рис. 3. Схема применения экспериментального правового режима в рамках ЕТП ЕАЭС

Fig. 3. The scheme of application of the experimental legal regime within the framework of the EAEU UTS

Источник: составлено автором

Отметим, что Решения Евразийской экономической комиссии ЕАЭС, принимаемые в сфере транспорта, могут быть обязательными, рекомендательными или носить разъясняющий характер. Несмотря на наднациональный статус, их имплементация зависит от механизмов внутренней трансформации правовых норм в национальные системы, которая часто занимает длительное время. Для повышения эффективности правоприменения в ЕАЭС необходимо ускорить процедуру имплементации новых норм наднационального характера, а также сформировать механизм мониторинга их внедрения, аналогичный системе *infringement procedures* (процедуры нарушения прав) в ЕС¹.

Развитие концепции «технологического неприсоединения» для обеспечения цифрового суверенитета государств-участников в рамках создания ЕТП требует не только политической декларации, но и институционального оформления. Собственная цифровая среда ЕАЭС должна включать в себя единые стандарты электронного документооборота, доверенной аутентификации и кибербезопасности, обеспечивающие независимость от зарубежных платформ. В этой связи предполагается адаптация и гармонизация существующих международных стандартов, таких как UN/CEFACT (в сфере электронных накладных и смарт-контрактов)², а также наработок Международного союза железных дорог (UIC) и Международной морской организации (ИМО) в части цифровизации транспортных процессов.

Ключевым инструментом апробации таких решений становится экспериментальный правовой режим. Его применение в рамках ЕАЭС позволит обкатывать новые цифровые сервисы — от машиночитаемых доверенностей и электронных транспортных накладных до технологий искусственного интеллекта и беспилотных перевозок — в условиях регулируемой правовой «песочницы». Опыт России по запуску экспериментальных правовых режимов (ЭПР) в сфере беспилотного транспорта и ИИ может быть масштабирован на союзном уровне.

Ответственность за мониторинг внедрения норм технологического неприсоединения целесообразно закрепить за Евразийской экономической комиссией, при этом создать Совет по цифровому транспорту и логистике ЕАЭС как специализированный наднациональный орган. Он будет вести учет проектов, проверять соответствие стандартам и формировать ежегодные доклады о состоянии цифрового суверенитета.

Особое значение имеет механизм имплементации наднациональных норм в национальные правовые системы. Для сокращения временного лага между принятием решений и их реальным действием следует разработать процедуру ускоренной имплементации, аналогичную *infringement procedures* в ЕС: в случае затягивания гармонизации национальных актов странами-участницами ЕЭК получает право инициировать обязательные планы корректировки законодательства с четкими сроками. Таким образом, «жесткое право» ЕАЭС будет подкрепляться механизмами контроля и ответственности, что обеспечит реальную работоспособность концепции «технологического неприсоединения» и устойчивость цифровой транспортной экосистемы Союза.

Исследуя существующие в мире модели транспортной конвергенции, отметим успешный опыт ЕС («жесткая» правовая конвергенция, предполагающая наднациональную правосубъектность и прямое действие значительной части норм, развитые инструменты принуждения (*infringement procedures*, С-суд ЕС), унификация технических стандартов, общие цифровые рамки (eFTI, eCMR/eFTI-регламенты, единство рынка услуг). Преимуществом этой модели является высокая предсказуемость регулирования, быстрая имплементация, устойчивые межвидовые стыки (*rail/road/sea/air*), развитая «мягкая» и «жесткая» цифровая инфраструктура.

Опыт стран АСЕАН демонстрирует модель «мягкой» и сетевой конвергенции, в которой преобладают межправительственные соглашения и «мягкое право», предусмотрена поэтапная либерализация, коридорные инициативы, модель «узлов» и пилотов. Цифровые проекты продвигаются через согласованные, но не всегда обязательные рамки. Преимуществом этой модели является гибкость, быстрый запуск пилотных проектов, а недостатком — более долгий и неравномерный выход на единые стандарты.

¹ *Infringement procedures* [Электронный ресурс] // European Commission. URL: https://commission.europa.eu/law/application-eu-law/implementing-eu-law/infringement-procedure_en (дата обращения: 21.06.2025).

² *Trade Facilitation and E-business(UN/CEFACT)*. [Электронный ресурс] URL: <https://unece.org/trade/uncetfact> (дата обращения 11.09.2025).

Для ЕАЭС целесообразно сочетать жесткую компоненту (союзные обязательные акты + ускоренная имплементация) и мягкую/пилотную (ЭПР-«песочницы», коридорные/узловые проекты), чтобы объединить предсказуемость ЕС и адаптивность АСЕАН. Это согласуется с концепцией статьи о правовой конвергенции и цифровой экосистеме ЕТП.

Анализ существующей динамики транспортной конвергенции в ЕАЭС предполагает три возможных сценария развития транспортной интеграции.

1. «Базовый инерционный», влекущий сохранение текущего темпа гармонизации и цифровизации, точечное устранение «узких мест», пилоты без масштабирования. Ожидаемые эффекты: умеренный рост пропускной способности, частичная совместимость е-документов, сохраняющиеся задержки на стыках видов транспорта / границ. Основным риском является уязвимость при внешних шоках.

2. «Ускоренная функциональная конвергенция» (целевой) предполагает запуск союзных минимально обязательных стандартов цифровой совместимости (идентификаторы, форматы е-накладных, доверенная среда), ускоренная имплементация через союзные «дорожные карты» и экспериментальные правовые режимы (ЭПР) для масштабирования цифровых сервисов. Ожидаемые эффекты включают быстрое снижение времени/стоимости транзита; рост межвидовой и кросс-границной совместимости; повышение устойчивости к геополитическим шокам. Главными рисками являются краткосрочные издержки синхронизации и потребность в управлении киберрисками и кадрами.

3. «Фрагментация и коридорная автономия» предполагает переход к согласованию в основном в пределах двусторонних/многосторонних коридоров без единых союзных стандартов; ставка на внешние платформы. Ожидаемые эффекты включают быстрые локальные улучшения в отдельных коридорах при высоком разбросе технических стандартов, «цифровые барьеры» между участниками. Основными рисками являются технологическая зависимость, рост транзакционных издержек на стыках, снижение привлекательности транзита в целом.

Критерии оценки эффективности интеграционных процессов могут включать такие показатели, как:

- правовая конвергенция и исполнение. Показатели: индекс имплементации союзных актов (процент актов ЕЭК, реализованных в нацправе в срок); средний лаг имплементации (месяцы от принятия до вступления в силу в государствах-членах); доля актов, прошедших мониторинг/аудит исполнения (по итогам ежегодного отчета наднационального органа);
- цифровая совместимость и охват сервисов. Показатели: доля перевозок с е-документами (е-CMR/е-накладные, машиночитаемые доверенности) в общем объеме, степень интероперабельности (количество стыков «вид транспорта × граница», где обеспечен сквозной e-workflow), доля участников, подключенных к доверенной среде ЕАЭС (категории: перевозчики, экспедиторы, терминалы);
- производительность транспортных коридоров. Показатели: время «дверь-в-дверь» на эталонных маршрутах (час/сутки); стоимость транзита на TEU/тонно-км; пропускная способность и ее использование (по «узким местам»); надежность доставки (OTIF);
- инвестиции и мультипликатор. Показатели: союзные/национальные вложения в «узлы и коридоры»; мультипликатор грузооборота (Δтонно-км / Δруб. инвестиций); доля проектов, прошедших ЭПР и масштабированных;
- устойчивость и кибербезопасность. Показатели: соответствие союзным требованиям по киберданным; доля критичных систем с хостингом и хранением данных в юрисдикциях ЕАЭС; количество инцидентов и SLA восстановления.

Методика / источники данных: отчеты ЕЭК и наднационального органа мониторинга; статистика госконтроля и инфраструктурных компаний, операционные данные терминалов/перевозчиков, результаты ЭПР, независимый аудит.

События 13 июня 2025 г., когда Израиль начал бомбардировки Ирана, вносят значительные коррективы в карту евразийской логистики и актуализируют вопрос создания ЕТП ЕАЭС как необходимого центра устойчивого транспортного развития в сложной геополитической ситуации на Ближнем Востоке и в Центральной Азии. Так, удары Израиля и разрушения энергетической и транспортной

инфраструктуры Ирана могут создать значительные препятствия для реализации иранской стороной своей части международного транспортного коридора «Север — Юг». Эта транспортная артерия, включающая территорию таких стран, как Индия, Иран, Россия, Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Беларусь, Турция, Оман и Сирия, должна была значительно повысить уровень транзитного потенциала Евразийского региона и с учетом сопряжения с евразийскими широтными транспортными коридорами стать фундаментом для единого транспортного каркаса на пространстве Евразии. Концепция формирования единого транспортного каркаса должна стать основой транспортной логистики в Евразийском регионе, где одним из наиболее значимых интеграционных образований является ЕАЭС. «Север — Юг» связывает маршрут от Санкт-Петербурга до Мумбаи, соединяясь с Центральным Евразийским и Трансазиатским коридорами. В случае военной блокады Персидского залива МТК «Север — Юг» теряет одно из важнейших звеньев. И в этом случае проект Трансафганской железной дороги, идущей к пакистанским портам Гвадар и Карачи, участниками которого являются Узбекистан, Пакистан, Афганистан и Россия, приобретает первостепенное значение, являясь вариантом диверсификации МТК¹.

Атаки Израиля в июне 2025 г. грозят коренным образом изменить карту логистики в Центральной Азии, что, безусловно, коснется и казахстанской части ЕАЭС. Так, Иран является ключевым логистическим партнером региона (это и крупнейший транспортный хаб, торговый шлюз Центральной Азии, важный нефтегазовый игрок, обеспечивающий транспортную отрасль — крупнейший потребитель энергии — питанием, важная часть китайской инициативы «Один пояс — один путь»). Иранские порты Бендер-Аббас и Чабахар служат морскими воротами Центральной Азии к Индийскому океану. Если эта важнейшая артерия вследствие военных действий будет перерезана, то Узбекистан, Казахстан и Туркменистан могут оказаться в логистическом геополитическом тупике, потеряв свой транзитный потенциал.

Центральная Азия, долгое время остававшаяся одним из островков стабильности и, находясь в геополитической тени, развивавшая свой транзитный потенциал низкими темпами, а ее транспортная инфраструктура мало соответствовала стандартам даже развивающихся стран, в современных условиях расширения военных конфликтов получила дополнительный импульс для развития. А атаки Израиля, поддерживаемые ЕС и Америкой, служащие важным дестабилизирующим фактором, делают сотрудничество с указанными странами потенциально опасным. Представляется, что в настоящее время именно политика внутриевразийского регионального развития в актуальных условиях должна способствовать смещению фокуса с диверсификации внешней политики к сложению единого понимания важного собственного евразийского будущего без оглядки на Запад.

Отметим, что за последние пять лет в рамках ЕАЭС принято несколько важных решений, направленных на цифровизацию транспортного регулирования, таких как внедрение электронных транспортных накладных (e-CMR, e-TIR), Единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА) и электронных паспортов транспортных средств (ЕПТС), развитие трансграничного пространства доверия между странами ЕАЭС. Эти инструменты формируют технологическую основу единого правового пространства и требуют скорейшей имплементации в национальное законодательство стран — участниц ЕАЭС.

Транспортная система ЕАЭС, находящаяся в центре Евразии, является тем важнейшим связующим запад и восток звеном, достаточный уровень транспортно-логистической экосистемы которой, с одной стороны, делает ее одним из важнейших игроков в евразийской логистике, а с другой — позволяет обеспечить техническую возможность соединения транспортных систем для обеспечения бесшовных перевозок.

Заключение

Реализованная цель по созданию ЕТП ЕАЭС может стать драйвером экономического развития евразийского пространства в долгосрочной перспективе, а технологическое развитие транспортной

¹ РФ и Узбекистан подписали документы о проекте Трансафганской железной дороги [Электронный ресурс] // ТАСС. 08.04.2025. URL: <https://tass.ru/ekonomika/23624197> (дата обращения: 15.06.2025).

отрасли придаст импульс внедрению инноваций как в смежные отрасли, так и в экономики стран-участниц в целом. Однако для реализации этой задачи в правовое регулирование транспортной сферы ЕАЭС необходимо внедрять такие новые инструменты, как экспериментальный правовой режим. Ведь именно он позволит реализовать цифровизацию и необходимую для повышения конкурентоспособности транспортных коридоров платформизацию транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС. При этом с учетом технологических вызовов перед правовыми институтами ЕАЭС стоит задача обеспечения технологического суверенитета интеграционного объединения (разработка и внедрение собственных стандартов цифровой совместимости, хранение данных в пределах ЕАЭС, отказ от критической зависимости от внешних платформ). С учетом этих вопросов представляется важным документально оформить в качестве раздела транспортной и цифровой доктрины ЕАЭС концепцию «технологического неприсоединения», означающую, что участники региональной транспортной интеграции не присоединяются к цифровой архитектуре отдельных государств, в частности, США, Китая или одного из государств — участников ЕАЭС. В рамках ЕАЭС создается собственная цифровая среда, хотя и включающая отдельные сервисы или аппаратные комплексы различных поставщиков, но обеспечивающая кибернезависимость от отдельных стран и крупных цифровых компаний-монополистов.

Список литературы

1. Гусарева А. Е. Экспериментальный правовой режим как новый инструмент правового регулирования: преимущества и недостатки // Вестник науки. 2024. № 3 (72). С. 199–206. EDN: AOQKHS.
2. Демин А. В. Феномен «мягкого права»: Pro et Contra // Вестник ОмГУ. Серия: Право. 2014. № 4 (41). С. 6–10. EDN: TAFRRV.
3. Дроздова М. А. Актуальные проблемы международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических систем в рамках ЕАЭС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2023. Т. 17, № 4. С. 73–81. EDN: YRSNXU. DOI: 10.22394/2073-2929-2023-04-73-81.
4. Дроздова М. А. Современные тренды международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 3. С. 75–82. EDN: VVXNTX. DOI: 10.22394/2073-2929-2024-03-75-82.
5. Лесняков А. Единое транспортное пространство и процесс его формирования в Евразийском экономическом союзе // Постсоветский материк. 2018. № 1 (17). С. 47–54. EDN: YQIJUT.
6. Пак Е. В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. 2025. Т. 16, № 1. С. 20–38. EDN: SGAEPE. DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38.
7. Усенков И. А. Национальное мягкое право как правовой феномен и инструмент повышения стабильности законодательства // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2022. Т. 15, № 1. С. 28–58. EDN: LBERCK. DOI: 10.17323/2072-8166.2022.1.28.58.
8. Швагерус С. Е. Саморегулирование автотранспортной деятельности в Российской Федерации: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2010. № 5 (30). С. 8–10. EDN: NCBMKV.
9. Abbott K. W., Snidal D. Hard and Soft Law in International Governance // International Organization. 2000. Vol. 54, No. 3. P. 421–456. DOI: 10.1162/002081800551280.
10. Bolgova E. EAEU International Transport Corridors in the Sustainable Development of a Regional Economy // E3S Web of Conferences. 2024. Vol. 471. P. 06005. EDN: CXZEQF. DOI: 10.1051/e3sconf/202447106005.
11. Brummer C. Why Soft Law Dominates International Finance — And Not Trade // Journal of International Economic Law. 2010. Vol. 13, No. 3. P. 623–643. DOI: 10.1093/jiel/jgq026.
12. Trubek D. M., Cottrell M. P., Nance M. “Soft Law”, “Hard Law”, and European Integration: Toward a Theory of Hybridity // University of Wisconsin Legal Studies Research Paper No. 1002. November, 2005. P. 11–12. DOI: 10.2139/ssrn.855447.

Об авторе:

Дроздова Мария Александровна, кандидат юридических наук, доцент, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, кафедра «Логистика и коммерческая работа» (Санкт-Петербург, Российская Федерация);
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

References

1. Gusareva, A. E. Experimental Legal Regime as New Instrument of Legal Regulation: Advantages and Disadvantages // *Science Bulletin*. 2024. No. 3 (72). P. 199–206 (In Rus.). EDN: AOQKHS.
2. Demin, A. V. The Soft Law Phenomenon: Pro et Contra // *Herald of Omsk University. Series: LAW*. 2014. No. 4 (41). P. 6–10 (In Rus.). EDN: TAFRRV.
3. Drozdova, M. A. Actual Problems of International Legal Regulation of the Convergence of Transport and Logistics Systems within the EAEU // *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*. 2023. Vol. 17, No. 4. P. 73–81 (In Rus.). EDN: YRSNXU. DOI: 10.22394/2073-2929-2023-04-73-81.
4. Drozdova, M. A. Modern Trends in International Legal Regulation of Railway Transport within the EAEU // *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*. 2024. Vol. 18, No. 3. P. 75–82 (In Rus.). EDN: VVXNTX. DOI: 10.22394/2073-2929-2024-03-75-82.
5. Lesnyakov, A. Approaches to the Definition of an Integral Transport Network and the Possibility of Its Formation in the Framework of the Eurasian Economic Union // *Post-Soviet Continent*. 2018. No. 1 (17). P. 47–54 (In Rus.). EDN: YQIJUT.
6. Pak, E. V. Marking 10th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective // *Journal of International Analytics*. 2025. Vol. 16, No. 1. P. 20–38 (In Rus.). EDN: SGAEPE. DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38.
7. Usenkov, I. A. National Soft Law as a Legal Phenomenon and a Tool for Increasing Stability of Legislation // *Law. Journal of the Higher School of Economics*. 2022. Vol. 15, No. 1. P. 28–58 (In Rus.). EDN: LBERCK. DOI: 10.17323/2072-8166.2022.1.28.58.
8. Shvagerus, S. E. Self-Regulation of Motor Transport Activities in the Russian Federation: Problems and Prospects Transport of the Russian Federation. 2010. No. 5 (30). P. 8–10 (In Rus.). EDN: NCBMKV.
9. Abbott, K. W., Snidal, D. Hard and Soft Law in International Governance // *International Organization*. 2000. Vol. 54, No. 3. P. 421–456. DOI:10.1162/002081800551280.
10. Bolgova, E. EAEU International Transport Corridors in the Sustainable Development of a Regional Economy // *E3S Web of Conferences*. 2024. Vol. 471. P. 06005. EDN: CXZEQF. DOI: 10.1051/e3sconf/202447106005.
11. Brummer, C. Why Soft Law Dominates International Finance — And Not Trade // *Journal of International Economic Law*. 2010. Vol. 13, No. 3. P. 623–643. DOI: 10.1093/jiel/jgq026.
12. Trubek, D. M., Cottrell, M. P., Nance, M. “Soft Law”, “Hard Law”, and European Integration: Toward a Theory of Hybridity // *University of Wisconsin Legal Studies Research Paper No. 1002*. November, 2005. P. 11–12. DOI: 10.2139/ssrn.855447.

About the author:

Maria A. Drozdova, PhD in Jurisprudence, Assistant Professor, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Department of logistics and commerce (Saint Petersburg, Russia);
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

© Дроздова М. А., 2025