

М.А. Дроздова

---

## ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ

---

**Аннотация.** В статье рассматривается транспортный аспект интеграционных процессов в Евразийском регионе, основные проблемы правового регулирования указанной сферы. Автором обосновывается необходимость корректировки существующего подхода к формированию актуальной модели международно-правового регулирования евразийской транспортной интеграции как важной составляющей обеспечения конкурентоспособности России как на региональном, так и на глобальном уровне. Для полноценной реализации евразийского транзитного потенциала, а также для обеспечения технологического суверенитета России необходима гармонизация законодательства стран-партнеров в сфере регламентации применения технологий Индустрии 4.0 в транспортно-логистической отрасли.

**Ключевые слова:** транспортное право, международное право, евразийская интеграция, транспортно-логистическая сфера, единое евразийское транспортное цифровое пространство, транспортно-логистическая экосистема России.

М.А. Drozdova

---

## EURASIAN INTEGRATION: TRANSPORT ASPECT

---

**Abstract.** The article addresses the integration processes' transport aspect in the Eurasian region, reviews the main issues of transport and logistics legal regulation of this sphere. The researcher substantiates the need to adjust the existing approach to the development of an actual model of international legal regulation of Eurasian transport integration, since it is an important pillar of ensuring Russia's competitiveness both at regional and global levels. It is necessary to harmonize the legislation of EAEU and China about use of Industry 4.0 technologies in transport and logistics. It would provide for realization of the Eurasian transit potential, as well as ensuring the Russia's technological sovereignty.

**Keywords:** transport law, international law, Eurasian integration, transport and logistics sphere, single Eurasian digital transport space, transport and logistics ecosystem of Russia.

Геополитическая нестабильность 2022–2024 гг., значительно снизившая скорость интеграционных процессов во всем мире, подсветила важность проведения системной интеграционной политики в транспортно-логистической сфере для обеспечения экономических и политических интересов России. Именно транспортная составляющая, наряду с собственной системой платежей, является одним из центральных факторов, обеспечивающих независимость государства и его способность

эффективно проводить собственную внешнюю и внутреннюю политику.

Вопросам значимости транспортной составляющей в интеграционных процессах в рамках международных региональных организаций посвящено значительное количество исследований. Так, еще в середине прошлого столетия И. Кочетов исследовал вопросы формирования единого транспортного пространства через создание международных интеграционных механизмов [1]. Различные аспекты инте-

**Дроздова Мария Александровна**

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры истории, философии, политологии и социологии, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург. Сфера научных интересов: международное право, интеграционное право, правовое регулирование транспортно-логистической отрасли, правовая регламентация применения технологий Индустрии 4.0 на транспорте и логистике. Автор более 100 опубликованных научных работ. ORCID: 0000-0001-9691-0575, SPIN-код: 3819-5683, AuthorID: 314800. Электронный адрес: drozdova@pgups.ru

грационных процессов в сфере транспорта в рамках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) в 2019 году были освещены в работе М. Комова [2]. Исследованию роли транспортной составляющей в развитии региональных экономических связей посвящены работы О.Т. Шипковой, А.А. Гильяно [3; 4]. Представляется интересным с учетом произошедших изменений в геополитической ситуации в мире рассмотреть вопрос о значении транспортного аспекта в интеграционных процессах, происходящих в евразийском регионе.

Теория И. Валлерстайна [5] о мир-системах, включающая три типа стран: ядро, периферию и полупериферию, где государства уровня «ядра» определяют правила игры для остальных стран и фактически, несмотря на де-юре независимость других стран, значительно влияют на суверенитет стран полупериферии и периферии, подчеркивает важность эффективной стратегии развития транспорта для каждого государства. Главными сферами, обеспечивающими интересы государств ядра, являются транспортная, финансовая системы и военно-промышленный комплекс.

Именно *транспортно-логистическая отрасль* обеспечивает как перевозку товаров и сырья от продавцов к покупателям, так и циркуляцию объектов военного назначения. Транспортная связанность регио-

нов и стран-партнеров является залогом обеспечения суверенитета как отдельных государств, так и регионов. Собственная относительно автономная транспортно-логистическая система критически важна для реализации задач национальной безопасности. Она подразумевает развитость сферы машиностроения, поставляющей локомотивы, вагоны, автомобили, самолеты, морские и речные суда, развитую транспортную инфраструктуру – дороги, аэропорты, железнодорожные пути и станции и т. д.

В условиях сегодняшней борьбы за многополярность мира обеспечение национального транспортного суверенитета является одним из путей противодействия коллективному Западу – странам «ядра», отстаивающим свою политику гегемонии. При формировании стратегии взаимодействия с другими государствами необходимо учитывать, что часто, несмотря на ситуационно совпадающие внешнеполитические интересы, крупные державы используют развитие собственной транспортной и цифровой отрасли для обеспечения своих интересов.

В настоящее время Китай является стратегическим партнером России, и политические интересы наших стран совпадают в сфере противостояния политике США. При этом, проводя политику конвергенции транспортных систем в Евразийском

регионе, необходимо учитывать концепцию «мягкой силы» КНР, также продвигающей свои интересы на глобальной карте. Отметим, что в сложной геополитической ситуации, которая в настоящее время характеризуется ростом международных конфликтов, для обеспечения работы военно-промышленного комплекса также необходима развитая транспортная инфраструктура. Она обеспечит в случае необходимости бесшовную быструю военную логистику.

Интеграционные процессы на евразийском пространстве обеспечивают создание регионального союза, имеющего собственные интересы, отличные от западных стран ядра. Но у крупнейших евразийских союзников – России, Китая, Казахстана – не всегда совпадают цели и стратегии. Так, проекты Шелкового пути Китая включают несколько вариантов. Первый – «Новый шелковый путь» – предполагает участие России и проходит в основном по суше. Второй связан с развитием Северного морского пути, когда суда идут через Берингов пролив и Северный Ледовитый океан. Этот вариант предусматривает возможность отказа от использования вод Суэцкого канала и сокращает морскую часть практически вдвое – с 24 тыс. км до 14 тыс. км. Международный транспортно-логистический проект ТРАСЕКА [6], включающий Европейский союз и 12 стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, в том числе Казахстан и Узбекистан, фактически исключает Россию из процесса организации евразийских перевозок [7]. Представляется, что реализация этого проекта потенциально наиболее опасна для России, поскольку служит средством усиления ее выключенности из европейской логистики.

Важной составляющей развития евразийской интеграции является создание цифрового пути – информационной сре-

ды системы единых цифровых транспортно-логистических коридоров. Создание *единого евразийского транспортного цифрового пространства* также является стратегической целью, обеспечивающей автономность и огромное политическое влияние владельца и оператора цифровой экосистемы. Так, например, в сфере логистики китайская платформа LOGINK является проектом продвижения концепции китайской «мягкой силы», обеспечивающей КНР влияние в азиатско-тихоокеанском регионе. Цифровая дипломатия – экономические вложения в цифровую инфраструктуру – является еще более значимой, поскольку в современном мире цифровая составляющая присутствует в любой отрасли. Цифровизация является и элементом контроля.

Отметим, что китайская политика, включающая экономическую дипломатию в формате инвестиций в транспортную и цифровую инфраструктуру других стран, является одним из путей повышения регионального и глобального влияния КНР. Приоритеты китайского развития железнодорожного транспорта включают строительство новых погранпереходов, в том числе с другими странами, для обеспечения многовекторной политики.

Проект «Новый шелковый путь» представляет собой яркий пример китайской многовекторной дипломатии, направленной на рост влияния Китая в рамках сотрудничества с ЕАЭС, Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР). Одновременно КНР совместно с другими странами АТР продвигает идею создания Азиатского Банка инфраструктурных инвестиций, который может стать альтернативной Всемирному банку.

Представляется, что российская интеграционная политика должна начинаться

с развития собственной инфраструктурной связанности, включая и цифровую, и физическую инфраструктуру, а затем расширять свою сферу влияния на союзников, партнеров и противников.

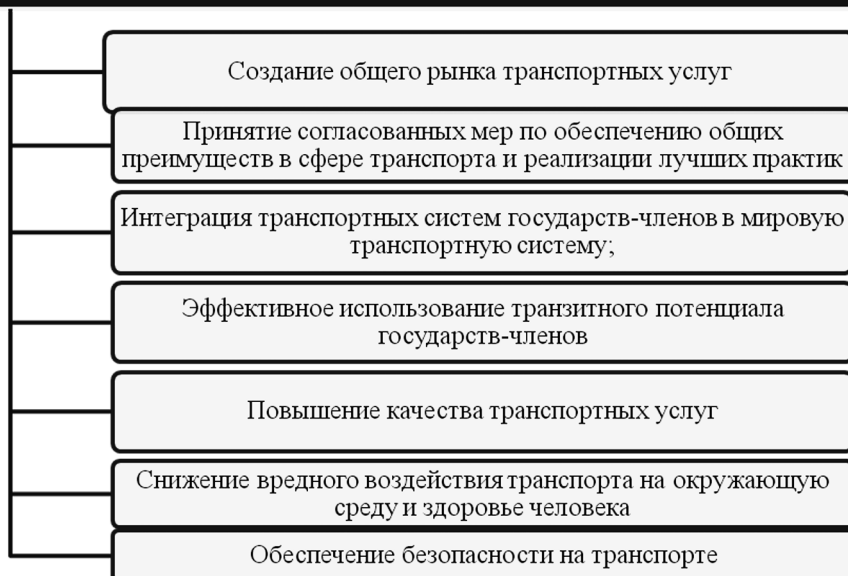
В настоящее время существенным барьером для развития транспортной связанности в Евразийском регионе является отставание правового регулирования. Одним из путей гармонизации транспортного законодательства является разработка модельных законов. Учитывая, однако, специфический правовой нигилизм Китая, правовая система которого включает чуть более 310 законов, полагаем, что перспективнее и стратегически более верной будет форма ЕАЭС+1. В таком варианте в рамках ЕАЭС возможно формирование более детализированной, жесткой нормативно-правовой базы, включающей вопросы конвергенции транспортных систем

для формирования каркаса автономной транспортно-логистической экосистемы, способной противостоять попыткам Запада расширить сферу влияния.

Основными документами, регламентирующими сотрудничество в сфере транспорта и логистики в рамках ЕАЭС, являются:

- Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 [8];
- Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС (см. Рисунок 1) [7];
- Решение № 175 Коллегии Евразийской экономической комиссии об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов [9];
- Рекомендация Евразийской экономической комиссии «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе» [10].

### Задачи единой транспортной политики ЕАЭС



**Рисунок 1.** Задачи единой транспортной политики ЕАЭС

*Источник:* составлено автором на основе Решения Высшего Евразийского экономического совета ЕАЭС от 26 декабря 2016 г. № 19 [7].

Значимыми недостатками существующей нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортно-логистический аспект евразийской интеграции, являются:

- устаревшая нормативно-правовая база на национальном уровне. Так, Устав железнодорожного транспорта России был принят в 2003 году;
- отсутствие единых подходов к регламентации внедрения технологий Индустрии 4.0. Транспортная отрасль требует отраслевой регламентации применения цифровых технологий, отвечающей ее актуальным запросам;
- отсутствие единого правового регулирования транспортной отрасли в рамках ЕАЭС.

В сфере транспорта и логистики после 2022 года произошли значительные изменения, выразившиеся в развороте маршрутов поставок грузов на Восток. Значительное развитие получили железнодорожные перевозки, приняв на себя нагрузку морского и воздушного транспорта. После изменения логистических маршрутов в евразийском регионе в 2022 году Россия увеличила объем торговли со странами ЕАЭС на 22%. Это оказало большой положительный эффект на экономику стран Союза. Так, увеличение роста торговли с Арменией на 77% повлекло рост ее ВВП на 12,6% в 2022 году. Также рост экспорта РФ в евразийском регионе повлек увеличение нагрузки на транспортный коридор «Север–Юг» в его западной части, а также повысил спрос на транзит через Казахстан.

#### **Какие крупные проекты необходимы для повышения эффективности интеграционных процессов?**

Центральной составляющей для реализации интеграционного потенциала в Евразии стал проект «Евразийский транспортный каркас» [11]. Он направлен на создание транспортных коридоров

«Север–Юг» и «Запад–Восток» с целью развития инфраструктуры, обеспечивающей отвечающую потребностям рынка пропускную способность.

Значимой вехой в развитии рынка евразийских контейнерных перевозок стал успех учрежденного Россией, Казахстаном и Беларусью Евразийского железнодорожного альянса (АО «ОТАК ЕРА») – крупнейшего контейнерного перевозчика региона. Так, по данным компании, объем транзита поездов между Китаем и Россией в 2023 году составил более 11 млн. км.

Реализация проекта «Информационно-телекоммуникационная “витрина” сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» (Рисунок 2) в настоящее время не достигла поставленных целей [12]. К сожалению, цифровизация транспортной составляющей евразийской интеграции в настоящий момент не показывает значительных результатов. Несмотря на важность развития этой сферы, отсутствие массива международно-правового регулирования электронного документооборота, единой платежной системы и общих стандартов хранения информации не позволяют продвинуться в реализации цели по созданию единого цифрового пространства.

Международные санкции против России подчеркнули важность создания собственной цифровой экосистемы как в рамках ЕАЭС, так и на всем пространстве евразийского интеграционного сообщества. Возможно, в рамках сотрудничества стран БРИКС будет запущена собственная валюта. Представляется, что формат единой валюты будет цифровым. Собственная платежная система БРИКС создаст альтернативу системе платежей SWIFT и будет способствовать повышению уровня независимости стран периферии (включая страны БРИКС) и снижению влияния коллективного Запада [14].

проект

## Видение реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года

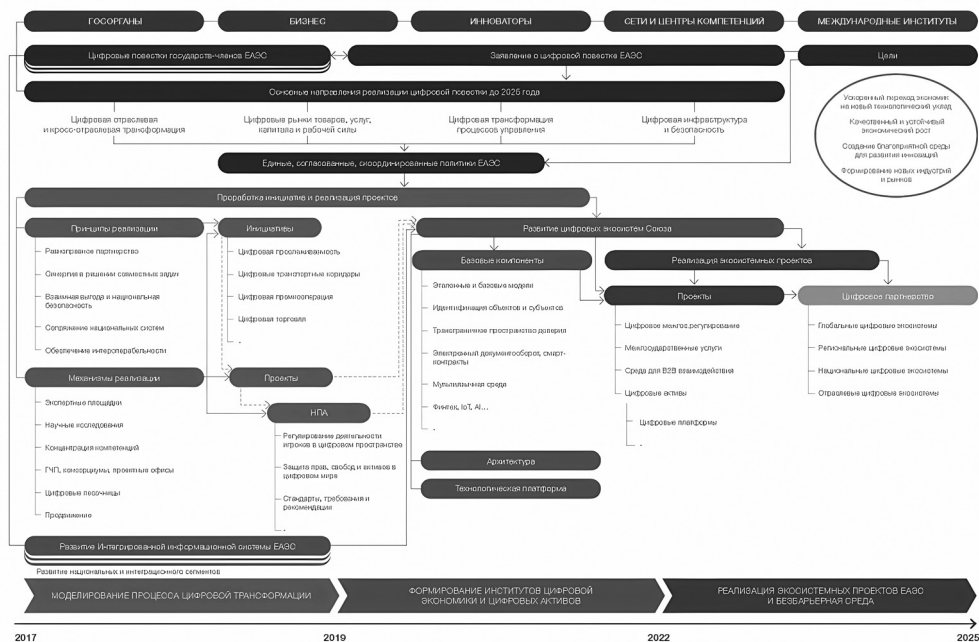


Рисунок 2. Дорожная карта цифровизации ЕАЭС до 2025 года

Источник: [13].

Значимость развития транспортной составляющей как одной из основ интеграционных процессов как внутри России, так и в евразийском регионе, трудно переоценить. При этом использование этой сферы как одной из форм продвижения русской мягкой силы имеет большие перспективы.

Следует отметить, что существующий массив нормативно-правового регулирования направлен на регламентацию транспортной отрасли, исключая из нее логистическую составляющую. Такой подход представляется неактуальным, поскольку в условиях развития Индустрии 4.0 основным вектором является создание *транспортно-логистической экосистемы России*, включая ее цифровой аспект. Современное международное нормативно-правовое регулирование интеграционных процессов в евразийском регионе должно включать не

только транспортную, но и логистическую составляющую (Рисунок 3). Это не только отвечает задачам отрасли, но и создает синергетический эффект, когда стратегия развития включает развитие необходимых логистических мощностей.

### Россия и Китай – партнеры или соперники?

Отдельной задачей развития нормативно-правовой регламентации интеграции по формуле ЕАЭС+1 (Китай) является закрепление позиций России по ее включению в международные транспортные проекты Китая. В транспортной сфере между Россией и КНР действует Соглашение о пунктах пропуска на российско-китайской границе [15]. Особую значимость оно имеет не только для таможенной сферы, но и для транспорта и логистики. В связи с переориентацией грузопотоков в Китай расшире-



**Рисунок 3.** Взаимосвязь транспорта и логистики на современном этапе развития транспортно-логистических экосистем.

Источник: рисунок выполнен автором.

ние инфраструктурных возможностей идет с учетом пунктов пропуска на маршруте транспортировки. Расположение логистических мощностей также строится с учетом близости к границе, где часто происходит перевалка или перегрузка товаров.

Важной составляющей интеграционных процессов должно стать развитие цифровой инфраструктуры [16]. В России разрабатывается и вводится в эксплуатацию единая *Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа*. Представляется, что в будущем она будет включена в единую цифровую логистическую информационную среду ЕАЭС, которая будет интегрирована с китайской платформой LOGINK. Создание подобного сервиса станет технологическим рывком, обеспечивающим переход к 5-PL-логистике.

Главные векторы формирования международно-правовой регламентации транспортно-логистической сферы для обес-

печения эффективности интеграционных процессов в евразийском регионе включают следующие мероприятия:

- разработка единого документа о мультимодальных перевозках на евразийском пространстве;
- унификация уставов отдельных видов транспорта и правил их технической эксплуатации как в рамках ЕАЭС, так и на территории;
- разработка единого стандарта электронного документооборота и электронной цифровой подписи в рамках ЕАЭС;
- разработка отдельных рекомендаций для развития транспортной системы;
- создание единой транспортно-логистической цифровой платформы;
- регламентация применения цифровых технологий на транспорте.

Для успеха реализации интеграционной политики в евразийском регионе страны должны помнить, что интеграцион-

ные процессы начинаются изнутри. Так, в 2023 году Китай начал реализацию проекта по созданию внутренней государственной цифровой платформы пассажирских и грузовых перевозок. Она объединяет автомобильный и железнодорожный транспорт, а также авиацию и паромное сообщение. Платформа называется Qiang Guo Jiao Tong, или «Транспортная система великой страны». Первыми доступными сервисами стали заказ такси, покупка авиабилетов, а также билетов на поезд и автобус.

Для России важным этапом становится создание собственной цифровой среды. Объединение всех видов транспорта на Национальной цифровой транспортно-логистической платформе РФ становится залогом успешной внутренней политики и способствует решению задачи по обеспечению технологического суверенитета. Безусловно, специфическая правовая система Китая с малой законодательной базой упрощает работу многих служб. Но для российской правовой системы сформированность актуальной правовой базы является залогом слаженно действующего механизма работы транспортно-логистической экосистемы.

Подводя итоги рассмотрению транспортного аспекта евразийской интеграции, подчеркнем, что участие России в реализации задачи по развитию между-

народно-правового регулирования транспортно-логистической отрасли на евразийском пространстве должно учитывать необходимость обеспечения ее лидерской позиции. Основной стратегической целью для обеспечения суверенитета России является развитие независимой от государств-конкурентов, недружественных стран транспортной системы.

Единая евразийская информационная составляющая отрасли, а именно единая транспортно-логистическая цифровая платформа, должна создаваться таким образом, чтобы Россия играла ведущую роль в ее формировании. В настоящее время, несмотря на стратегическое партнерство с Китаем, в евразийском регионе ощущается соперничество с восточным другом России в сфере внедрения цифровых технологий в транспортно-логистической сфере. У Китая есть успешный опыт внедрения международной цифровой логистической платформы LOGINK, что обеспечило ему рост влияния в Азиатско-тихоокеанском регионе. В среднесрочной перспективе России предстоит сделать технологический рывок для развития транспортно-логистической инфраструктуры, включая техническую и цифровую составляющую, с тем чтобы в дальнейшем использовать ее как инструмент продвижения своих интересов в регионе.

### Литература

1. Кочетов И.В. Общесистемная поставка некоторых методических проблем построения ЕТС // Труды ЦНИИ экономики и эксплуатации водного транспорта. 1977. № 138. С. 6–34.
2. Комов М. С. Сотрудничество в транспортной сфере как фактор развития региональной экономической интеграции в евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) // Московский экономический журнал. 2019. № 13. С. 9. EDN ZSWOMC. DOI: 10.24411/2413-046X-2019-10278
3. Шипкова О.Т., Пророкова О.А. Мировая экономика : Учебное пособие. М. : РХТУ им. Д.И. Менделеева. 2009. 261 с.



4. Гильяно А.А., Кочергина Т.Е., Мозолева Н.В. Международные интеграционные процессы: инновационные, инвестиционные и инфраструктурные аспекты : Монография. Ростов н/Д : Российская таможенная академия, Ростовский филиал. 2015. 176 с. ISBN 978-5-9590-0458-3. EDN WFINLP.
5. Валлерстайн И. Миросистемный анализ: Введение : Пер. с англ. Н.В. Тюкиной. 2-е изд. URSS : Ленанд, 2017. 299 с. ISBN 978-5-97190-4759-9.
6. TRACECA: Transport corridor. Europe, Caucasus, Asia. URL: <https://traceca-org.org/ru/glavnaja/> (дата обращения: 22.03.2024).
7. Решение Высшего Евразийского экономического совета ЕАЭС от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза» // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/16vr0019/?ysclid=lv0n420b5x854013694> (дата обращения: 22.03.2024).
8. Договор о Евразийском экономическом союзе (ратифицирован Федеральным законом от 03.10.2014 N 279-ФЗ, вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2015 года) // Официальное опубликование правовых актов. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201501160013?ysclid=lv0n1srf4q935190870&index=1> (дата обращения: 22.03.2024).
9. Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. N 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов» // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/21r00175/?ysclid=lv0n6jctmi667249254> (дата обращения: 22.03.2024).
10. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 июня 2022 г. N 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе» // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/22rk0023/?ysclid=lv0n9daan3549274120> (дата обращения: 22.03.2024).
11. Евразийский транспортный каркас // Евразийский Банк Развития. URL: <https://eabr.org/mega-projects/evraziyskiy-transportnyy-karkas/?ysclid=lv0nee7nlj141050933> (дата обращения: 22.03.2024).
12. Главам правительств стран ЕАЭС презентовали «витрину» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров // Евразийская экономическая комиссия. 2022. 29 августа. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/glavam-pravitelstv-stran-eaes-prezentovali-vitrinu-natsionalnykh-servisov-ekosistemy-tsifrovyykh-tran/?ysclid=lv0nic6byid569710400> (дата обращения: 22.03.2024).
13. Видение реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года // Евразийская экономическая комиссия. 2017. 12 сентября. URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/resize\\_cache/iblock/f25/1280\\_768\\_1/digit\\_2025\\_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0\\_2.png](https://eec.eaeunion.org/upload/resize_cache/iblock/f25/1280_768_1/digit_2025_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0_2.png) (дата обращения: 22.03.2024).
14. Конева В., Маматина А. Расширение БРИКС и единая валюта: как это может изменить мировую экономику // ТАСС. 2023. 8 сентября. <https://tass.ru/ekonomika/18684589?ysclid=lv0nm37d1i894850748> (дата обращения: 22.03.2024).
15. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе (с изменениями на 3 декабря 2019 года) // Кодекс: Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900382?ysclid=lvjhl2h714467179526> (дата обращения: 22.03.2024).

16. Зубаков Г.В., Проценко О.Д. Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации. Некоторые аспекты реализации // Креативная экономика. 2019. Т. 13. № 3. С. 407–420. EDN DVOKNI. DOI: 10.18334/ce.13.3.40461

### References

1. Kochetov I.V. (1977) System-wide delivery of some methodical problems of the integrated transport system construction. *Trudy TSNIIEVT* [Proceedings of Central Research Institute of Water Transport Economics and Operation]. Issue 138. Pp. 6–34. (In Russian).
2. Komov M.S. (2019) Cooperation in the transport sphere as a factor in the development of regional economic integration in the Eurasian Economic Union (EAEU). *Moscow Economic Journal*. No. 13. Pp. 9. DOI: 10.24411/2413-046X-2019-10278 (In Russian).
3. Shipkova O.T., Prorokova O.A. (2009) *Mirovaya ekonomika* [World economy] : Textbook. Moscow : D.I. Mendeleev Russian Chemical Technical University Publ. 261 p. (In Russian).
4. Guiliano A.A., Kochergina T.E., Mozoleva N.V. (2015) *Mezhdunarodnye integratsionnye protsessy: innovatsionnye, investitsionnye i infrastrukturnye aspekty* [International integration processes: Innovation, investment and infrastructure aspects] : Monograph. Rostov-on-Don : Russian Customs Academy, Rostov branch Publ. 176 p. ISBN 978-5-9590-0458-3. (In Russian).
5. Wallerstein I. (2004) *World systems analysis : An introduction*. Duke University Press. 109 p. ISBN 0822334313.
6. TRACECA: Transport corridor. Europe, Caucasus, Asia. URL: <https://traceca-org.org/ru/glavnaja/> (accessed 22.03.2024).
7. Decision of the Supreme Council of the EAEU from 26.12.2016 No. 19 “On the main directions and stages of implementation of the coordinated (agreed) transport policy of the member states of the Eurasian Economic Union”. *Alta-Soft*. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/16vr0019/?ysclid=lv0n420b5x854013694> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
8. Treaty on the Eurasian Economic Union (ratified by the Federal Law of 03.10.2014 No. 279-FZ, entered into force for the Russian Federation on 1 January 2015). *Official publication of legal acts*. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201501160013?ysclid=lv0n1srf4q935190870&index=1> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
9. Order of the EEC Collegium of 26.10.2021 No. 175. *Alta-Soft*. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/21r00175/?ysclid=lv0n6jctmi667249254> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
10. Recommendation of the EEC Collegium of 07.06.2022 No. 23 “About common approaches to digital logistics in the Eurasian Economic Union”. *Alta-Soft*. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/22rk0023/?ysclid=lv0n9daan3549274120> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
11. Eurasian transport network. *Eurasian Development Bank*. URL: <https://eabr.org/mega-projects/evraziyskiy-transportnyy-karkas/?ysclid=lv0nee7nlj141050933> (accessed 22.03.2024).
12. Heads of governments of the EAEU countries were presented a «showcase» of national services of the ecosystem of digital transport corridors. *Eurasian Economic Commission*. 2022. August 29. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/glavam-pravitelstv-stran-eaes-prezentovali-vitrinu-natsionalnykh-servisov-ekosistemy-tsifrovyykh-tran/?ysclid=lv0nic6yid569710400> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
13. Vision for the implementation of the EAEU digital agenda until 2025. *Eurasian Economic Commission*. 2017. September 12. URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/resize\\_cache/iblock/f25/1280\\_768\\_1/digit\\_2025\\_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0\\_2.png](https://eec.eaeunion.org/upload/resize_cache/iblock/f25/1280_768_1/digit_2025_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0_2.png) (accessed 22.03.2024). (In Russian).

14. Koneva V., Mamatina A. (2023) BRICS expansion and single currency: How it can change the world economy. *TASS*. September 8. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18684589?ysclid=lv0nm37d1i894850748> (accessed 22.03.2024). (In Russian).
15. Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the People's Republic of China on checkpoints on the Russian-Chinese state border of (Beijing, 27 January 1994, as at 3 December 2019). *Code: Electronic fund of legal and regulatory documents*. URL: [https://chinalawinfo.ru/agreements/prc\\_rus\\_border\\_checkpoints](https://chinalawinfo.ru/agreements/prc_rus_border_checkpoints) (accessed 22.03.2024). (In Russian).
16. Zubakov G.V., Protsenko O.D. (2019) The digital platform of the transport complex of the Russian Federation. Some aspects of the implementation. *The Journal of Creative Economy*. Vol. 13. No. 3. Pp. 407–420. DOI: 10.18334/ce.13.3.40461 (In Russian).