



МРНТИ 11.25.19

<https://doi.org/10.32523/2616-6887-2024-149-4-182-192>

Научная статья

## Опыт Европейского союза в формировании транспортных коридоров

Г.Ж. Кулынтай<sup>1b</sup>, Р.Б. Абдуллин<sup>1ю</sup>

Костанайский социально-технический университет имени академика Зулхарнай Алдамжар,  
Костанай, Казахстан

(E-mail: kulyntaykz@mail.ru<sup>1</sup>, ruslan\_ksn@mail.ru<sup>2</sup>)

**Аннотация.** Статья посвящена изучению опыта Европейского Союза в формировании транспортных коридоров. Географической плотностью Западной Европы обусловлена потребность в эффективных системах доставки грузов, которые позволят минимизировать финансовые и временные затраты, а также риски при транспортировке. Это привело к разработке международных программ и национальных проектов, опирающихся на принципы логистики. Европейский Союз преуспел в создании интегрированной транспортной системы, что отражает успех политики, проводимой в этой сфере. Сегодня наблюдается интерес к международному опыту в сфере интеграции. Развитие транспортной инфраструктуры является ключевым фактором в этом процессе, поскольку она позволяет создавать более эффективные и интегрированные экономические союзы. Интересным исследовательским объектом в данном контексте является опыт Европейского Союза, который представляет собой интеграционное объединение с наиболее глубокой степенью интеграции. Необходимо выявить и обобщить закономерности, связанные с формированием и функционированием европейских международных транспортных коридоров, которые являются ключевыми маршрутами для международной торговли. Автором выделены основные элементы, которые способствуют привлечению экспортных и импортных потоков товаров через транспортные коридоры, проходящие через Европейский Союз. Интеграция транспортного рынка и реализация согласованной транспортной политики являются краеугольными камнями создания единого рынка товаров и услуг. Сделан вывод о возможности использования опыта Европейского Союза по формированию международных транспортных коридоров Евразийским Экономическим Союзом в части механизма запуска проектов на локальном уровне, их обязательного совместного финансирования, а также принятия специальных программных документов по координации развития одного или нескольких взаимосвязанных международных транспортных коридоров.

**Ключевые слова:** европейские опыт, Европейский Союз, единое транспортное пространство, инфраструктура, тенденции, транспортная политика, транспортная система.

Поступила: 03.04.2024; Принята: 27.10.2024; Доступна онлайн: 25.12.2024

## **Введение**

Объемы международной торговли и транзитных перевозок неуклонно растут, что требует повышения эффективности и расширения транспортно-логистических систем. В этом процессе ключевое значение приобретают международные транспортные коридоры (МТК). Обеспечение устойчивого развития МТК требует глубокого понимания причин их формирования и функционирования [1, с. 60].

Несмотря на представленное Организацией Объединенных Наций определение МТК, в научных исследованиях под ними понимаются сложные системы, характеризующиеся иерархической структурой, состоящей из взаимосвязанных подсистем, звеньев и компонентов, с централизованным или децентрализованным управлением потоками материальных и сопутствующих им ресурсов [2, с. 17-18].

Актуальность выбранной темы исследования обусловлена тем, что развитие транспортной инфраструктуры и эффективная логистика играют решающую роль в экономическом росте и благополучии страны, поскольку они способствуют повышению конкурентоспособности на мировом рынке [3, с. 10]. Эффективная транспортная система, интегрирующая Европейский Союз (ЕС) с его соседями, является ключевым фактором для устойчивого экономического роста и повышения уровня жизни в регионе.

Усиление взаимосвязанности национальных транспортных систем содействует успешной совместной работе и взаимодействию между странами-членами ЕС и его соседями. Более того, устойчивость транспортных связей в регионе важна для налаживания связей международной торговли с Азией, Африкой и Америкой. Следовательно, развитие транспортной инфраструктуры взаимовыгодное направление для ЕС и его соседей-партнеров.

## **Проблема**

При планировании реализации проектов МТК в будущем иногда не учитываются уже существующие торговые потоки, а их создание нередко не сопровождается должного уровня экономическим обоснованием. В таких условиях становится все более актуальным использование мирового опыта разработки планов развития интеграционных союзов, включая развитие транспортной инфраструктуры как одной из составляющих этого процесса. В частности, более детально следует рассмотреть опыт ЕС, который является интеграционным объединением с наиболее глубокой степенью интеграции.

## **Цель**

Важно провести анализ и обобщение закономерностей, характеризующих процессы создания и работы европейских МТК, которые являются ключевыми путями для международной торговли. Для успешной интеграции национальной транспортной системы в мировую необходимо продолжать развитие МТК. Важную роль в этом играет изучение опыта ЕС в создании транспортных коридоров, что может помочь в определении тенденций дальнейшего развития транспортных коридоров.

## История

Эволюция общеевропейских транспортных коридоров может быть условно разделена на несколько исторических этапов [3, с. 9].

1) 1991-2010 гг. – в ходе трех Панъевропейских конференций был дан старт созданию общеевропейской транспортной сети:

– в Праге (Чехия, 1991 г.) была подчеркнута актуальность повышения показателей эффективности применения разных видов транспорта и их сочетаний в целях выявления приоритетных направлений развития;

– на острове Крит (1994 г.) была заложена основа формирования сети из девяти панъевропейских транспортных коридоров, которые еще называют «критские»;

– в Хельсинки (Финляндия, 1997 г.) было решено организовать десятый транспортный коридор и в то же время разработана концепция совместных вложений в общеевропейскую транспортную инфраструктуру [1, с. 63-64].

2) 2011-2013 гг. – создан механизм Connecting Europe (2011 г.), заложивший основу девяти транснациональных коридоров (European Commission, 2013).

3) с 2014 г. и до сегодняшнего дня – реализация концепции трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), целью которой является достижение между Западом и Востоком бесперебойного и быстрого транспортного сообщения. Объединение общеевропейских транспортных коридоров с маршрутами стран-членов ЕС создает единую и эффективную транспортную систему. Благодаря этому, различные элементы транспортной инфраструктуры объединяются и систематизируются, что приводит к сокращению времени доставки грузов и пассажиров.

Система панъевропейских транспортных маршрутов включает в себя десять действующих коридоров и одиннадцатый коридор, который находится в стадии развития.

## Методы исследования

Использованы исторический и аналитический методы исследования литературных источников и интернет-ресурсов, а также метод аналогии. Выводы сделаны с использованием методов индукции и дедукции.

## Результаты и обсуждение

ЕС имеет богатый опыт в формировании транспортных коридоров, которые играют важную роль в обеспечении эффективных и безопасных транспортных связей между странами-членами ЕС и их партнерами. Формирование транспортных коридоров в ЕС направлено на обеспечение беспрепятственного движения людей, товаров и услуг внутри единого транспортного пространства.

Одним из ключевых проектов ЕС в области транспортных коридоров является TEN-T. Эта инициатива была запущена в 1994 г. и включает в себя развитие инфраструктуры для дорог, железных дорог, воздушного и морского транспорта.

TEN-T представляет собой многомодальную транспортную инфраструктуру, связывающую различные регионы Европы. Она объединяет морские, речные, автомобильные, железнодорожные и авиационные маршруты в единую сеть, дополняя существующие национальные транспортные системы. Целью TEN-T является увеличение устойчивости, эффективности и безопасности транспортных систем в ЕС, а также поддержка экономического и социального развития.

ЕС активно сотрудничает с соседними странами, чтобы создать транспортные коридоры, которые связывают его с другими регионами. Так, проект «Восточное партнерство» соединяет государства ЕС, Восточной Европы и Южного Кавказа и облегчает между ними торговые процессы и пассажирские перевозки.

Создание внутри ЕС транспортного коридора «Балтийское море - Адриатическое море» является одним из приоритетных проектов ЕС. Благодаря этому коридору страны Балтийского региона получают более легкий доступ к южноевропейским рынкам, что стимулирует торговлю и грузоперевозки.

На укрепление транспортных и торговых связей между ЕС, азиатскими, африканскими и иными странами направлена и инициатива «Один пояс, один путь» (BRI), предусматривающей создание «Шелкового пути» экономического пояса в целях обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры, торговли, культуры и укрепления сотрудничества в регионе. Этому способствует строительство транспортных коридоров, охватывающих морские, железнодорожные и автомобильные маршруты, чтобы облегчить коммерческие перевозки и обмен товарами между регионами.

Опыт ЕС в формировании транспортных коридоров показывает, что сотрудничество и инвестиции в транспортную инфраструктуру могут значительно улучшить транспортное сообщение и способствовать экономическому развитию. Эти проекты также способствуют укреплению связей между странами и созданию единого европейского рынка.

В ЕС транспортная политика обусловлена утвержденными стратегическими планами, известных как Белые книги. Так, Белая книга «Транспорт-2050» (2011 г.) [4] предусматривает создание стратегической инфраструктурной сети на базе уже действующих панъевропейских транспортных коридоров. Неотъемлемыми элементами этой сети станут логистические центры.

При этом основной фокус транспортной политики нацелен на сокращение выбросов за счет экологичного транспорта. Действующая Белая книга предоставляет долгосрочную стратегию развития до 2050 г., включая промежуточный этап оценки и корректировки в 2030 г.

В рамках своих амбициозных целей ЕС определил две ключевые задачи:

- окончание создания единого транспортного рынка;
- увеличение уровня мобильности при минимизации показателей загрязнения окружающей среды, включая уменьшение выбросов в атмосферу.

В Белой книге содержится около 40 инициатив, в т.ч. законодательство, регулирующее транспортную безопасность, разработку интеллектуальных транспортных систем и экологии. Во второй половине XX в. стремление к европейской интеграции в транспортной сфере привело к:

- гармонизации глобальных правил торговли для беспрепятственной трансграничной перевозки товаров и мобильности людей;
- установлению одинаковых условий для работы транспортных компаний в странах ЕС, поощряя открытую и конкурентную рыночную среду;
- повышению безопасности в транспортной системе за счет согласованных операционных протоколов и технических спецификаций;
- регулированию доступа на рынок транспортных услуг и обеспечению соответствия установленным нормам посредством лицензирования.

Единство транспортной политики опирается на согласованность работе стран ЕС по установлению единых тарифов и одинаковых для всех условий перевозки товаров, на которые не влияет ни то, где они произведены, ни для чего предназначены. Также следует отметить действующий в ЕС запрет на использование при транспортировке на внутреннем европейском рынке защищающих отдельные предприятия либо отрасли тарифы или условия.

Таким образом, именно снижение преград для входа на рынок и упрощение регулирования стимулируют конкуренцию в транспортной сфере. В настоящее время общий рынок транспорта в Европе имеет развитую транспортно-логистическую инфраструктуру, унифицированные технические требования и единые тарифы. Различные транспортные сферы характеризуются оптимальным уровнем конкуренции, а также наличием унифицированного стандарта качества и действующей системы наднационального регулирования.

Но до сих пор у стран ЕС имеются разные приоритеты в транспортной сфере и отсутствует достаточно эффективная согласованность между национальными инициативами и общеевропейскими усилиями. Это, естественно, ухудшает качество оказываемых транспортных услуг и сдерживает полное раскрытие потенциала в этой сфере. В связи с этим важное значение имеет внедрение государствами-членами ЕС всех европейских инициатив по установлению единого рынка железнодорожного, морского и воздушного транспорта. Следует сказать и о том, что, несмотря на прогнозируемое выделение 1500 млрд евро на инфраструктурные проекты в период с 2010 по 2050 гг., в настоящее время отмечается их недофинансирование [5].

Единая политика ЕС в области автомобильного, воздушного, железнодорожного и морского транспорта осуществляется путем принятия директив и финансирует развитие транспортной инфраструктуры как за счет национальных бюджетов, так и через инфраструктурные фонды ЕС. На успешное привлечение импорта и экспорта через европейские транспортные коридоры влияют такие факторы, как:

- создание единой транспортной системы, которая обеспечивает быструю и гибкую доставку грузов и пассажиров, используя современные технологии и интегрированные решения в сфере логистики;
- усиление совместной работы и согласованности действий представителей всех уровней управления;
- продвижение безграничных потоков для тесной взаимосвязи ЕС с глобальной экономикой, усиливая способность государств-членов соперничать на мировом рынке;

- разработка понятного для всех участников процесса плана развития транспортных коридоров;
- создание удобного пользовательского опыта и оптимизация цепочки поставок;
- внедрение инновационных решений и финансовые вложения в научные разработки для оптимизации транспортных операций.

Транспортные системы стран-членов ЕС при своем объединении имеют целью удовлетворение потребностей европейского континента и его граждан, а также обеспечение эффективного управления транспортными потоками посредством инновационных и экологически чистых технологий. Такая модель единства в транспортной сфере ориентирована на обеспечение безопасности, устойчивости и эффективной связности в транспортной инфраструктуре [5].

Рассматривая европейские МТК можно утверждать, что их расположение определяется структурой товаров и географическими особенностями внутренних потоков в регионе. Европейские МТК оснащены современным техническим и технологическим оборудованием, отвечающим текущим и прогнозируемым объемам грузовых и пассажирских перевозок, определяющимся сложившимся международным разделением труда. Решения, принятые для развития международной транспортной системы на европейском континенте, стали основой для создания всесторонних трансконтинентальных транспортных связей между Европой и Азией.

Подводя итог, можно сделать вывод, что единый европейский рынок товаров и услуг может быть полноценно реализован только с помощью формирования единого транспортного рынка и проведения единой транспортной политики. Обеспечение свободного перемещения товаров, услуг, людей и производственных факторов требует согласованных действий в сфере транспорта, способствующих развитию единой транспортной системы Европы.

Транспортная отрасль ЕС имеет стратегическое значение, поскольку играет ключевую роль в успехе европейской политики в других сферах. Естественным следствием свободного трансграничного перемещения товаров и услуг, использования экологически чистого транспорта и технологий, а также соблюдения высоких стандартов безопасности и обслуживания станет рост конкурентоспособности, качества товаров и услуг, а также экономических показателей.

Однако до сих пор в рассматриваемой сфере ЕС остаются проблемы, негативно влияющие на конкурентоспособность, а, значит, на экономику и занятость населения. Поэтому важно продолжать работу по разработке понятной и прозрачной модели развития транспортных коридоров, учету потребностей конечных пользователей и использованию новых технологий для улучшения качества и эффективности транспортных услуг. Также для достижения гибкости и оперативности в транспортировке грузов и пассажиров через транспортные коридоры ЕС необходима тесная координация действий всех участников процесса, начиная от уровня национальных правительств и заканчивая местными органами власти. Опыт ЕС по формированию МТК может быть частично использован Евразийским Экономическим Союзом (ЕАЭС).

## Заключение и выводы

Изучение международного опыта в формировании транспортных коридоров имеет решающее значение для устойчивого развития транспорта и логистики путем внедрения экологических и инновационных решений. В мировой практике существуют два основных подхода к интеграционным системам управления в области транспорта.

Первый подход подразумевает сотрудничество и координацию между странами в области транспорта без установления надгосударственного управления.

Второй подход, известный как «модель ЕС», включает создание наднационального органа, который получает право принимать решения и управлять частью полномочий в области транспортной политики, гармонизации законодательства в сфере транспорта и формирования общего рынка транспортных услуг.

Успешное достижение целей экономической интеграции и уровень готовности к глубокой интеграции играют важную роль в определении сценариев разработки единого плана развития транспортной инфраструктуры. Современная транспортная система Европы – это хорошо налаженный механизм, состоящий из развитых транспортных сетей и обширной логистической инфраструктуры. Благодаря этой инфраструктуре обеспечивается эффективная и безопасная доставка грузов различными видами транспорта с учетом особенностей каждой европейской страны.

Достигнутый уровень интеграции и сотрудничества в транспортной сфере обусловлен не только совместными усилиями государств, но и активным участием ЕС, в т.ч. в виде финансовой поддержки. Транспортная политика ЕС основана на следующих принципах:

- единство транспортной сети, обеспечивающей максимальную эффективность как внутри Европы, так и в международных перевозках;
- развитие международных транспортных коридоров, включая транзитные маршруты.

МТК наиболее эффективно функционирует в условиях поддержки преференциального режима во внешнеэкономическом сотрудничестве, включая единое таможенное или экономическое пространство. Еще один важный момент: данный транспортный коридор даст огромный толчок для развития всех видов перевозок. Рынок и внутриотраслевая конкуренция за последние 30 лет сформировали устойчивое равновесие между различными видами транспорта, оптимизируя их использование с точки зрения производительности и общественной эффективности.

Развивающаяся торговля между странами ЕАЭС с ростом ее объемов и появлением новых товарных потоков создает условия для формирования единой транспортной системы Евразии. Эта система, объединяющая международные транспортные коридоры по направлениям Восток-Запад и Север-Юг, позволит связать Центральную Азию и обеспечить эффективное взаимодействие между Азией, Европой и Ближним Востоком.

При этом опыт ЕС в организации перевозок и распределении товаров может быть полезен для каждой страны ЕАЭС и Союза в целом, что подтверждает реализуемая согласованная транспортная политика ЕАЭС, которая опирается на лучшие практики и опыт ЕС, что обусловлено схожими целями и географическим положением двух

интеграционных объединений. Данное сходство открывает возможность для адаптации и внедрения опыта ЕС в построении единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС, адаптировав его под свою текущую ситуацию в Союзе и мировой экономике.

Однако реализация транзитного потенциала стран ЕАЭС сталкивается с рядом препятствий. Во-первых, необходима согласованность действий между государствами-членами. Во-вторых, не хватает финансирования для развития и модернизации инфраструктуры. В-третьих, цифровая повестка ЕАЭС и проекты цифровых национальных сервисов выявили проблемы с процедурами, техническим обеспечением и другими факторами. Наконец, при развитии транспортных коридоров важно учитывать экологические аспекты.

Преодоление существующих вызовов и проблем в ЕАЭС требует совместных усилий государств-членов, включающих координацию действий, привлечение инвестиций и разработку комплексных стратегий и политик. В рамках стран-участниц ЕАЭС, учитывая национальные интересы и возможности, опыт функционирования европейских международных МТК может быть применен, особенно в части механизмов запуска проектов на локальном уровне, обязательного совместного финансирования, включая государственно-частное партнерство. Также стоит рассмотреть возможность создания специальных программных документов, которые будут осуществлять согласованное развитие одного или нескольких взаимосвязанных МТК.

#### **Вклад авторов.**

**Р.Б. Абдуллин** – работа с литературой, сбор и анализ материала, оформление научной статьи.

**Г.Ж. Кулынтай** – определение целей и задач научной статьи, работа с использованием материалов исследования и методов, обобщение и анализ теоретического материала.

#### **Список литературы**

1. Замараева Е.Н. Становление и развитие международных транспортных коридоров (зарубежный и отечественный опыт) // Управление цепями поставок в транспортно-логистических системах: сб. материалов II международной научно-практической конференции. Отв. ред. Г.В. Савин. – Екатеринбург: УрГЭУ, 2021. – С. 60-66.
2. Эмирова А.Е. Международная логистика: учебное пособие для вузов. – Москва: Юрайт, 2022. – 173 с.
3. Хмелева Г.А., Цегледи Т. Европейский опыт развития международных транспортных коридоров и уроки для России // Universum: экономика и юриспруденция. – 2022. – № 1 (88). – С. 8-11.
4. Белая книга – Транспорт – Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе. – Люксембург: Бюро публикаций ЕС, 2011. – 28 с.
5. Transport in the European Union Current Trends and Issues [Электрон. ресурс]. – 2018. URL: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-06/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (дата обращения 07.09.2024).

6. Safe, sustainable and connected transport [Электрон. ресурс] – 2023. – URL: [https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actionstopic/transport\\_en](https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actionstopic/transport_en) (дата обращения 07.09.2024).

## References

1. Zamaraeva E.N. Stanovlenie i razvitie mezhdunarodnyh transportnyh koridorov (zarubezhnyj i otechestvennyj opyt) [Establishment and development of international transport corridors (foreign and domestic experience)], Upravlenie cepyami postavok v transportno-logisticheskikh sistemah: sb. materialov II Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii [Supply chain management in transport and logistics systems: collection of materials of the II International Scientific and Practical Conference], Ed. by G.V. Savin, 60-66 (2021). [in Russian]
2. Emirova A.E. Mezhdunarodnaya logistika: uchebnoe posobie dlya vuzov [International logistics: a textbook for universities] (Yurait, Moscow, 2022, 173 p.). [in Russian]
3. Khmeleva G.A., Tsegledi T. Evropeiskii opyt razvitiya mezhdunarodnyh transportnyh koridorov i uroki dlya Rossii [European experience in the development of international transport corridors and lessons for Russia], Universum: ekonomika i yurisprudenciya [Universum: Economics and Law], 1 (88), 8-11 (2022). [in Russian]
4. Belaya kniga – Transport – Strategicheskii plan dlya edinoi evropeiskoi transportnoi zony: v napravlenii k konkurentosposobnoj i resursoeffektivnoj transportnoi sisteme [White Paper – Transport – Strategic Plan for a Single European Transport Area: towards a competitive and resource-efficient transport system] (Byuro publikacii ES, Lyuksemburg, 2011, 28 p.). [in Russian]
5. Transport in the European Union Current Trends and Issues [Electronic resource]. – 2018. Available at: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-06/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (Accessed: 07.09.2024).
6. Safe, sustainable and connected transport [Electronic resource]. – 2023. Available at: [https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actionstopic/transport\\_en](https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actionstopic/transport_en) (Accessed: 07.09.2024).

**Г.Ж. Құлынтай, Р.Б. Абдуллин**

*Зулқарнай Алдамжар атындағы Қостанай әлеуметтік-техникалық университеті,  
Қостанай, Қазақстан*

## **Көлік дәліздерін қалыптастырудағы Еуропалық одақтың тәжірибесі**

**Андатпа.** Мақала Еуропалық одақтың көлік дәліздерін құрудағы тәжірибесін зерттеуге арналған. Батыс Еуропаның географиялық тығыздығы қаржылық және уақыттық шығындарды, сондай-ақ тасымалдау кезіндегі тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік беретін жүктерді жеткізудің тиімді жүйелерінің қажеттілігіне байланысты. Бұл логистика принциптеріне негізделген Халықаралық бағдарламалар мен ұлттық жобалардың дамуына әкелді. Еуропалық Одақ интеграцияланған көлік жүйесін құруда жетістікке жетті, бұл осы салада жүргізіліп жатқан саясаттың сәттілігін көрсетеді. Бүгінгі таңда интеграция саласындағы халықаралық тәжірибеге қызығушылық бар. Көлік инфрақұрылымын дамыту бұл процестің шешуші факторы болып

табылады, өйткені ол тиімдірек және интеграцияланған экономикалық одақтар құруға мүмкіндік береді. Бұл тұрғыда қызықты зерттеу объектісі-интеграцияның ең терең дәрежесі бар интеграциялық бірлестік болып табылатын Еуропалық Одақтың тәжірибесі. Халықаралық сауданың негізгі бағыттары болып табылатын Еуропалық халықаралық көлік дәліздерінің қалыптасуы мен жұмыс істеуіне байланысты заңдылықтарды анықтау және жалпылау қажет. Автор Еуропалық Одақ арқылы өтетін көлік дәліздері арқылы тауарлардың экспорттық және импорттық ағындарын тартуға ықпал ететін негізгі элементтерді бөліп көрсетті. Көлік нарығының интеграциясы және келісілген көлік саясатын жүзеге асыру тауарлар мен қызметтердің бірыңғай нарығын құрудың негізі болып табылады. Еуропалық Одақтың халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру жөніндегі тәжірибесін Еуразиялық экономикалық одақтың жергілікті деңгейде жобаларды іске қосу, оларды міндетті түрде бірлесіп қаржыландыру тетігі бөлігінде пайдалану, сондай-ақ бір немесе бірнеше өзара байланысты халықаралық көлік дәліздерінің дамуын үйлестіру жөніндегі арнайы бағдарламалық құжаттарды қабылдау мүмкіндігі туралы қорытынды жасалды.

**Түйін сөздер:** еуропалық тәжірибе, Еуропалық Одақ, Бірыңғай көлік кеңістігі, инфрақұрылым, тенденциялар, көлік саясаты, көлік жүйесі.

**G.Zh. Kulyntay, Abdullin R.B.**

*Zulharnay Aldamzhar Kostanay Socio-Technical University, Kostanay, Kazakhstan*

### **Experience of the European Union in the formation of transport corridors**

**Abstract.** The article is devoted to the study of the experience of the European Union in the formation of transport corridors. The geographical density of Western Europe determines the need for efficient cargo delivery systems that will minimize financial and time costs, as well as risks during transportation. This has led to the development of international programs and national projects based on the principles of logistics. The European Union has succeeded in creating an integrated transport system, which reflects the success of the policy pursued in this area. Today, there is an interest in international experience in the field of integration. The development of transport infrastructure is a key factor in this process, as it allows for the creation of more efficient and integrated economic unions. An interesting research object in this context is the experience of the European Union, which is an integration association with the deepest degree of integration. It is necessary to identify and summarize the patterns associated with the formation and functioning of European international transport corridors, which are key routes for international trade. The author highlights the main elements that contribute to attracting export and import flows of goods through transport corridors passing through the European Union. The integration of the transport market and the implementation of a coordinated transport policy are the cornerstones of the creation of a single market for goods and services. The conclusion is made about the possibility of using the experience of the European Union in the formation of international transport corridors by the Eurasian Economic Union in terms of the mechanism for launching projects at the local level, their mandatory co-financing, as well as the adoption of special program documents to coordinate the development of one or more interconnected international transport corridors.

**Keywords:** european experience, European Union, common transport space, infrastructure, trends, transport policy, transport network, transport system.

**Сведения об авторах :**

**Құлынтай Г.Ж.** – аға оқытушы, Зулқарнай Алдамжар атындағы Қостанай әлеуметтік-техникалық университеті, Қостанай, Қазақстан.

**Абдуллин Р.Б.** – тарих ғылымдарының кандидаты, Қоғамдық-гуманитарлық пәндер кафедрасының профессоры, Зулқарнай Алдамжар атындағы Қостанай әлеуметтік-техникалық университеті, Қостанай, Қазақстан.

**Kulintay G.Zh.** – Senior Lecturer, Zulharnay Aldamzhar Kostanay Socio-Technical University, Kostanay, Kazakhstan.

**Abdullin R.B.** – Candidate of Historical Sciences, Professor of the Department of Social and Humanities, Zulharnay Aldamzhar Kostanay Socio-Technical University, Kostanay, Kazakhstan.



Copyright © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).