

## РЕАЛИЗАЦИЯ ПОТЕНЦИАЛА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СТРАН ЕАЭС В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Л.А. Захарченко<sup>1</sup>, Г. Б. Медведева<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Брестский государственный технический университет  
Республика Беларусь, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267  
medgb@mail.ru

*Рассматриваются направления перестройки системы международных транспортных коридоров и проблемы трансформации логистических цепочек стран ЕАЭС.*

*Ключевые слова. Транспортные коридоры, потенциал, логистика, цепи поставок, грузоперевозки.*

## REALIZATION OF THE POTENTIAL OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS OF THE EAEU COUNTRIES IN MODERN CONDITIONS

L.A. Zakharchenko<sup>1</sup>, G. B. Medvedeva<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Brest State Technical University  
Republic of Belarus, 224017, Brest, st. Moscowskaya, 267  
medgb@mail.ru

*The directions of restructuring the system of international transport corridors and the problems of transforming the logistics chains of the EAEU countries are considered.*

*Keywords. Transport corridors, potential, logistics, supply chains, cargo transportation.*

### **Введение**

В современных условиях происходят существенные изменения в геополитической ситуации, перестраиваются транспортно-логистические цепочки, изменяются конфигурация международных транспортных коридоров (МТК), объемы и маршруты грузопотоков. Возникает необходимость адаптироваться к данной ситуации, и строить экономические отношения на новых принципах, создавать новые устойчивые логистические цепочки и ускоренно развить новые международные маршруты, а так же более интенсивно использовать потенциал существующих и создающихся интеграционных объединений.

### **Результаты и обсуждение**

По мнению экспертов, использование транспортно-логистического потенциала ЕАЭС, который обусловлен географическим и геополитическим положением государств-членов Союза, может способствовать улучшению инфраструктуры, развитию транспортных, транзитных и логистических связей, стандартизации и гармонизации правил и норм внутри общего экономического пространства [1].

Необходимо отметить, что роль транспортно-логистической отрасли в евразийской экономической интеграции является центральной, а развитие международных транспортных коридоров на всем евразийском пространстве является одной из самых важных стратегических задач. За последнее время странами ЕАЭС приняты ряд правовых документов, направленных на последовательное построение единого транспортного пространства с применением единых стандартов и цифровых инструментов, реализуются мероприятия, направленные на повышение скоординированности транспортной политики государств-членов ЕАЭС.

По территории государств-членов проходит сеть важнейших сложившихся МТК: Панъевропейские транспортные коридоры (Критские коридоры), МТК Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), коридоры Центральноазиатского регионального экономического содружества (ЦАРЭС), МТК «Европа–Западный Китай», Транскаспийский МТК, МТК «Север–Юг», «Восток–Запад», а также утвержден перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (Распоряжение ЕЭК, 2021 г.), проходящие через территории стран Союза и с учетом направлений реализации евразийской интеграции.

Сложившаяся структура основных внешнеторговых партнеров государств ЕАЭС, а также растущие объемы и новые направления товаропотоков являются объективной основой для создания Евразийского транспортного каркаса, которой объединит сеть международных транспортных коридоров на евразийском пространстве по осям Восток–Запад и Север–Юг, тем самым объединяя страны Центральной Азии и обеспечивая эффективную торговую связь между Азией, Европой и Ближним Востоком. В этой связи актуализируется роль мультимодального МТК «Север – Юг».

Данный МТК имеет три основные ветви: западная, проходящая по западному берегу Каспийского моря через Россию и Азербайджан и ведущая в Иран; восточная, проходящая по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркменистан, грузоперевозки по которой возможны как по суше, так и по Каспийскому морю (в Астрахань); транскаспийская ветка, которая выводит грузы из Баку в Турцию и страны ЕС.

Активное вовлечение данного МТК в перестройку товарных потоков не только позволит расширить географию перевозок в Индию, Пакистан, страны Персидского залива, Закавказья и Центральной Азии, но также поможет заместить отдалённые порты Балтики для сообщения со странами Африки и Азии по кратчайшему маршруту – через порты Ирана, Индии, Пакистана. При этом, по данным ЕАБР, развитие грузоперевозок по коридору «Север–Юг» представляет значительный интерес для государств-участников ЕАЭС. На долю этих стран приходится 75% потенциального объема контейнерных перевозок. Ключевое значение данного МТК имеет комбинация стабильности сквозного тарифа и высокой скорости доставки, которая сократится как минимум на 25%. Значительным для стран ЕАЭС является благоприятный эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтным железнодорожным маршрутом Баку – Тбилиси – Карс (БТК), поскольку в результате данной стыковки становится возможным развитие контейнерных перевозок между ЕАЭС, Грузией и Турцией [2].

Главное преимущество МТК «Север – Юг» – это двукратное сокращение времени на доставку товаров и возможность обойти Босфор и Суэцкий канал. По мнению экспертов, данный коридор обладает значительным потенциалом для некоторых товарных категорий – пригодных (продовольствие, металлы, древесина и бумага, минеральные удобрения) и непригодных для контейнеризации, совокупный потенциал грузовых перевозок по МТК «Север – Юг» ожидается от 17 до 32 млн тонн в перспективе к 2030 году [1].

В этих условиях транспортная сеть государств-членов ЕАЭС становится все более привлекательной для инвесторов и предпринимателей, предоставляя новые возможности для развития торговых и логистических компаний. Полное раскрытие потенциала экономики Евразийского континента связано с достижением «бесшовности» транспортных сообщений через цифровизацию транспортных перевозок

Анализ международных транспортных коридоров в пространстве стран ЕАЭС показывает разную степень их вовлеченности в международные транзитные транспортные коридоры. В силу особенностей географического положения, наиболее активно вовлечены в систему евразийских МТК Российская Федерация и Республика Казахстан, они обладают диверсифицированной транспортной сетью, хорошо обеспечены транспортно-логистической инфраструктурой и принимают участие в осуществлении грузоперевозок в направлении Китай – Европа.

Для Республики Беларусь максимальный потенциал и перспективы вовлечения в МТК «Север - Юг» связаны с западной ветвью. Интерес к этому направлению возрастает со стороны участников транспортной отрасли, продавцов и покупателей товаров в условиях роста ограничений со стороны стран ЕС. Так, введен запрет на перевозку грузов автомобильным транспортом по территории ЕС, в том числе транзитом, перестали действовать страховые договоры в отношении транспортных средств Беларуси и России и другие, что привело к задержкам по срокам доставки на всех участках логистических цепочек и полное непонимание принципов работы системы по новым правилам в целом. Таким образом, ситуация сотрудничества для транспортных компаний Беларуси со странами Евросоюза характеризуется неопределенностью, результатом которой является тот факт, что экспорт из Беларуси в страны Европейского союза и Северной Америки сократился на 16-18 млрд долларов.

Среди основных наиболее перспективных товаров, которые могут быть экспортированы по этому коридору для Республики Беларусь это: калийные удобрения, электрические машины и оборудование, черные металлы парфюмерно-косметические товары, продукция легкой промышленности, продукты питания (молочные продукты, мясо птицы и мясо КРС) и другие.

При сопряжении МТК «Север – Юг» с коридором «ТРАСЕКА» существует возможность привлечения части грузопотока минеральных удобрений (главным образом в контейнерах), прорабатываются варианты транспортировки удобрений в контейнерах в Индию через порт Астрахани и МТК «Север-Юг» (по территорию России и Ирана) [2]. Причем, развитие контейнерных перевозок рассматривается как очень перспективный, только на период до 2025 и 2030 годов по маршруту Россия/Беларусь – Иран составит по базовому сценарию 2,7 тыс. ДФЭ в год к 2025 г. и к 2030 г. – 3,3 тыс. ДФЭ [3].

Одним из главных вызовов и проблем реализации транзитного потенциала стран ЕАЭС является необходимость согласования и координации действий между государствами-членами. Различные правила, нормы и стандарты, а также различия в инфраструктуре и технических возможностях затрудняют эффективную организацию и функционирование транспортных коридоров. Необходимо совершенствовать таможенные процедуры для облегчения перевозок грузов. Бюрократические процессы и длительные очереди на границах между государствами-членами только замедляют транспортировку и увеличивают затраты для предприятий.

Другой проблемой является отсутствие достаточного финансирования для развития и модернизации инфраструктуры. Строительство новых дорог, железных дорог, портов и аэропортов требует значительных инвестиций, которые не всегда доступны для государств-членов ЕАЭС. Это может замедлить процесс развития транспортных коридоров и ограничить их эффективность. Требуется совместное решение и создание механизмов коллективного финансирования с участием Евразийского банка развития, который учитывал бы распределение проектных рисков, хеджирование и иные инструменты. Необходимо дальнейшее развитие различных механизмов проектного и венчурного финансирования (в том числе государственно-частного партнерства, грантов), механизма консорциумов, возможностей участия в реализации проектов совместно с третьими сторонами, в том числе с международными финансовыми институтами.

Принятая цифровая повестка стран ЕАЭС и реализуемые проекты построения цифровых национальных сервисов (всего 11) показал существенные ограничения процедурного, технического и иного характера. Отсутствуют проекты по созданию цифрового инструмента контроля всей транспортной системы стран ЕАЭС, системы моделирования транспортных потоков с применением технологий искусственного интеллекта и «Big Data» [4].

Цифровизация транспортных коридоров позволяют преодолеть указанные ограничения, автоматизировать и оптимизировать процессы управления транспортными потоками, обеспечивая более эффективное использование транспортной инфраструктуры, сокращение времени доставки грузов и снижение затрат на перевозки. А с учетом того, что для международных перевозчиков конкретными критериями привлекательности трансграничных перевозок вы-

ступают: высокая скорость доставки, выражающаяся в минимизации транзитного времени, минимум логистических издержек, сохранность груза при транспортировке и высокое качество логистического обслуживания трансграничного грузопотока становится очевидным. Высокая значимость использования цифровых инструментов и создания единой информационной среды

Наконец, важно учитывать экологические аспекты при развитии транспортных коридоров. Увеличение объемов транспортировки может привести к увеличению выбросов парниковых газов и негативному воздействию на окружающую среду. Поэтому необходимо принимать меры для сокращения экологического следа транспортной деятельности и поощрять использование более экологически чистых видов транспорта.

### **Заключение**

В целом, решение этих вызовов и проблем требует сотрудничества и координации между государствами-членами ЕАЭС, а также активного привлечения инвестиций и разработки соответствующих стратегий и политик. Только через совместные усилия можно достичь эффективной трансформации транспортно-логистических систем стран ЕАЭС и обеспечить их успешное развитие и интеграцию в мировую экономику.

### **Список использованных источников**

1. Медведева, Г. Б., Захарченко Л. А. Трансформация транспортных потоков Республики Беларусь в современных условиях // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика: материалы III Национальной научно-образовательной конференции : в 2 ч., Санкт-Петербург, 28 октября 2022 года. Том Часть 1. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2022. С. 316-322. EDN JYSTSH.

2. Медведева, Г. Б., Захарченко Л., Обуховская О. А. Реализация цифровых технологий в логистических процессах: опыт и перспективы в Беларуси // Логистические системы в глобальной экономике. 2022. № 12. С. 185-188. EDN DCTINB.

3. Проект МТК «Север–Юг»: проблемы и перспективы. [Электронный ресурс]. URL: <https://zavtra.ru/books/...> (дата обращения 06.09.2023).

4. О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь». [Электронный ресурс]. URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-\\_p.-7.4.1\\_.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-_p.-7.4.1_.pdf) (дата обращения 04.09.2023)

### **Reference**

1. Medvedeva G. B., Zaharchenko L. A. Transformacija transportnyh potokov Respubliki Belarus' v sovremennyh uslovijah // Logistika: forsajt-issledovanija, professija, praktika: materialy III Nacional'noj nauchno-obrazovatel'noj konferencii : v 2 ch., Sankt-Peterburg, 28 oktjabrja 2022 goda. Tom Chast' 1. Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskij gosudarstvennyj jekonomicheskij universitet, 2022. S. 316-322. EDN JYSTSH.

2. Medvedeva G. B., Zaharchenko L. A., Obuhovskaja O. A. Realizacija cifrovych tehnologij v logisticheskikh processah: opyt i perspektivy v Belarusii // Logisticheskie sistemy v global'noj jekonomike. 2022. № 12. S. 185-188. EDN DCTINB.

3. Proekt MTK «Sever–Jug»: problemy i perspektivy. URL: <https://zavtra.ru/books/...>

4. O sozdanii i razvitii transportnoj infrastruktury na territorijah gosudarstv – chlenov Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza v napravlenijah «Vostok – Zapad» i «Sever – Jug», v tom chisle v ramkah soprjazhenija s kitajskoj iniciativoj «Odin pojas, Odin put'». Available at : [https://eec.eaeunion.org /upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-\\_p.-7.4.1\\_.pdf](https://eec.eaeunion.org /upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-_p.-7.4.1_.pdf).