

местных туристических маршрутов с ОАО «РЖД». Здесь также актуальны смешанные (мультимодальные) пассажирские перевозки по инфраструктуре общего и необщего пользования.

5 Мероприятия по развитию кадрового потенциал работников ППЖТ.

Предприятия промышленного железнодорожного транспорта реализуют в этом отношении программы мотивации, подготовки квалифицированных специалистов внутри компании, взаимодействуют с профильными учебными заведениями (например, с железнодорожными вузами страны), школами, внедряют реферальные программы для сотрудников, обеспечивают комфортные условия труда, современное оборудование.

6 Интеграция ППЖТ в проекты развития международных транспортных коридоров и маршрутов. Для развития международных транспортных коридоров будет актуально задействование инфраструктуры путей необщего пользования: контейнерных площадок, путевого хозяйства промышленно-производственных особых экономических зон и технологических парков, площадок по отстоя вагонов на глобальных транспортных маршрутах.

Список литературы

1 Пути необщего пользования: актуальные вопросы и векторы развития. – М. : ИК «РЖД-Инвест», 2025. – 106 с.

УДК 656.02:339.982(476)

АНАЛИЗ РИСКОВ ОСВОЕНИЯ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

Ю. П. ЯКУБУК

БЕЛНИИТ «ТРАНСТЕХНИКА», г. Минск

На современном этапе развития для Беларуси крайне важно создание надёжных транспортных маршрутов в юго-восточном направлении, которое позволит расширить торгово-экономическое сотрудничество страны с Индией, Ираном и другими государствами Глобального Юга, представляющее значительные перспективы для торговли и интеграции.

Перераспределение направления движения грузопотоков является драйвером формирования, совершенствования и раскрытия потенциала ранее не в полной мере задействованных транспортных систем, ярким примером которых выступает мультимодальный международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг». Общая протяженность коридора составляет более 7 тыс. км. Стержневое направление коридора (Бусловская – Астрахань) протяженностью 2513 км проходит по территории России с ответвлением Берлин – Варшава – Минск – Москва; южнее Астрахани МТК разделяется на 3 маршрута (западный, транскаспийский и восточный) в направлении Ирана с возможностью перегрузки на морской транспорт и доставки в Индию.

Республика Беларусь уже использует мощности МТК «Север – Юг» для доставки экспортных грузов, однако пока объемы перевозок остаются незначительными. Актуальной является проблема обеспечения экономической безопасности перевозок в рамках МТК, ее решение предполагает выявление существующих рисков с целью дальнейшего управления ими.

Риски, связанные с освоением МТК «Север – Юг», можно сгруппировать в несколько категорий.

Геополитические риски:

- отсутствие государства-драйвера, готового взять на себя продвижение и финансирование международного транспортного коридора;
- риски отвлечения стран – участниц МТК «Север – Юг» на реализацию других альтернативных проектов, таких как ТРАСЕКА, Срединный коридор, Лазуритовый коридор;
- региональная нестабильность, включая конфликты на Кавказе, напряженность между Индией и Пакистаном, конкуренция интересов между Индией и Китаем.

Социально-экономические риски:

– риски сохранения невысокого уровня производства и потребления стран – участниц МТК, что ограничивает возможности развития между ними внешней торговли и может привести к недозагруженности коридора;

– низкая доля высокодоходных товаров в грузопотоке МТК, что снижает эффективность автомобильных и мультимодальных перевозок;

– ограничения со стороны стран – участниц проекта, связанные с провозом продукции, содержащей спирт (такие грузы запрещены к перевозке по территории Ирана), а также частые обновления списков товаров, которые запрещены к ввозу.

Природные и экологические риски:

– неблагоприятные погодные условия по транскаспийскому маршруту МТК – в течение продолжительных периодов из-за сильных ветров невозможна эксплуатация каспийских портов, что приводит к необходимости длительного пребывания грузов в порту и увеличению затрат;

– на западном маршруте «узким горлышком» выступает участок Военной Грузинской дороги между Квешети и Коби. Из-за неблагоприятных погодных условий в горной местности, проезд транспорта становится невозможным примерно 100 дней в году.

Инфраструктурные риски:

– недостаточная пропускная способность морских портов Ирана, таких как Бендер-Аббас и Чабахар;

– российские порты Оля и Астрахань нуждаются в модернизации производственных мощностей и портовой инфраструктуры. Кроме того, недостаточно развиты железнодорожные подходы к порту Оля, что ограничивает возможности перевозки грузов в этом направлении. Зимой порты Астрахань и Оля замерзают, и для обеспечения судоходства в этот период необходимы ледоколы;

– недостаток качественных автомагистралей в Центральном Иране и на севере Индии, особенно в горных районах, что замедляет развитие автомобильных перевозок;

– недостаток современных терминалов для быстрого перевода грузов между морским, железнодорожным и автомобильным транспортом. В Азербайджане и Иране критически не развиты склады временного хранения и автоматизированные системы управления грузами;

– риски затягивания сроков строительства при формировании сквозной железнодорожной инфраструктуры. В 2023 г. были подписаны соглашения по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута Решт – Астара в Иране стоимостью 1,6 млрд евро (1,3 млрд евро – кредит РФ, остальное – средства иранской стороны и инфраструктурных банков). Окончание работ запланировано на 2027 г. В то же время сохраняются существенные различия в пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на западном участке маршрута: от 60 млн т грузов на российском участке, 30 млн т на азербайджанском участке и до 10 млн т на иранском участке. Кроме того, железные дороги Ирана практически полностью неэлектрифицированы, что приводит к увеличению стоимости перевозок;

– разная ширина железнодорожной колеи в России, Иране и Индии. Для обеспечения бесперебойного движения грузов необходимо перегружать их на стыковых пунктах, что увеличивает время и стоимость перевозок. Из-за разницы в ширине колеи время в пути увеличивается на 2–3 дня, что приводит к задержкам в доставке грузов и увеличению логистических затрат [1]. На Восточном маршруте не хватает мощностей на перегруз при смене колеи на пограничных переходах в Сараксе (Туркменистан) и Инче-Буруне (Иран), а также сохраняется долгое транзитное оформление в иранском Бендер-Аббасе [2].

Риски дефицита подвижного состава:

– нехватка вагонов, контейнеров (в частности рефрижераторных);

– низкое качество и высокий уровень износа подвижного состава;

– отмечается дефицит судов для осуществления перевозок по Каспийскому морю, существует проблема с их техническими характеристиками и износом.

Организационно-управленческие риски:

– сохранение разрозненных систем таможенного оформления, которые создают бюрократические задержки;

– административные барьеры и бюрократические процедуры, серьёзно замедляющие транзитные перевозки. В исследовании Евразийского банка развития указывается на более чем 40 нетарифных и других ограничений [3].

Информационные риски:

- риски недостижения современных стандартов ведения транспортно-логистического бизнеса в отдельных странах по маршруту МТК;
- сложности в налаживании обмена информацией между таможенными органами, операторами железных дорог, участниками перевозочного процесса разных стран, в том числе в целях отслеживания грузов в рамках МТК;
- отсутствие единообразия и интеграции используемых современных решений в области информационных технологий участниками транспортно-логистического процесса.

Инвестиционные риски:

- риски дефицита инвестиционных ресурсов. По оценкам Евразийского банка развития, общий объем необходимых инвестиций только в инфраструктуру коридора «Север – Юг» составляет 38,2 млрд дол. [4];
- несбалансированность инвестиционных вложений на разных маршрутах МТК. Основная часть инвестиций в развитие МТК «Север – Юг» на период 2022–2030 гг. запланирована для формирования западной ветки маршрута (69 %), на Транскаспийский и Восточный маршруты приходится 19 и 12 % соответственно [5].

Выявление и анализ рисков освоения Республикой Беларусь транспортных маршрутов МТК «Север – Юг» будут способствовать определению перспективных направлений международного сотрудничества со странами – участницами МТК и разработке системы организационно-экономических, коммерческо-правовых, технических и технологических мероприятий с целью обеспечения конкурентоспособности субъектов внешней торговли и транспортной деятельности на международном рынке.

Список литературы

- 1 Транзитный прорыв: как коридор «Север – Юг» меняет логистическую карту мира. – URL: <https://glavportal.com/materials/tranzitnyj-proryv-kak-koridor-sever-yug-menyaet-logisticheskuyu-kartu-mira> (дата обращения: 17.03.2025).
- 2 МТК «Север – Юг» и его роль в современной евразийской логистике. – URL : <https://e-cis.info/news/566/128172/> (дата обращения: 15.06.2025).
- 3 **Горбунов, А. А.** Некоторые вопросы транспортной политики России в условиях западных санкций / А. А. Горбунов // Социальные и гуманитарные знания. – 2024. – Т. 10, № 2. – С. 144–151.
- 4 **Байрамлы, Р.** Взаимосвязанность Беларуси и Азербайджана. Сопряжение транспортно-логистических коридоров / Р. Байрамлы, А. Бояшов. – 2024. – 17 с. – URL: <https://aircenter.az/uploads/siDL7vOqty91.pdf> (дата обращения: 16.06.2025).
- 5 Международные транспортные коридоры: тенденции и перспективы развития в транспортной системе России / Е. Л. Кузина, Е. А. Василенко, М. А. Кузина [и др.] // Транспортное дело России. – 2024. – № 3. – С. 18–22.