

УДК 656.02:339.97(476)

Ю. П. ЯКУБУК
БелНИИТ «ТРАНСТЕХНИКА»

УПРАВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОРИДОРАМИ С УЧАСТИЕМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: АКТУАЛЬНОСТЬ И НАПРАВЛЕНИЯ КООРДИНАЦИИ

Обоснована необходимость активного участия Республики Беларусь в развитии международных транспортных коридоров (МТК) евразийского региона, выявлен недостаточный уровень координации при управлении МТК со стороны стран-участниц, определены перспективные направления международного сотрудничества в управлении МТК.

Согласно тенденциям современного этапа экономического развития логистические возможности имеют все большее влияние на благосостояние как государств, являющихся местами производства и рынками сбыта, так и стран, чьи территории используются для транзита грузов.

Ограничения возможностей европейских перевозок, смещение центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива обусловили повышенный интерес к развитию системы международных транспортных коридоров (МТК).

На пространстве ЕАЭС определены несколько систем МТК, среди которых железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог), коридоры Евразийского транспортного каркаса (Евразийский банк развития), маршрутная сеть МТК (Европейская экономическая комиссия ООН), евразийские транспортные коридоры и маршруты ЕАЭС (Евразийская экономическая комиссия) и др.

В настоящее время наиболее задействованным для обслуживания внешней торговли и реализации транзитного потенциала Беларуси является МТК «Восток – Запад» (включающий Северный и Центральный евразийские коридоры). Координация данного коридора осуществляется на нескольких уровнях:

– на уровне ЕАЭС и СНГ, поскольку большинство участников данных интеграционных объединений являются и участниками МТК. Например, в ЕАЭС разработаны План мероприятий для реализации пункта 7.4.1 «Создание и развитие 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» Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года; Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС (распоряжение Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19); Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров (распоряжение Коллегии ЕЭК от 05.12.2023 № 179); «Дорожная карта» по выполнению Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы. На уровне СНГ ежегодно проводятся координационные транспортные совещания государств-участников СНГ; в 2024 г. был разработан План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года; – в рамках развития Экономического пояса Шелкового пути, являющегося частью инициативы Китая «Один пояс, один путь» (ОПОП). Периодически (в 2017, 2019 и 2023 гг.) в Китае проходит форум по международному сотрудничеству в рамках инициативы ОПОП, который служит многосторонней платформой для обсуждения и координации сотрудничества. Китай является главным координатором развития проекта и его основным инвестором. В целях финансирования проектов концепции ОПОП в 2014 году в Китае были созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Широко осуществляется прямое инвестирование в проекты инициативы со стороны китайских государственных и частных компаний. Взаимодействие Китая со странами – участниками инициативы выстраивается главным образом посредством заключения двусторонних меморандумов.

Кроме того, существенными перспективами для развития обладает мультимодальный МТК «Север – Юг», обеспечивающий растущие объемы грузопотока стран СНГ с государствами Ближнего Востока и Индией. Республика Беларусь использует мощности МТК «Север – Юг» для доставки экспортных грузов контейнерными поездами в Азербайджан, далее – автомобильным транспортом в Иран, Ирак и Афганистан с возможностью погрузки на морское судно в порту Бендер-Аббас до индийских портов Мундра и Нава-Шева; однако объемы перевозок остаются незначительными.

Сотрудничество по развитию МТК «Север – Юг» осуществляется преимущественно на двусторонней основе между основными странами-участницами (между Россией и Казахстаном, Россией и Ираном, Россией и Азербайджаном, Ираном и Азербайджаном). Помимо двусторонних соглашений, разрабатываются и многосторонние документы, такие как «дорожная карта» по развитию Восточной ветви МТК «Север – Юг» на 2024–2025 годы с участием России, Казахстана, Туркменистана и Ирана; Соглашение о развитии транспортного коридора «Север – Юг» от 8 ноября 2017 года, подписанное Азербайджаном,

Беларусью, Ираном и Россией. Вопросы развития МТК «Север – Юг» регулярно входят в повестку заседаний рабочей группы по вопросам международных транспортных коридоров Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ.

Перспективной целью для Республики Беларусь является переориентация внешнеторговых потоков в сообщении со странами Восточной и Юго-Восточной Азии на **Северный морской путь** (СМП). Координатором эксплуатации СМП является Администрация Северного морского пути Российской Федерации, однако она не обладает достаточными полномочиями для управления его развитием, а также для организации международного сотрудничества с заинтересованными странами.

Таким образом, координация управления развитием МТК характеризуется более высоким уровнем для МТК «Восток – Запад», в меньшей степени характерна для МТК «Север – Юг» и СМП. В то же время комплексное решение задачи по развитию МТК требует разработки и внедрения эффективных механизмов управления, а большинство принимаемых мер должны быть основаны на межгосударственном взаимодействии с привлечением максимального количества участников МТК.

Основные меры по повышению уровня координации управления МТК приведены далее.

1 Формирование межгосударственного координационного органа управления МТК, в рамках которого страны – участницы МТК могут разрабатывать стандарты и механизмы координации и управления при создании и эксплуатации национальных частей транспортного коридора.

Основные задачи координационного органа управления МТК должны включать:

- организацию транспортных коридоров и требований к их техногенной безопасности с учетом возможности увеличения в будущем скорости движения транспортных средств, экологических требований и использования экологически чистых видов транспорта, взаимодействия различных видов транспорта;

- анализ и прогнозирование объемов внешней торговли и грузооборота между странами – участницами МТК, величины транзитных перевозок, потенциала использования различных видов транспорта, что необходимо при принятии решений о развитии инфраструктурных объектов;

- повышение уровня технического оснащения МТК, определяющего потенциал их пропускной способности;

- разработку комплексной системы оценки и управления рисками, направленной на обеспечение безопасности транспортного обслуживания, высокий уровень сохранности грузов, прозрачность и безопасность обмена данными, устойчивость цепи поставок;

– разработка критериев оценки эффективности МТК, таких как сбалансированность развития транспортной инфраструктуры МТК, сроки следования грузов по МТК от производителя до потребителя продукции по сравнению с конкурентными маршрутами, конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте МТК, безопасность и своевременность доставки, сохранность грузов; полноту, достоверность и своевременность информации о поставляемых грузах; уровень логистической эффективности интермодальных перевозок; мощность транспортно-складских комплексов, качество их работы и эффективность протекания логистических процессов; эффективность осуществления таможенных операций, уровень суммарного риска транспортно-логистических процессов;

– оценку качества транспортного обслуживания на сети МТК и выявление направлений его повышения. К основным параметрам качества транспортного обслуживания относят своевременность, сроки и скорость доставки, сохранность перевозимой продукции, безопасность перевозок, экологичность, комплексность транспортного обслуживания;

– создание единого логистического оператора МТК, способного предоставлять комплексный сервис мультимодальных перевозок. Единый оператор может быть создан по модели совместного многостороннего предприятия. К его функциям целесообразно отнести следующие: организацию контейнерных перевозок, организацию обмена информацией на основе комплексной системы мониторинга, определение согласованных подходов по расчету ставок на перевозку, улучшение координации между пограничными службами и таможенными органами для упрощения обработки транзитных грузов.

2 Совершенствование и гармонизация нормативно-правовой базы, определяющей функционирование МТК, что в свою очередь будет стимулировать увеличение объемов товарооборота и развитие внешней торговли стран на протяжении МТК. Выделим следующие направления:

– совершенствование процедур пересечения границ, в том числе транспортного, таможенного, фитосанитарного, ветеринарного контроля;

– гармонизация таможенных систем стран, входящих в МТК;

– совершенствование нормативно-правовой базы в области безопасности перевозок; гармонизация национальных стандартов и требований к транспортным средствам и объектам инфраструктуры;

– создание совместных механизмов мониторинга, раннего предупреждения, оперативного реагирования и ликвидации последствий нештатных ситуаций, развитие международных соглашений в данной сфере [1];

– контроль стоимости топлива на протяжении МТК;

– создание единой базы объектов транспортно-логистической инфраструктуры, единых стандартов документооборота и решений для сквозного мониторинга груза при смене транспортного средства.

3 Сотрудничество по модернизации подвижного состава, используемого в международных перевозках по МТК, в том числе рефрижераторного автотранспорта, вагонов, контейнеров, цистерн и т. д. Особой точкой приложения многосторонних усилий может быть совместное производство контейнеров и подвижного состава. Эта инициатива отвечает тенденции роста спроса на контейнерные перевозки. Мощности по производству контейнеров в Беларуси функционируют в Осиповичах, Молодечно. Совместные проекты по производству контейнеров позволят снизить зависимость логистических операторов от привязки к одному виду транспорта.

4 Развитие инфраструктуры выступает важнейшим шагом в повышении эффективности функционирования МТК.

В контексте развития МТК необходимо преобразование существующих и независимо развивающихся автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей, аэропортов, речных и морских портов, железнодорожных и автомобильных терминалов в единую сеть, охватывающую все страны, входящие в МТК.

Координация развития инфраструктуры включает в себя следующие блоки:

- совершенствование системы международной координации развития логистической системы, согласование технологических особенностей имеющейся инфраструктуры;

- развитие автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, что является обязательным условием увеличения пропускной способности МТК, в том числе реконструкция и электрификация железнодорожных линий; расширение и модернизация автомобильных дорог;

- развитие портовой инфраструктуры: строительство портовых элеваторов, крытых складов и складских площадок, терминалов; проведение дноуглубительных работ, внедрение современных средств управления движением судов в портах, обеспечение железнодорожных и автомобильных подходов к портам с достаточной пропускной способностью;

- модернизация и создание новых инфраструктурных объектов в пунктах пересечения границ,

- развитие объектов придорожной инфраструктуры (заправочные станции, станции технического обслуживания, стоянки);

- создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в точках передачи груза с одного вида транспорта на другой. Данное развитие требует строительства новых складских площадей, оптово-распределительных центров, складов для специальных видов грузов (опасных, скоропортящихся), создание совместных контейнерных и наливных терминалов;

- создание системы экономических преференций для развития инфраструктуры и повышения качества и комплексности предоставляемых услуг.

5 Формирование цифровых МТК является перспективным инструментом координации международных маршрутов, позволяющим улучшить мониторинг, эффективность и оперативное реагирование на возникающие риски.

К основным элементам цифрового МТК можно отнести:

- создание единой электронной системы документооборота, что дает возможность быстрого оформления и обмена документами, обеспечивает быстрый пропуск грузов, дает дополнительные гарантии безопасности грузов, ускоряет таможенный контроль;

- обеспечение информационной безопасности перевозочного процесса с помощью систем обнаружения, предупреждения и ликвидации аварийных ситуаций, таких как интеллектуальные транспортные системы и технологии Интернета вещей;

- цифровое управление транспортной системой, обеспечивающее обмен данными между заинтересованными сторонами перевозки, включая государственные органы стран на протяжении МТК, и предполагающее разработку и внедрение единых стандартов управления транспортной инфраструктурой и стандартов передачи информации о товарных единицах в рамках МТК;

- внедрение концепции «цифровых двойников МТК» – виртуальной модели, которая точно отражает физическую инфраструктуру, процессы и операции, связанные с транспортировкой грузов по этому коридору. Цифровой двойник МТК позволяет собирать, анализировать и визуализировать данные о передвижении транспортных средств и грузов, загруженности инфраструктуры и других параметрах, необходимых для эффективного управления МТК.

6 Сотрудничество СЭЗ, расположенных в различных странах на протяжении МТК.

В 2022 г. было подписано соглашение о создании международного союза экономических зон России, Ирана и Туркменистана, позже к нему присоединился Азербайджан. Переговоры о присоединении проходят с Индией. Подписание такого рода соглашений дает возможность на международном уровне согласовывать и гармонизировать усилия в области производственного сотрудничества, логистики и снимать барьеры, связанные с различием в законодательствах стран [2].

Целесообразно рассмотреть возможность участия в данном соглашении Республики Беларусь и включить в него не только свободные экономические зоны (СЭЗ) страны, но и индустриальный парк «Великий камень» и особую экономическую зону «Бремино-Орша». Пока сотрудничество между СЭЗ Беларуси и СЭЗ из других стран осуществляется в двустороннем формате: например, подписан договор о сотрудничестве между СЭЗ «Витебск» и российской СЭЗ «Лотос» для совместной деятельности по продвижению, привлечению иностранных инвестиций, использованию МТК для грузоперевозок.

Таким образом, разработка комплексного подхода при координации управления МТК, направленного на повышение надежности, безопасности и устойчивости международных перевозок в системе МТК, становится ключевым фактором развития международных транспортных маршрутов, внешней торговли и интеграционных процессов на евразийском пространстве.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Галась, Д.** Управление рисками и обеспечение устойчивости железнодорожных транспортных коридоров Китай – Россия / Д. Галась // Вестник науки. – 2024. – Т. 4, № 5(74). – С. 172–178.

2 Влияние санкций на развитие транспортной логистики в современной России / А. И. Рожко, М. В. Помогаева, И. Н. Бондаренко, А. В. Бондаренко // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2024. – № 2. – С. 116–122.

Y. YAKUBUK

Belarusian Research Institute of Transport «TRANSTEKHNIKA»

MANAGEMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS WITH THE PARTICIPATION OF THE REPUBLIC OF BELARUS: RELEVANCE AND DIRECTIONS OF COORDINATION

The article substantiates the need for the Republic of Belarus to actively participate in the development of international transport corridors (ITCs) in the Eurasian region, identifies an insufficient level of coordination in the management of the ITCs by the participating countries, and identifies promising areas for international cooperation in the management of the ITCs.

Получено 10.09.2025