

А. Р. БЯШАРОВА

Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова, г. Москва

С. Л. МАМУЛАТ

Московская ветеринарная академия, Исследовательский инновационный центр при Исполкоме КТС СНГ, Российская Федерация

М. Ю. СТРАДОМСКИЙ, А. А. СТРАДОМСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ИНДИЯ – ЗАПАДНАЯ АЗИЯ – ЕС: ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ

Рост международной торговли имеет важное значение для социально-экономического роста, хотя она и переживает период серьезной трансформации. По данным ВТО, в 2022 г. объем мирового товарооборота вырос на 2,7 %, что ниже, чем прогнозировали эксперты, а по другим, менее достоверным данным, – до 10 % [1]. Наиболее активный в течение текущего десятилетия рост наблюдается на пространстве ЕАЭС. Практически все страны мира нацелены на повышение устойчивости системы своих цепочек поставок и на дальнейший рост своего участия в международном торговом обороте, что требует закладывать основу для развития транспортной инфраструктуры. Многие страны двигаются в этом направлении. Например, инициатива «Один пояс, один путь», продвигаемая Китаем с 2013 г. для реализации своих конкретных геополитических целей [2], нацелена именно на формирование сети транспортных возможностей, которые страна готова создавать для различных видов транспорта на территории целого ряда стран.

Особое значение развития международных транспортных коридоров (ТК) сохраняется (и даже увеличивается) для стран, чье присутствие в международной торговле объективно растет (или ставится задача такого роста), как, например, для Индии или ряда стран Ближнего Востока (Западной Азии).

В XXI в. Индия сохраняет свою позицию одной из крупных стран, проводящих как торговую, так и транспортную политику в этом направлении. Чтобы создать обходные транспортные пути в Центральную Азию и Европу, Дели стремится, в частности, использовать саудовско-средиземноморский коридор для связи с Европой. Этот формирующийся многоцелевой транзитный путь может фундаментально трансформировать модели торговли между Индией и Ближним Востоком, с одной стороны, и Европой – с другой, а также активизировать средиземноморскую зону свободной торговли [3]. Также возрастет торговое взаимодействие между Индией и Западной Азией, что даст толчок развитию других совместных экономических проектов на государственном и частном уровнях между этими странами.

И для Индии, и для Западной Азии это новое звено представляет собой смену стратегической парадигмы с огромными геополитическими последствиями, которые меняют роль этих стран в евразийской экономической архитектуре. Она уходит своими корнями в 2020 г. – к моменту нормализации дипломатических отношений между ОАЭ и Израилем, что приводит к объединению железнодорожной сети из Саудовской Аравии через Иорданию с израильским портом Хайфа в качестве средиземноморского терминала.

На рисунке 1 показана карта этого транспортного коридора.



Рисунок 1 – Карта индийско-арабского транспортного коридора [4]

С запуском транспортного коридора Индия – ОАЭ – Израиль фактически создается торговый маршрут между Индией и Западной Азией, который далее связывает эти страны с Европой, остающейся важным торговым партнером рассматриваемых стран. В этом проекте реализуется ряд геополитических целей:

1) возможность наращивать объемы товарных потоков, особенно продовольственных, что сегодня для всех стран – участниц проекта остается очень важной составляющей;

2) формирование и развитие относительно независимого (от Китая и Турции) транспортного коридора, соединяющего Индию и Западную Азию с Европой;

3) снижение зависимости от Суэцкого канала.

Арабо-средиземноморский ТК может активизировать развивающуюся геополитику Ближнего Востока, создав многогранную связь между Мумбаи

и Европой, что очень важно в нынешних условиях. Предлагаемый торговый коридор пройдет от Мумбаи через ОАЭ и далее по железной дороге, соединяющей Дубай с несколькими городами Саудовской Аравии, включая Эр-Рияд, до израильского порта Хайфа, который будет соединен морским путем с греческим портом Пирей, а через Грецию торговый коридор будет продлен в страны Западной Европы.

Общая железная дорога Персидского залива – это проект, который получил свое начало в 2009 г., но и сегодня остается важной темой для обсуждения на высшем уровне в странах Персидского залива. Большая часть этого маршрута уже существует, и только 300 км, которые расположены в Саудовской Аравии и Иордании, должны быть введены в эксплуатацию к 2025 г.

Все стороны заинтересованы в реализации этого проекта, так как очевидно, что именно транспортная составляющая уже сейчас, и особенно в ближайшей перспективе, станет основным фактором экономического роста мировой торговли, мировой экономики и, соответственно, национальных экономик, а также обеспечит отдельные страны необходимыми драйверами развития. Например, Индия, как один из мировых продовольственных и экономических гигантов, стремится с помощью этого проекта более эффективно управлять своими водными ресурсами и модернизировать сельское хозяйство.

Кроме того, строительство транспортного коридора активизирует и торгово-экономическое сотрудничество стран – участниц проекта в других сферах. Так, Израиль, как одна из самых передовых стран мира в области промышленного сельского хозяйства, активизировал свое сотрудничество с Индией в сельскохозяйственной сфере. Израиль также стремится построить солнечные электростанции в Индии, чтобы оптимизировать потребление энергии в этой стране. Израиль также подписал соглашения о совместных энергетических проектах с ОАЭ и Саудовской Аравией.

В современных условиях развитие международных транспортных коридоров выступает в роли одной из мейнстримных задач для всех стран мира, особенно евразийских, в силу, с одной стороны, важности активизации участия отдельных экономик и экономических союзов в международной торговле, особенно континентальной, а с другой – в связи с необходимостью интенсифицировать свое развитие и при этом более полно удовлетворять потребности бизнеса и населения. Очевидно, что разрушение цепочек поставок, которое началось далеко не в 2022 г., наносит очень заметный ущерб евразийским государствам. Поэтому поиск новых возможностей в транспортной сфере даст возможность не только нивелировать складывающиеся негативные тенденции, но и обеспечивать дополнительный и, возможно, значительный экономический эффект как для стран – участниц отдельных проектов, так и мирового сообщества в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Тонконг, О.** Мировая торговля побила рекорд в 2022 году [Электронный ресурс] / О. Тонконг. – Режим доступа : <https://kz.kursiv.media/2023-03-24/Igtn-worldtrade/>. – Дата доступа : 12.04.2023.

2 **Шкваря, Л. В.** Инициатива «Один пояс, один путь»: предпосылки и задачи Китая / Л. В. Шкваря // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2021. – Т. 7, № 4. – С. 118–127.

3 **Шкваря, Л. В.** Зона свободной торговли в средиземноморском регионе: проблемы и перспективы развития / Л. В. Шкваря // Вестник Российской экономической академии им. Г. В. Плеханова. – 2006. – № 2. – С. 16–26.

4 **Valsan, N.** Trade Corridor between Europe and Mumbai? New West Asia Quad Might Boost It [Electronic resource] / N. Valsan. – Mode of access : <https://www.ncr.news/opinion/trade-corridor-between-europe-mumbai/>. – Date of access : 12/04/2023/

A. BYASHAROVA

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow

S. MAMULAT

Moscow Veterinary Academy, Research Innovation Center under the Executive Committee of the CIS CCC, Russian Federation

M. STRADOMSKY, A. STRADOMSKAYA

Belarusian State University of Transport, Gomel

INDIA-WEST ASIA-EU TRANSPORT CORRIDOR: MAIN OBJECTIVES

УДК 656.7

И. В. ГАЛКИНА, В. Д. ГАЛКИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В современных условиях необходимость логистической организации таможенного дела обусловлена интенсификацией и расширением внешнеэкономических связей государства с динамичным расширением горизонтальных связей между субъектами хозяйствования стран-партнеров. Таможенная логистика предназначена для решения целого спектра сложных задач, которые необходимы для реализации процессов импорта и экспорта продукции и товаров наиболее оптимальными методами, требующими наименьших затрат.

По мнению экспертов Всемирного банка, эффективная деятельность таможен играет решающую роль для торговли и организации логистического процесса, так как в большей степени формирует конечную стоимость продукции.