

Поэтому только путем придания этим задачам унифицированного коллективного статуса в формате ЕАЭС Беларусь, Россия, Казахстан, Армения и Кыргызстан получают действенный инструмент повышения своей роли в глобальных экономических и транспортно-логистических процессах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Доклад Всемирного банка о логистическом развитии стран мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lpi.worldbank.org>. – Дата доступа : 15.04.2023.

2 Портал общих информационных ресурсов и открытых данных ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://opendata.eaeunion.org/ru-ru>. – Дата доступа : 10.04.2023.

O. SHESTAK. D. BULKA

Belarusian State University of Transport, Gomel

UNIFIED LOGISTICS SYSTEM OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION: CURRENT TRENDS

УДК 656.078.1

Л. В. ШКВАРЯ

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

А. В. ЕВСТРАТЕНКО, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПЕРСПЕКТИВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ

Евразия – один из наиболее населенных континентов мира, и на ее территории расположено около 100 стран, включая крупнейшие по населению государства мира – Китай и Индию. Согласно данным ЮНКТАД на начало 2021 г. в Азии проживало более 4,7 млрд человек (всего в мире на тот же период насчитывалось 8,0 млрд человек). На территории Европы на ту же дату насчитывалось только 0,5 млрд человек [1]. По континенту проходят значительные грузопотоки, в том числе трансконтинентальные. Таким образом, Евразия, будучи крупнейшим по территории (53,6 млн км² или более 1/3 территории суши Земли) и по населению (включая плотность населения – около 100 человек на кв. км) континентом мира, естественно, нуждается и в разветвленной транспортной системе.

Основу транспортной системы Евразии сегодня составляют международные транспортные коридоры (МТК), которые приобретают все большее значение в мировой экономике и торговле, оказывая растущее влияние на

глобальные и региональные социально-экономические процессы [2]. Например, развитость инфраструктуры МТК определяет скорость, стоимость и безопасность доставки грузов до потребителя, стоимостные потери в рамках логистических цепочек, что ведет к росту эффективности международной торговли и национальной экономики, усиливает взаимосвязи между странами и обеспечивает им возможности реализовать дополнительные экономические эффекты. Особенно большое значение вопросы развития МТК имеют в маршрутах Европа – Азия [3]. Например, объемы морских контейнерных перевозок между Азией и Европой выросли на 1,8 %, в том числе в западном направлении – на 1,4 %, чему способствовало пополнение европейскими импортерами собственных запасов, наращивание запасов в Соединенном Королевстве до Брексита и усиление экспортной ориентации Китая на Европу, а из Европы в Азию – на 2,9 % (таблица 1).

Таблица 1 – Контейнерная торговля на основных торговых маршрутах Евразийского континента, 2014–2020 гг. (млн 20-футовых эквивалентных единиц и ежегодное изменение, %)

Год	Направление		Всего Европа – Азия
	В Азию	В Европу	
2014	6,3	15,5	21,8
2015	6,4	15,0	21,4
2016	6,8	15,3	22,1
2017	7,1	16,4	23,4
2018	7,0	17,3	24,3
2019	7,2	17,5	24,7
2020	6,9	16,1	23,0
Ежегодное изменение, %			
2014–2015	1,4	–2,6	–1,4
2015–2016	6,3	2,5	3,6
2016–2017	4,1	6,9	6,0
2017–2018	–1,3	5,7	3,6
2018–2019	2,9	1,4	1,8
2019–2020	–3,6	–8,3	–6,9

Сегодня своеобразным каркасом наземных международных евразийских транспортных коридоров стали железные дороги, которые играют решающую роль в международных перевозках и получили значительное развитие на Евразийском континенте.

Благодаря скорости и надежности поставок железнодорожный транспорт начинает конкурировать с морскими (преимущество в скорости) и воздушными (преимущество в стоимости) перевозками, привлекая грузопотоки на континентальные маршруты. Это развитие дополнительно стимулируется приверженностью к долгосрочному развитию МТК со стороны евразийских государств.

Но, помимо положительных эффектов для активизации торговли и развития, МТК могут оказывать и огромное отрицательное влияние, например, на экологию в силу трансконтинентальной протяженности МТК и объемов перевозки грузов. При этом существует тесная и прямая связь между развитием транспортной системы, с одной стороны, и уровнем социально-экономического развития региона и интенсивностью торговли – с другой.

Поэтому, наряду с расширением протяженности и густоты транспортных коридоров в Евразии, экологические и социально-экономические аспекты их развития выходят на первый план в международных научных исследованиях и в практике – как международной, так и страновой.

Например, негативное влияние МТК на экологию имеет ряд направлений:

- выбросы различных вредных веществ (например, в результате разлива нефти или химических веществ в процессе перевозки) в воздушную, водную среду и в почву приводят к их загрязнению, зачастую сохраняющуюся десятилетиями. В результате таких выбросов может возникать разбалансирование природной среды, возникновение в ней негативных явлений, как, например, засоление почвы или загрязнение воды и гибель флоры и фауны в результате этого, что ведет за собой другие проблемы для живого мира, включая человека;

- выбросы CO₂ как результат функционирования транспорта, особенно – использующего бензиновое топливо, усиливает парниковый эффект со всеми вытекающими отсюда климатическими последствиями;

- неконтролируемый перенос контейнерами и транспортными средствами объектов флоры и фауны в ранее недоступные для них регионы и экосистемы, аналогично мохнатоногим крабам, занесенным в Волгу;

- многочисленные возможные аварии приводят, помимо материального урона, также и к значительным экологическим потерям, зачастую необратимым.

Среди ключевых перспективных направлений развития МТК на Евразийском континенте можно выделить следующие:

- разработка новых и гармонизация существующих стандартов, обеспечивающих регламентацию безопасной, эффективной и устойчивой работы транспорта и развития транспортной инфраструктуры;

- разработка систем ответственного (ESG) корпоративного и частно-государственного управления «паневразийскими» инфраструктурными проектами и активами с учетом интересов всех заинтересованных сторон, а также – с развитием систем предотвращения и страхования рисков;

- использование технологий обработки больших данных и технологий глубокого машинного обучения для планирования и оптимизации поставок, а также для проектирования сети развития сети;

- цифровизация: техническое оснащение оборудования, процессов и персонала возможностями информационно-коммуникационных технологий

(ИКТ), способных воспринимать, обнаруживать, обрабатывать, получать, передавать и анализировать цифровую информацию через безопасные, надежные и широко разветвленные сети, что позволяет превратить данный вид транспорта в участника глобального «интернета вещей»;

– «умный» транспорт и инфраструктура: наделение машин способностью понимать и прогнозировать транспортную ситуацию, выбирать оптимальные решения из возможных вариантов и др.;

– мультимодальность и «бесшовность»: способность транспортных и других механизмов, задействованных в этой сфере, оптимально выполнять целенаправленные задачи, в том числе перегрузку с одного вида транспорта на другой в портах и перевалочных пунктах на железнодорожных, автомобильных и авиационных терминалах;

– внедрение неизменяемых распределенных реестров: например, технология «блокчейн» обеспечит возможность записывать транзакции без контроля или координации со стороны человека, что может содействовать более быстрому принятию решений, прежде всего в сфере торгово-логистических операций [4].

Очевидно, что после реализации заданного компаниями Amazon и Alibaba в сегменте B2C стандартов торгово-логистического обслуживания, соответствующий уровень должен стать условием развития и для B2B [2]. Полноценное воплощение подобного подхода при развитии Евразийских МТК на принципах ESG может создать экономические эффекты сопоставимые со стоимостью названных компаний (сотни миллиардов долларов).

Развитие МТК в Евразии, безусловно, – насущная потребность и важная перспективная задача в условиях серьезной географической трансформации маршрутов международной торговли на континенте и в мире в целом. При этом, с учетом проявившихся в ближайшие годы вызовов, речь должна идти не только об увеличении количества водных маршрутов, железных и автомобильных дорог, а также морских, «сухих» и воздушных портов, но и об интеграции в системы планирования, управления, контроля и документального оформления поставок сервисных систем транспортных средств и инфраструктуры для обеспечения нового качества устойчивого и безопасного выполнения транспортной работы.

В этой связи важнейшей задачей является формирование новых компетенций, работающих в сфере транспорта и на этой основе – более активного внедрения принципов устойчивого ESG развития в управленческую практику при создании и эксплуатации МТК Евразии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Евро-азиатские транспортные связи Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией ЕЭК ООН [Электронный ресурс]. – Женева, 2020. – Режим доступа : <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>. – Дата доступа : 10.04.2023.

2 **Бяшарова, А. Р.** Международная торговля: теоретические подходы и обоснование необходимости выбора новой модели / А. Р. Бяшарова // Горизонты экономики. 2023. – № 1 (74). – С. 33–37.

3 **Зворыкина, Ю. В.** Роль проектов развития международных транспортных коридоров в процессах экономической интеграции на Евразийском пространстве / Ю. В. Зворыкина, В. М. Потеский, С. Л. Мамулат // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы Междунар. науч.-практ. онлайн-конф., Гомель, 24 апреля 2020 г. ; под ред. проф. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 112–115. – DOI: 10.13140/RG.2.2.25235.50725/1.

4 **Борейко, А. Е.** Актуальные «цифровые» задачи развития международных транспортных коридоров / А. Е. Борейко, С. Л. Бураго, С. Л. Мамулат // Мир дорог. – 2020. – № 131. – С. 46–53.

L. SHKVARYA

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow

A. EVSTRATENKO, M. KILOCHITSKAYA

Belarusian State University of Transport, Gomel

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF MTK ON THE EURASIAN CONTINENT

УДК 330.3

Н. В. ЯШКОВА

«Самарский государственный университет путей сообщения», г. Нижний Новгород, Российская Федерация

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ

В экономике под интеграцией понимается соединение отдельных частей в общее, целое, единое, характерное для таких уровней, как локальный, микро-, региональный, национальный, мезо-региональный, макро- и мегауровней. Вопросы интеграции на транспорте рассматриваются только с двух позиций: перевозка грузов, перевозка пассажиров. Считается, что направления интеграции в транспортной отрасли можно расширить. В качестве одного из перспективных направлений развития интеграционных процессов предлагается рассмотреть туризм. Именно создание и развитие межрегиональных туристических маршрутов (на основе мультимодальных перевозок) может стать одним из перспективных направлений развития транспортного бизнеса. Транспортный бизнес – это достаточно новое направление развития транспортной отрасли. Особенно это касается железнодорожного транспорта. В научной экономической литературе рассматриваются вопросы раз-