

УДК 331.31

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК
ЧАСТЬ СИСТЕМЫ ГЛОБАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СООБЩЕНИЙ

EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS AS PART OF THE
GLOBAL TRANSPORT COMMUNICATIONS SYSTEM

Баталова М.А., Белькевич А.В.

Научный руководитель – Лапковская П.И., к.э.н., доцент
Белорусский национальный технический университет

г. Минск, Беларусь

batalovamaria663@gmail.com

Batalova M.A., Belkevich A.V.

P.I. Lapkovskaya, Associate Professor, PhD in Economy, Belarusian
national technical University, Minsk, Republic of Belarus

*Аннотация. Статья посвящена тематике взаимодействия
Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и транспортных
маршрутов, развитию международных транспортных коридоров.*

*Annotation. The article is devoted to the interaction of the
Eurasian Economic Union (EAEU) and transport routes, the
development of international transport corridors.*

*Key words: Eurasian Economic Union, Eurasian International
Transport Corridors.*

Введение.

Развитие международных транспортных коридоров является одним из ключевых инструментов по развитию торговли, экономического сотрудничества между странами, а также стимулом для укрепления региональной экономической интеграции. Создание международных транспортных коридоров позволяет лучше управлять грузовыми потоками, совершенствовать законодательство, внедрять согласованные процедуры на границах, привлекать инвестиции в инфраструктуру и повышать эффективность взаимодействия государства и бизнеса, рационально использовать транзитный потенциал стран, содействовать локализации промышленности вдоль их маршрутов, развивать

экспорт и усиливать связанность внутриконтинентальных государств и регионов.

Основная часть.

Транзитный потенциал страны является одной из составляющих совокупного экономического потенциала. Беларусь расположена на пути между Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско – Тихоокеанского региона, что само по себе предполагает значительный транзитный потенциал. Два трансъевропейских транспортных коридора пересекают Республику Беларусь, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IХВ.

Республика Беларусь внутриконтинентальное государство, находящееся в центре Европы, для которого транзит и транспортные услуги являются важнейшим потенциалом национальной экономики. В настоящее время с успешно реализуется Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала.

Доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь за 2021 год составила 5,1%. Транспортные услуги формируют 43% от всеобщего объема товарооборота услуг страны и около 41% сальдо внешней торговли услугами. За 2021 год экспорт транспортных услуг составил \$4, 4 млрд, благоприятное сальдо внешней торговли транспортными услугами - \$1, 8 млрд.

Ключевым моментом развития транспортной отрасли стало формирование системы международных транспортных коридоров, наглядно на рисунке 1. Принятие на международном уровне ряда соглашений создало фундамент для выстраивания международной транспортной сети. В свою очередь это обеспечило снижение непроизводительных затрат на организацию перевозок, повысило их экономическую эффективность для всех участников перевозочного процесса [1].

Каждому из МТК было дано собственное наименование. Транспортные коридоры, имеющие отношение к ЕАЭС, обозначены следующим образом:

– «Транссиб»: страны зарубежной Европы — Москва — Екатеринбург — Красноярск — Хабаровск — Владивосток / Находка, краткое международное обозначение — TS;

- «Север-Юг»: страны зарубежной Европы — европейская часть РФ — порты Каспия — Иран — Индия — Индийский океан — NS;
- «Северный морской путь»: Атлантика — Норвегия — Мурманск — Архангельск — Диксон — Тикси — Тихий океан — SMP;
- «Приморье-1»: Харбин — Гродеково — Владивосток / Восточный / Находка — порты АзиатскоТихоокеанского региона (АТР) — PR1;
- «Приморье-2»: Хуньчунь — Краскино — Зарубино / Посыет — АТР — PR2;
- Панъевропейский транспортный коридор № 1: Хельсинки — Таллин — Рига — Вильнюс — Варшава — PE1;
- Панъевропейский транспортный коридор № 2: Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — PE2;
- Панъевропейский транспортный коридор № 9: Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — Киев — Кишинев — Бухарест — Александруполис — PE9 [2].



Рисунок 1 – Транспортные коридоры ЕАЭС

Реализация МТК включает в себя строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры. Для функционирования участков МТК создаются операторы интермодальных перевозок, обеспечивающие логистику и контроль за продвижением грузов на основе сквозных тарифных ставок. Помимо всестороннего обустройства международных маршрутов, важным преимуществом транзита является наличие единого экономического и правового пространств.

Вместе с транспортной сетью необходимо развивать и современные информационные коммуникации, способные создать «цифровое» обеспечение транзита [2].

Цифровизация транспортных и логистических процессов на маршрутах МТК обуславливает применение последующих цифровых технологий: цифровые двойники и компьютерное моделирование, искусственный интеллект, «большие данные», распределенные реестры (блокчейн), облачные методики, цифровые платформы, автоматическая верификация и контролирование грузов и др. В перспективе ожидается перенос на применение передовых цифровых технологий, в особенности системы железнодорожной коммуникации, основанной на стандарте 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS), которая разрешит понизить временные диапазоны между грузовыми поездами (а значит, увеличить пропускную способность линий) и повысить надёжность движения, что в совокупности приведет к снижению себестоимости железнодорожных перевозок. Вместе с тем предполагается внедрение систем автономного вождения и беспилотного транспорта [3].

Международная цифровая система e-TIR, правовая база которой вступила в силу в мае 2021 г., владеет рядом значительных преимуществ. Во-первых, сама структура МДП разрешает уменьшить временные и финансовые траты при пересечении границ за счет упрощения таможенных процедур. Во-вторых, поскольку система МДП обозначает, что в стране отправления будут реализованы все таможенные меры, то осуществление дополнительных физических проверок на границах не нуждается за исключением визуальной проверки целостности пломб. В-третьих, цифровизация структуры МДП позволит снизить до минимума количество документов, применяемых при транзитных

грузоперевозках. Таким образом, внедрение системы e-TIR содействует сокращению сроков поставки и транспортных расходов [2].

Использование интеллектуальных транспортных систем и цифровизация международных мультимодальных грузоперевозок и логистики раскрывают новейшие способности для упрощения манипуляций пересечения границ и сокращения сроков перевозки грузов вдоль МТК. Среди успешных направлений применения цифровых инструментов – преобразование цифровой железнодорожной накладной e-CIM/CMGS и электронного обмена данными при выполнении международных железнодорожных перевозок грузов, а также электронной накладной e-CMR для международных автомобильных перевозок грузов. Так, кстати, в Евросоюзе осуществляется проект AEOLIX, который разрешит странам обмениваться логистической информацией и руководить информационными потоками в режиме реального времени.

Вместе с тем для благополучного взаимодействия маршрутов МТК необходимо обеспечить наибольшую прозрачность процесса перевозки. Потому большое понятие приобретает внедрение информационных систем с использованием электронных навигационных пломб и применением глобальных спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС, GPS и Beidou). Важно отметить, что цифровые электронные технологии требуют полномасштабного внедрения на всех этапах движения грузов от отправителя до получателя. Например, на автомобильном транспорте необходимо согласование требований, предъявляемых к автомобильным дорогам, планируемым для включения в перечень евразийских транспортных коридоров, совершенствование механизма контроля за въездом/выездом, обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на перевозку [4].

Заключение.

Функционирование международных транспортных коридоров не только ускоряет товаропотоки. Этот механизм обладает существенным эффектом, придавая импульс к увеличению международной торговли, автоматизации цепей поставок, а следовательно – и к повышению рентабельности национальных

экономик. Высока роль транспортных коридоров для обеспечения стабильного и надежного международного транзита.

Литература

1. Транспорт и логистика в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>

2. Королева, А. А. Экономические эффекты цифровой логистики / А. А. Королева // Журнал Белорусского государственного университета. –2019. –№ 1. – С. 68-76.4.

3. Дирко, С.В. Цифровые транспортные коридоры: понятие и подходы к построению// Цифровые вызовы для мировой экономики: евразийская перспектива плюс: сборник статей по материалам международной научной конференции / под науч. ред. С.А. Афонцева, Л. Г. Беловой. — М.:Экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова, 2020.– С. 283-291.

4. Асаул, М.А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского экономического союза // Экономика и управление. 2016. - № 6 (128). - С. 4–7.

Представлено 21.10.2022