

УДК 658.7

УЧАСТИЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ

PARTICIPATION OF THE REPUBLIC OF BELARUS IN  
INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Малахов З.Ю., Костюкевич П.Е.

Научный руководитель – Лапковская П.И., кандидат  
экономических наук, доцент

Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Беларусь

**aanguzumaki2020@yandex.com**

**kastsiukevich.polina@gmail.com**

Z. Malakhov, P. Kastsiukevich.

Supervisor –

Lapkovskaya P., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

*Аннотация. В статье рассмотрены международные транспортные коридоры как ключевой элемент глобальной транспортной сети, способствующий развитию международной торговли и логистики. Особое внимание уделено роли Республики Беларусь в развитии международных транспортных коридоров, её выгодному географическому положению и участию в ключевых проектах, таких как Новый Шёлковый путь.*

*Abstract. The article considers international transport corridors as a key element of the global transport network, contributing to the development of international trade and logistics. Special attention is paid to the role of the Republic of Belarus in the development of international transport corridors, its advantageous geographical location and participation in key projects such as the New Silk Road.*

*Ключевые слова: логистика, международные транспортные коридоры, Новый Шёлковый путь, транзит, логистическая сеть, транспорт.*

*Key words: logistics, international transport corridors, New Silk Road, transit, logistics network, transport.*

**Введение.**

В мире существуют маршруты, которые соединяют различные континенты и страны, создавая кратчайший путь для транспортировки товаров и ресурсов. Взаимодействие разных видов транспорта, таких как автомобили, железные дороги, морские и речные суда, а также авиация, позволяет эффективно перевозить грузы на большие расстояния. Такие маршруты увеличивают объём торговли, снижают затраты на логистику и делают страну более привлекательной для инвесторов, что способствует экономическому росту и развитию. Данные маршруты получили название международных транспортных коридоров.

Международные транспортные коридоры (МТК) возникли как ответ на глобальные экономические изменения и потребности в эффективной организации перевозок между странами. Появление этих маршрутов было обусловлено развитием международной торговли, стремлением стран к улучшению инфраструктуры и минимизации времени на доставку товаров. Их становление происходило в несколько этапов, тесно связанных с историческими событиями и международными соглашениями.

### **Основная часть.**

Исторически транспортные пути возникали естественным образом, как маршруты, соединяющие города и торговые центры. Примером можно привести "Великий шёлковый путь", который начал формироваться ещё в древние времена и связывал Китай с Европой через Центральную Азию.

После Второй мировой войны, в условиях роста международной торговли, возникла необходимость создания устойчивых транспортных систем, которые могли бы обеспечить быструю и безопасную транспортировку товаров через границы.

Особенно активно эта идея развивалась в 50-60-е годы в рамках Европейского экономического сообщества (ЕЭС). Тогда в 1947 году был создан комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН). На сегодняшний день комитет является одним из ведущих межправительственных органов Европейской экономической комиссии ООН в области внутреннего транспорта, который играет ключевую роль в деятельности, связанной с конвенциями и соглашениями по вопросам транспорта [1].

С созданием комитета, в 1960-х годах, началась разработка планов по созданию международных автомобильных и железнодорожных

маршрутов, которые могли бы интегрировать транспортные системы стран Западной Европы.

Конвенция ООН о международных дорожных перевозках (TIR) 1975 года оформила концепцию МТК. Это соглашение установило стандарты для грузоперевозок и заложило основу для создания системы коридоров, позволяющей перевозить грузы с минимальными таможенными процедурами [2].

Республика Беларусь начала своё активное участие в МТК после распада СССР в процессе интеграции в мировую экономику. В этом ей поспособствовало выгодное географическое положение.

Будучи связующим звеном между Европой и Россией, в 1993 году Беларусь вступила в Содружество Независимых Государств (СНГ), что позволило стране активно участвовать в формировании транзитной системы региона.

В 1996 году Республика Беларусь подписала Минскую декларацию об основах формирования и развития международных транспортных коридоров на пространстве СНГ и Центральной Европы. Тогда Беларусь была официально включена в систему нескольких важных транспортных коридоров, проходящих через её территорию: Международный транспортный коридор II, и Международный транспортный коридор IX [3].

В 2001 году Беларусь присоединилась к соглашению о развитии международных транспортных коридоров в рамках программы ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), которая направлена на развитие транспорта от Европы до Центральной Азии и далее до Китая. Беларусь стала также связующим звеном между Западной Европой и странами Азии. [4]

Согласно определению КВТ ЕЭК ООН Комитет по внутреннему транспорту европейской экономической комиссии ООН: "Международные транспортные коридоры (МТК) – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок" [5].

Республика Беларусь благодаря своему географическому положению является важным узлом между Западной Европой,

Россией и Азией, что делает её ключевым участником существующих и перспективных транспортных коридоров. Дальнейшее укрепление глобальной транспортной сети с акцентом на развитие мультимодальных перевозок и использование цифровых технологий для повышения эффективности являются перспективами развития международных транспортных коридоров в Беларуси.

Основные перспективные коридоры, которые будут проходить через Беларусь в будущем: Новый Шелковый путь; МТК "Север-Юг"; TEN-T; ТРАСЕКА.

Один из наиболее значимых проектов, который продолжит развиваться в будущем, — это инициатива Китая по созданию сухопутного и морского "Нового Шелкового пути". Один из ключевых маршрутов "Нового Шелкового пути" проходит через Китай, Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу, соединяя западное побережье Китая с европейскими логистическими центрами, такими как Берлин, Роттердам и Антверпен. Этот путь активно используется для контейнерных перевозок товаров из Китая в Европу и обратно.

Новый Шёлковый путь — это масштабная китайская инициатива, направленная на создание глобальной транспортной и логистической сети, связывающей страны Евразии с Африкой и Европой. Начатая в 2013 году, инициатива состоит из двух компонентов: "Экономического пояса Шёлкового пути" (наземные маршруты) и "Морского шёлкового пути XXI века" (морские пути) [6].

Беларусь занимает важное стратегическое положение на этом пути, что делает её одним из ключевых транзитных государств для доставки грузов между Китаем и Европой. Важнейшие транспортные узлы Беларуси, такие как Брест и логистический индустриальный парк "Великий Камень", играют центральную роль в переработке и транзите грузов.

Логистический парк "Великий Камень" — один из крупнейших логистических узлов в рамках проекта "Новый Шелковый путь", расположенный недалеко от Минска. Парк обладает особыми условиями налогообложения и предоставляет инфраструктуру для размещения китайских и европейских компаний, что делает его идеальным центром для обработки и распределения грузов. В 2023 году объем инвестиций в проект "Великий Камень" составил более 1,2 млрд долларов, и в планах его расширение до 2 млрд долларов к 2025 году [7].

Железнодорожный терминал Брест — ключевая точка для

перегрузки контейнеров с широкой колеи (1520 мм, используемой в Беларуси и СНГ) на европейскую колею (1435 мм). Этот процесс необходим для продолжения транспортировки грузов по Европе. Через Брест проходят практически все грузопотоки из Китая в Европу, и объемы обработанных контейнеров только увеличиваются. В 2023 году терминал обработал более 200 тысяч контейнеров, что на 18% больше, чем в предыдущем году [8].

В 2022 году объем перевозок через "Новый Шелковый путь" составил более 1,6 миллиона TEU (эквивалент 20-футового контейнера), и прогнозируется, что эта цифра вырастет вдвое к 2030 году. Беларусь может стать ключевым игроком в этом коридоре, предлагая конкурентоспособные логистические услуги.

Новый Шёлковый путь оказывает позитивное влияние на глобальную экономику, так как сокращение логистических затрат и ускорение поставок улучшают доступ к рынкам и стимулируют международную торговлю. Ожидается, что новые маршруты позволят значительно увеличить объём контейнерных перевозок, что создаст новые возможности для транспортных и логистических компаний.

#### **Заключение.**

Участие в проекте "Новый Шёлковый путь" откроет доступ белорусским компаниям к рынкам Азии, предоставив им более конкурентные условия. Развитие транзитных коридоров через Беларусь также укрепит её транспортно-логистический потенциал. Участие Беларуси в "Новом Шелковом пути" позволяет интегрировать её экономику в глобальные торговые цепочки, что способствует развитию внешнеэкономических связей и диверсификации торговых партнёров.

#### **Литература**

1. КВТ ЕЭК ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://icctt.com/kvt-yeek-oon>. Дата доступа: 08.10.2024
2. История возникновения и развития международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-vozniknoveniya-i-razvitiya-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov>. Дата доступа: 08.10.2024
3. Интеграция Республики Беларусь в мировую транспортную систему [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/35345/Integraciya\\_Respubliki\\_Belarus\\_v\\_mirovuyu\\_transportnuyu\\_sistemu.pdf](https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/35345/Integraciya_Respubliki_Belarus_v_mirovuyu_transportnuyu_sistemu.pdf). Дата доступа: 10.10.2024.

4. Участие Республики Беларусь в интеграционных процессах на постсоветском пространстве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/uchastie-respubliki-belarus-v-integratsionnyh-protsessah-na-postsovetskom-prostranstve>. Дата доступа: 10.10.2024.

5. МТК – как инструмент развития мировой экономики и общества в качественных транспортных услугах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eurasianeconomic.org/special/author-column/document34853.phtml>. Дата доступа: 15.10.2024.

6. Новый шёлковый путь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/abd/Prilozhenie-5-doklad-po-koridoram.pdf>. Дата доступа: 15.10.2024.

7. Индустриальный парк «Великий камень» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <vironment/industrial-park-great-stone>. Дата доступа: 17.10.2024.

8. Транспортный вестник [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <po-elektronnomu-plan-zadaniyu/>. Дата доступа: 25.10.2024.

Представлено 5.11.2024