

# УЧАСТИЕ ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТАХ

Д. А. Гринкевич

*Белорусский государственный университет, г. Минск;*

*grinkevichda29@gmail.com;*

*науч. рук. – В. В. Ляховский, канд. ист. наук, доц.*

Статья посвящена организационно-правовым аспектам участия Финляндской Республики, Российской Федерации и Республики Беларусь в международных транспортно-логистических проектах, таких как Международный транспортный коридор «Север-Юг», строительство железной дороги «Белое море – Коми – Урал» («Белкомур»), Железнодорожный маршрут «Баренц Линк». Отдельно рассмотрены вопросы взаимодействия таможенных органов стран по обеспечению «бесшовного транзита» в рамках реализации международной таможенной инициативы «Зелёный коридор».

**Ключевые слова:** Финляндская Республика; международное таможенное сотрудничество; Национальное таможенное управление Финляндской Республики; международные транспортно-логистические проекты; «бесшовный транзит»; транспортный коридор.

Важным элементом сотрудничества в транспортно-логистической сфере являются транснациональные транспортно-логистические проекты. Единая транспортная система, созданная на пространстве бывшего СССР, является основой реинтеграции постсоветского пространства, реализации трансграничных проектов с Финляндией, Монголией, Северной Кореей, странами Восточной и Центральной Европы [0].

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

Финляндия проявила заинтересованность в организации и эксплуатации маршрутов Международного транспортного коридора «Север-Юг». Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу.

Правовой основой этого проекта является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября

2000 года в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту.

Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 (Финляндия - Санкт - Петербург - Москва с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск) и № 2 (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург), транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана.

Проект МТК «Север-Юг» вызвал большой интерес среди стран – к Соглашению присоединились Беларусь, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина. Среди возможных кандидатов рассматриваются Бахрейн, Туркменистан, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка, Финляндия, Литва.

Основные преимущества МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами и, в частности, перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении в два и более раза расстояния перевозок. Если перевозка грузов морским путём по маршруту Персидский залив – Суэцкий канал – Средиземное море – Балтийское море в Хельсинки происходит за 45–60 дней, то по коридору «Север – Юг» это время сокращается до 20–25 дней. Основными недостатками международного коридора «Север – Юг» называются: отсутствие между Россией и Ираном прямого железнодорожного сообщения и медленная работа таможни в российских портах и различная ширина железнодорожной колеи между Россией и Азербайджаном (1520 мм) и Ираном (1435 мм).

### **СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «БЕЛКОМУР»**

Еще одним не менее важным стратегическим проектом является инфраструктурный проект, ориентированный на обеспечение интересов Российской Федерации в области освоения Арктики, развития Северного морского пути, - строительство железной дороги «Белое море – Коми – Урал» («Белкомур») общей протяженностью 1311 км. Реализация проекта сократит расстояние перевозок из регионов Сибири и Урала в порты Архангельска, Мурманска и Скандинавских стран (на 400-800 км), позволит снизить стоимость транспортировки грузов на 40%. Общий объем будущего грузопотока «Белкомура» оценивается от 24 млн. до 35,5 млн. тонн в год [2].

Развитие транзитных перевозок по «Белкомуру» требует его соединения с другими инфраструктурными проектами, налаживания обмена ин-

формацией с потенциальными потребителями транзитных услуг. На западе таким проектом является поддержанный ЕС Железнодорожный маршрут «Баренц Линк», являющийся составной частью Северного транспортного коридора «Восток - Запад». Цель проекта – развитие транспортного железнодорожного сообщения Норвегии, Швеции и Финляндии с выходом в Россию на железнодорожную магистраль «Белкомур» и далее на Транссиб (Транссибирская железнодорожная магистраль).

Финляндия ставит перед собой цель занять центральное место в арктической логистике. На Киркенесской конференции министр транспорта и связи Финляндии Анне Бернер затронула ряд перспективных арктических проектов, в том числе железную дорогу, которая должна связать север Финляндии с норвежским арктическим побережьем. Планируемая железная дорога обеспечит уникальное сообщение между Северным Ледовитым океаном и Центральной Европой – от норвежского арктического побережья через Финляндию прямо до Берлина.

#### **МЕЖДУНАРОДНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ИНИЦИАТИВА «ЗЕЛЕНый КОРИДОР»**

Финляндия проявила заинтересованность в реализации международной таможенной инициативы «Зеленый коридор» («Упрощенный коридор»), ориентированной на существенное упрощение таможенных процедур в отношении товаров, перемещаемых по железной дороге между ЕС и Китаем.

«Зеленый коридор» – важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля для уполномоченных экономических операторов (УЭО). Наряду с КНР и Россией к проекту присоединились Германия, Италия, Франция, Финляндия, Казахстан и другие страны. Правда, из-за введенных санкций ЕС в отношении к Российской Федерации впоследствии большинство европейских государств «охладели» к данной инициативе, за исключением, пожалуй, Италии и Финляндии.

Таможенную составляющую при реализации этих международных транспортных инициатив должны составить проекты «Зеленый коридор» («Упрощенный коридор»), которые должны обеспечить так называемый «бесшовный транзит» по пути следования товаров из Китая в ЕС и наоборот через российскую территорию. Без реализации этих таможенных проектов, основанных на тесном взаимодействии таможенных

служб стран-участниц, рентабельная эксплуатация указанных МТК будет невозможна.

В декабре 2016 г. представители финского города Коувола и железнодорожных узлов из России и Китая подписали трехсторонние соглашения о сотрудничестве, нацеленные на открытие регулярного грузового железнодорожного движения между Финляндией и Китаем в 2017 г. (для курсирования раз в неделю международного контейнерного поезда между Коувола (важнейшим транспортным узлом Финляндии, обеспечивающим железнодорожное сообщение по линии Рийхимяки – Санкт-Петербург) и терминалом китайского Чжэнчжоу). Проект должен стать составной частью глобального проекта «Зеленый коридор».

Суммируя вышесказанное, можно сделать следующие выводы: Финляндская Республика, Российская Федерация и Республика Беларусь заинтересованы в участии в таких международных транспортно-логистических проектах, как МТК «Север-Юг», строительство железной дороги «Белкомур», продление железной дороги российской колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены, арктических транспортных проектах и реализации международной таможенной инициативы «Зелёный коридор». Строительство новых транспортных путей, прокладывание новых оптимальных маршрутов даёт возможность Финляндии выйти на индийский и иранский рынки, максимально использовать возможности транзита грузов, упростить экспортные поставки грузов, ожидаемых из Российской Федерации и стран Азии, снизить временные и стоимостные издержки практически в 2 раза.

#### Библиографические ссылки

1. Международный транспортный коридор «Север – Юг» // МИД Российской Федерации [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа: [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/rso/-/asset\\_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/261234](http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/261234). – Дата доступа: 11.03.2020.
2. Сизова, М. Евросоюз поддержит Белкомур / М. Сизова // Пермские новости. – 2007. – № 20(1409).
3. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры и реализация транспортно-транзитного потенциала – важнейшие направления модернизации экономики России в контексте глобализации / В. А. Цветков, К. Х. Зоидов // Депонент Соционет. – 2011.
4. Strengthening Finland's logistics position. An Action Programme // Programmes and strategies 7/2005. Ministry of Transport and Communications [Electronic resource]. – Access mode : <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78418>.