

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ФАКТОР ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ: КЕЙС БЕЛАРУСИ

И. В. Зеленева

*Санкт-Петербургский государственный университет,
Университетская наб., 7/9, 199034, Санкт-Петербург, Россия, i.zeleneva@spbu.ru*

Статья посвящена анализу роли Беларуси в формировании евразийской интеграции в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг». Участие Беларуси в развитии МТК играют не только важную роль в формировании ее региональных и межрегиональных связей, но и способствуют улучшению социально-экономического развития отдельных регионов. Международно-транспортные коридоры имеют важное значение как для Беларуси, так и для евразийской интеграции, поскольку они позволяют диверсифицировать рынки импорта и экспорта. Дальнейшее развитие инициативы по созданию общего транспортного пространства в рамках Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического союза и Шанхайской организации сотрудничества позволит Беларуси играть роль транзитной державы, что будет содействовать укреплению региональной стабильности и увеличению ее роли в Большой Евразии.

Ключевые слова: международный транспортный коридор; евразийская интеграция; Беларусь; Союзное государство России и Беларуси; Евразийский экономический союз; Содружество Независимых Государств; инициатива «Один пояс, один путь».

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS A FACTOR IN EURASIAN INTEGRATION: THE CASE OF BELARUS

I. V. Zeleneva

*St Petersburg University,
7-9 Universitetskaya Embankment, St Petersburg 199034, Russia, i.zeleneva@spbu.ru*

The article aims to analyze the role of Belarus in Eurasian integration within the framework of the International North-South Transport Corridor. Belarus' participation in the development of this ITC not only helps in forming its regional and interregional ties, but also contributes to the improvement of the socio-economic development of individual regions. ITCs are important both for Belarus and for Eurasian integration, since they allow diversifying import and export markets. Further development of the initiative to create a common transport space within the Commonwealth of Independent States, the Eurasian Economic Union and the Shanghai Cooperation Organization will allow Belarus to play the role of a transit power, which will contribute to strengthening regional stability and increasing its role in Greater Eurasia.

Keywords: international transport corridor; Eurasian integration; Belarus; Union State of Russia and Belarus; Eurasian Economic Union; Commonwealth of Independent States; Belt and Road initiative.

Международные транспортные коридоры (МТК) являются фактором, способствующим объединить Евразийский континент, изменить баланс сил в регионе и повысить экономическое развитие стран. В 2000 г. Россия, Иран и Индия подписали Соглашение о МТК «Север—Юг», позднее к соглашению присоединилась Беларусь. «В структуре участников МТК «Север—Юг» можно выделить три крупные группы государств.

1. Страны-производители грузов, которые более заинтересованы в увеличении прибыли за счет роста своего экспорта. К этому типу стран относится Индия и Беларусь.

2. Страны-транзитеры, которые более заинтересованы в прибыли за счет предоставления услуг по транзиту грузов и их логистики на своей территории. В большей степени это Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, не генерирующие огромных объемов груза.

3. Страны, являющиеся и производителями, и транзитерами, способные генерировать экспортный грузопоток и обеспечивать передвижение грузов по своей территории. Это Россия и, в меньшей степени, Иран» [1].

Географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы. Республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря.

Санкционная политика Запада заставляет Беларусь искать новые торговые пути и логистические маршруты. Следуя политики «разворота на Восток» Беларусь может не только заменить закрытые рынки на Западе, но и укрепить отношения со странами Каспийского региона, Персидского залива, Южной Азии [2]. Одним из логистических маршрутов может стать международный транспортный коридор «Север — Юг», способный связать Союзное государство России и Беларуси (и Евразийский экономический союз (ЕАЭС) в целом, Содружество Независимых Государств (СНГ), китайскую инициативу «Один пояс, один путь» с Южной Азией, Ближним Востоком и Восточной Африкой. Развитие транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» является важнейшей долгосрочной стратегической задачей экономик стран Договора о ЕАЭС. В докладе за 2023 г. о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс — один путь» прописаны приоритетные интеграционные инфраструктурные проекты в сфере транспорта. К числу приоритетных проектов Республики Беларусь в этом документе отнесены: реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) — Минск — граница Российской Федерации (Редьки) и реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) — Гомель — Кобрин [3]. В Докладе отмечается, что «начата работа по налаживанию сотрудничества с Исламской Республикой Иран и Объединенными Арабскими Эмиратами по вопросам развития между-

народного транспортного коридора «Север — Юг» и создания максимально бесшовного и комфортного пути транспортировки товаров к портам Персидского залива» [3]. Улучшению сотрудничества между странами, безусловно, способствовал официальный визит Президента Беларуси А. Г. Лукашенко в Иран в 2023 г., где была достигнута договоренность о совместном развитии транспортного коридора «Север — Юг». «Безразрешительный для белорусских перевозчиков Иран не только создает условия для поставки отечественной продукции на емкий рынок этой страны, но и позволяет белорусским экспортерам рассматривать логистические мультимодальные, т. е. с использованием морских портов Ирана, схемы поставок продукции в Индию, Китай и Бангладеш, в страны африканского континента» [4].

В марте 2023 г. Беларусь впервые участвовала в международном коридоре «Север — Юг», проводя тестовые (пробные) перевозки белорусских экспортных грузов в Иран по транскаспийскому маршруту этого коридора. Перевозки из Беларуси химических удобрений, масломолочной продукции, товаров легкой промышленности предполагается осуществлять через российские порты Астраханской области [5]. Учитывая высокий спрос на белорусские товары в регионе Персидского залива, уже в июне 2024 г. по западному маршруту МТК «Север — Юг» отправлена первая партия белорусских удобрений в Иран. Участие Беларуси в МТК Север Юг способствует и региональному сотрудничеству. «Торговый оборот Астраханской области с Беларусью в 2023 г. вырос на 25 %, почти на 10 % вырос экспорт, более чем на 70 % — импорт. По данным Министерства внешних связей Астраханской области, в регионе зарегистрировано семь компаний с участием белорусского капитала. Астраханская область поставляет в Беларусь товары легкой промышленности и сельхозпродукцию, из Беларуси налажены поставки бытовой техники, лифтов, продуктов питания и текстиля. Кроме того, между городами Астрахань и Могилев подписан меморандум об установлении побратимских отношений» [6].

Являясь полноправным членом Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) с 2024 г., Беларусь может играть важную роль в трансформации общего транспортно-логистического пространства этой организации, что будет способствовать активизации международных перевозок, ускорению и цифровизации процедур контроля, обустройства и эксплуатации транспортного коридора «Север — Юг». Перспективным направлением сотрудничества будет синхронизация развития международных транспортных коридоров, таких как «Север — Юг», «Восток — Запад», их сопряжение с китайской инициативой «Один пояс, один путь». Как отмечает президент Беларуси А. Лукашенко, «Формирование устойчивого транспортно-логистического каркаса Евразийского континента с маршрутами, обеспечивающими необходимую пропускную способность, — одна из ключевых интеграционных задач, причем как в ЕАЭС, так и в ШОС. По большому счету, без конкурентоспособной логистики не может идти речь об эффективной системе торговых отношений в регионе» [7]. В 2023 г. в

рамках первого транспортного форума ШОС в Ташкенте был подписан Меморандум о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора «Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан» (БРКУАП). Этот мультимодальный маршрут позволит перевозить грузы как по суше, так и по воде, создавая альтернативный путь для товаропотока из Центральной Азии в Россию и Беларусь. В апреле 2024 г. в Термезе (Республика Узбекистан) состоялась Министерская встреча стран-участников мультимодального транспортного коридора «Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан» (БРКУАП), по итогам которой был подписан протокол первого заедания совместной группы по вопросам реализации положений Меморандума БРКУАП, а также принята «Дорожная карта» по совместному развитию указанного транспортного коридора [8]. Реализация мультимодального транспортного коридора БРКУАП принесет взаимную выгоду, способствуя развитию экономики всех стран-участниц проекта и укреплению региональной стабильности в Центральной Азии.

Однако, существуют проблемы, которые необходимо решить России, Беларуси, Азербайджану, Ирану в рамках развития МТК «Север — Юг». «К сожалению, невзирая на успешные тестовые запуски, маршрут «Север — Юг» имеет целый спектр проблем, связанных с логистикой, среди которых можно выделить:

- Россия не имеет универсальных торговых судов типа река—море;
- дефицит контейнеров, вызванный уходом с рынка компаний-производителей;
- устаревшая инфраструктура портов в Астрахани и Махачкале;
- между Россией и Ираном отсутствует прямое железнодорожное сообщение;
- проблемы юридического и бюрократического характера, в частности, отсутствуют единый транспортный документ, страховки и объединенный национальный оператор, который бы работал на маршруте» [9, с. 59].

Международно-транспортные коридоры имеют важное значение как для Беларуси, так и для евразийской интеграции, поскольку они позволяют диверсифицировать рынки импорта и экспорта, укреплять политические и экономические отношения между странами. Только в тесном сотрудничестве республики со странами-партнерами — Россией, Китаем, Казахстаном, Ираном, Азербайджаном, Туркменистаном, Узбекистаном будет сформирован транспортно-логистический каркас перевозок белорусских транспортных грузов. Дальнейшее развитие инициативы по созданию общего транспортного пространства в рамках СНГ, ЕАЭС и ШОС позволит Беларуси играть роль транзитной державы, что будет содействовать укреплению региональной стабильности и увеличению ее роли в Большой Евразии.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Развитие транспортного коридора «Север — Юг» // Интернет-портал СНГ. — 14.05.2024. — URL: <https://e-cis.info/news/566/118105/?ysclid=lyzvfhnlg867124722> (дата обращения: 24.07.2024).
2. Ульянов, Н. Транспортный коридор «Север — Юг» заменит Беларуси закрытые рынки на Западе / Н. Ульянов // RuBaltic.Ru. — 02.04.2023. — URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20230402-transportnyy-koridor-sever-yug-zamenit-belarusi-zakrytye-rynki-na-zapade/?ysclid=lzigwrxnp5463580542> (дата обращения: 26.07.2024).
3. О докладе за 2023 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс — один путь» (включая информацию о реализации поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8): распоряжение Евразийского Межправительственного Совета от 4 июня 2024 г. № 6 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&pro=F42400185> (дата обращения: 26.07.2024).
4. Кузнецова, О. «Север — Юг»: как Беларусь включается в транспортный коридор, устойчивый к санкциям / О. Кузнецова // Дзен. — 29.03.2023. — URL: https://dzen.ru/a/ZCRL3_jsfDzqh5YH?ysclid=lyvh8njgso88773185 (дата обращения: 29.07.2024).
5. Беларусь включается в МТК «Север — Юг» // Ритм Евразии. — 09.02.2024. — URL: <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-02-09--belorussija-vkljuchaetsja-v-mtk-sever-jug-71437?ysclid=lxoikscswr592790054> (дата обращения: 21.07.2024).
6. Минск ожидает рост грузооборота через Астрахань по МТК «Север — Юг» в шесть раз в 2024 году // ТАСС. — 21.05.2024. — URL: <https://tass.ru/ekonomika/20859607> (дата обращения: 18.07.2024).
7. Лукашенко: Беларусь, как никто другой, заинтересована в сопряжении транспортно-логистических потенциалов ЕАЭС и ШОС // БЕЛТА. — 03.07.2024. — URL: <https://www.belta.by/president/view/lukashenko-belarus-kak-nikto-drugoj-zainteresovana-v-soprjazhenii-transportno-logisticheskikh-645421-2024?ysclid=lzr97bf28e533759266> (дата обращения: 18.07.2024).
8. Организуется мультимодальный транспортный коридор от Беларуси до Пакистана // Ритм Евразии. — 25.04.2024. — URL: <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-04-25--organizuetsja-multimodalnyj-transportnyj-koridor-ot-belarusi-do-pakistan-72927> (дата обращения: 14.09.2024).
9. Семедов, С. А. Проект МТК «Север — Юг»: проблемы и перспективы. В условиях санкций / С. А. Семедов, А. В. Шилова // Обозреватель. — 2023. — № 2 (397). — С. 55—61.