

ТОРГОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ТРАНСПОРТНАЯ ВЗАИМОСВЯЗАННОСТЬ СТРАН БРИКС ПОСЛЕ РАСШИРЕНИЯ 2024 ГОДА

Информационно-аналитический дайджест

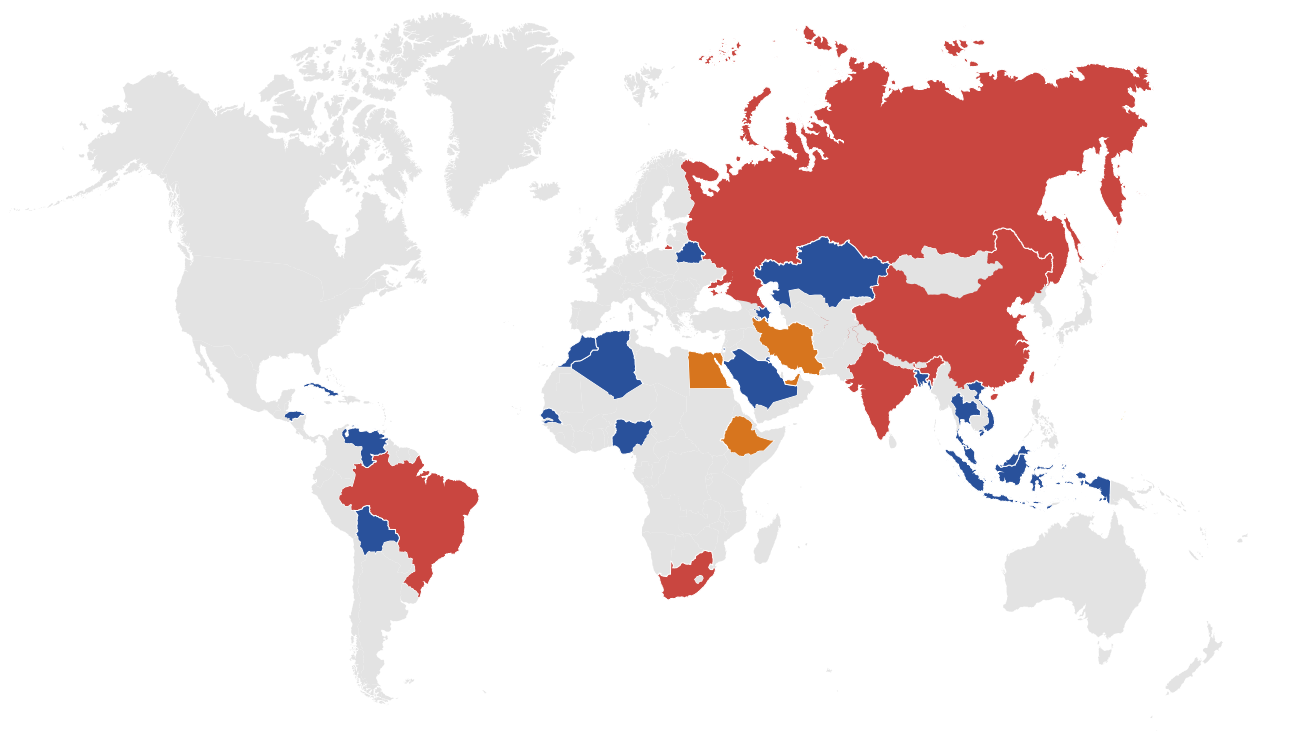
Москва, сентябрь 2024 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	2
1. Взаимная торговля стран БРИКС: динамика, структура и крупнейшие грузопотоки на пространстве расширенного БРИКС	4
2. Основные транспортные каналы между странами БРИКС: текущие и перспективные	8
3. Потенциал дальнейшего расширения БРИКС и интеграции в сфере транспорта	13
Заключение	17

ВВЕДЕНИЕ

Рисунок 1. Страны-участники БРИКС



■ Бразилия, Россия, Индия, Китай и Южная Африка – **Изначальные участники**

■ Египет, Иран, ОАЭ и Эфиопия – **Новые участники**

■ Азербайджан, Алжир, Бангладеш, Бахрейн, Беларусь, Боливия, Венесуэла, Вьетнам, Гондурас, Индонезия, Казахстан, Куба, Кувейт, Малайзия, Марокко, Нигерия, Государство Палестина, Саудовская Аравия, Сенегал, Таиланд – **Поданы заявки на участие**

Источник: составлено авторами

В условиях роста международно-политической неопределенности и сокращения возможностей многосторонних институтов по управлению глобальными торгово-экономическими потоками всё большее значение приобретают межгосударственные платформы взаимодействия, такие как БРИКС. Создание межгосударственного объединения БРИКС (англ. BRICS – сокращение от Brazil, Russia, India, China, South Africa), инициированное Россией в 2006 году, стало одним из важнейших международных событий начала XXI века. К настоящему времени БРИКС является крупным торгово-экономическим межгосударственным объединением, оказывающим прямое воздействие на регулирование мировой экономики.

Изначально в состав БРИКС вошли пять стремительно развивающихся государств – Бразилия, Россия, Индия, Китай и Южная Африка. С 2024 года к блоку присоединились еще четыре страны – Иран, Египет, Эфиопия и ОАЭ. Масштабное расширение блока свидетельствует о росте интереса к БРИКС и делает актуальным исследование потенциала интеграции внутри объединения.

Расширение БРИКС и углубление сотрудничества между государствами играют значительную роль в новой архитектуре международной торговли: на страны БРИКС приходится почти половина населения мира, треть его территории и четверть мировой торговли. Страны расширенного БРИКС обеспечивают 35% мирового ВВП по ППС¹. Особенное значение БРИКС имеют на мировом рынке природных ресурсов: на страны приходится более 40% мировой добычи нефти и около 25% мирового экспорта сырьевых товаров. Также на территории стран БРИКС содержится порядка 30% запасов железной руды – в Бразилии, России, Китае, Индии, Иране и ЮАР.

Новые участники привнесли в БРИКС ряд стратегических активов – новые рынки, природные ресурсы, связи с важнейшими интеграционными объединениями, такими как ОПЕК, Панарабская зона свободной торговли, Совет сотрудничества стран Персидского залива, Африканская континентальная зона свободной торговли.

БРИКС выступает в качестве интеграционной площадки для взаимовыгодного партнерства. Среди основных целей содружества – повышение темпов экономического роста, постепенный переход к высоким технологиям и повышение качества жизни. Кроме того, участие в БРИКС должно стимулировать торговые и инвестиционные связи, обеспечивать финансовую стабильность и способствовать взаимовыгодному сотрудничеству компаний стран БРИКС.

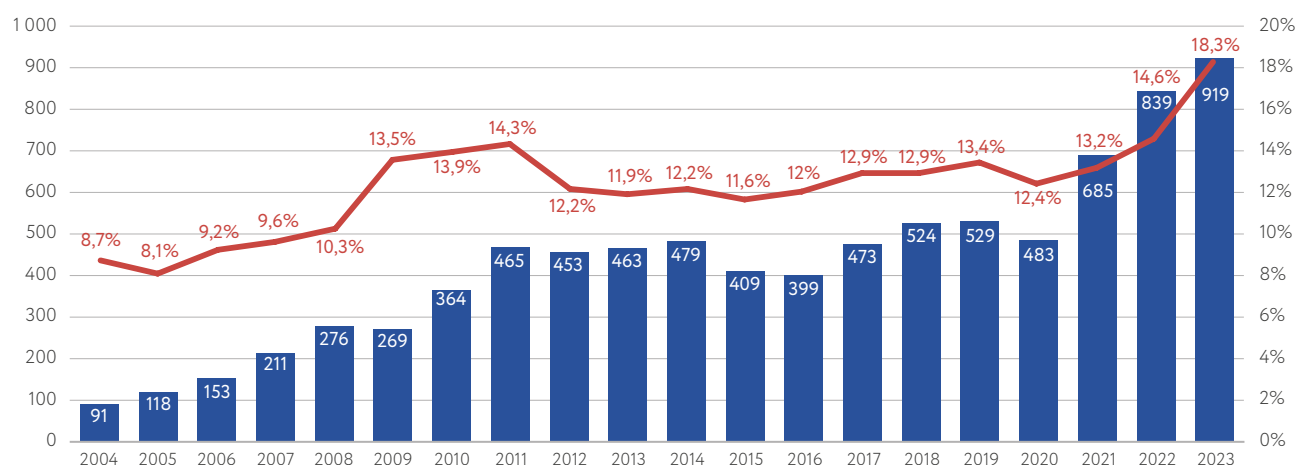
Расположение стран БРИКС на осях ключевых международных транспортных коридоров («Восток – Запад», «Один пояс, один путь», «Север – Юг», морские пути в Бразилию и Египет через порты Азово-Черноморского бассейна) создает условия для опережающего развития перевозок различными видами транспорта – морским, автомобильным и железнодорожным.

¹ <https://1520international.com/en/content/2024/February-2024/eaau-brics-sco-railway-services/>

1. ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ СТРАН БРИКС: ДИНАМИКА, СТРУКТУРА И КРУПНЕЙШИЕ ГРУЗОПОТОКИ НА ПРОСТРАНСТВЕ РАСШИРЕННОГО БРИКС

За последние двадцать лет взаимный экспорт девяти стран БРИКС увеличился в десять раз – с 91 млрд долл. США в 2004 году до 919 млрд долл. США в 2023-м. Увеличилась и ориентированность стран на рынки БРИКС: **в 2004 году только 9% экспорта участников БРИКС поставлялось на рынки стран блока, а к 2023-му доля возросла вдвое и составила 18%**. Такая динамика развития взаимной торговли, наряду с движением инвестиций, в полной мере отображает усилия по всестороннему сотрудничеству и сближению экономик государств в ходе совместной работы на платформе БРИКС: с 2010 года ежегодно проводятся встречи министров экономики и внешней торговли; основные задачи находят отражение в декларациях саммитов.

Рисунок 2. Динамика взаимной торговли стран БРИКС (по экспорту), млрд долл. США

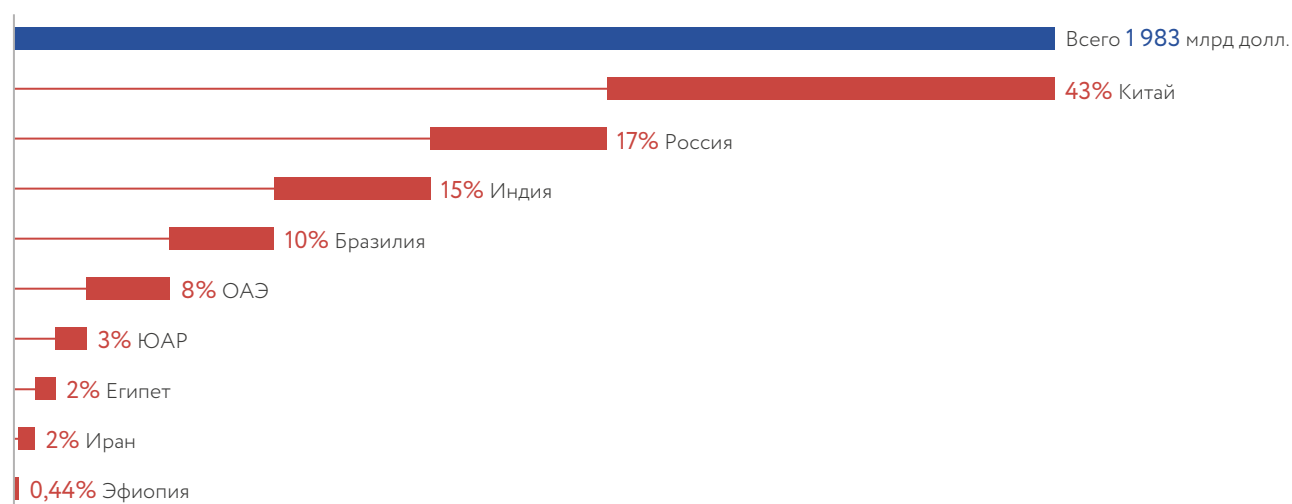


Источник: расчеты авторов на основе данных ИТС

Начиная с 2013 года реальные очертания получила экономическая тематика сотрудничества, а именно объединение стран в сфере торговой политики: БРИКС неизменно рассматривает многостороннюю торговую систему с центральной ролью Всемирной торговой организации в качестве базы для развития «открытой, прозрачной, недискриминационной и инклюзивной многосторонней торговой системы»². Наличие общих знаменателей в сфере внешнеторгового регулирования имеет критически важное значение для равномерного распределения выгод и издержек от потенциальной интеграции ввиду существенной асимметричности экономик объединения по структуре и масштабу. Так, доля крупнейшей в БРИКС экономики – Китая – в торговле внутри блока на сегодняшний день составляет 42% в общем товарообороте, тогда как доля Эфиопии – только 0,44%.

² <http://www.kremlin.ru/supplement/5139>

Рисунок 3. Структура взаимного товарооборота стран БРИКС по странам в 2023 году



Источник: расчеты авторов на основе данных ИТС

Россия, которая в 2023 году уступила Индии по доле в международной торговле, опережает ее в торговле внутри БРИКС, выступая вторым по значимости участником торговли (после Китая) с долей 17%. Среди новых участников объединения наибольшую долю — 8% в общем взаимном товарообороте — занимают ОАЭ, опережая даже одного из «старых» участников объединения — Южную Африку.

Если доля внешнеторгового оборота страны в общей взаимной торговле БРИКС показывает «расстановку сил» — место и роль каждого участника в торговле внутри блока, то обратный показатель — указывает на степень заинтересованности в торговой интеграции. **По итогам 2023 года наибольшую ориентацию внешней торговли на БРИКС показала Россия: на торговлю с участниками объединения приходится почти половина ее внешнеторгового оборота.** Показатель России составил 49%, тогда как в среднем по странам БРИКС доля составила только 20%, что обусловлено стремительной переориентацией внешней торговли России с Запада на Восток в последние два года.

На втором месте — внешняя торговля Эфиопии, наименьшей из экономик БРИКС, и Африки в целом. Это обусловлено высокой долей стран БРИКС в экспорте Эфиопии — 49%. Высокая степень ориентации на рынки БРИКС еще до присоединения государства к объединению говорит в пользу целесообразности такого шага и высокой степени мотивации к интеграции в рамках блока. Эфиопия является историческим исключением среди африканских стран, большинство из которых были европейскими колониями, в результате чего их внешняя торговля до сих пор в большей степени ориентирована на страны Западной Европы. На сегодняшний день значительный сельскохозяйственный потенциал, а также разведанные запасы природных ресурсов — угля, железной руды, золота — обеспечивают существенную инвестиционную привлекательность Эфиопии, в частности для Китая.

Таблица 1. **Общая и взаимная торговля стран БРИКС в 2023 году**

	Внешнеторговый оборот, млн долл.	в т. ч. БРИКС, млн долл.	Доля стран БРИКС во внешней торговле субъекта
Мир	46 808 685	9 746 868	20,8%
Всего БРИКС	9 746 868	1 983 507	20,4%
Китай	5 948 036	846 658	14,2%
Индия	1 099 178	300 814	27,4%
Россия ³	680 393	332 622	48,9%
Бразилия	580 489	192 488	33,2%
ОАЭ ⁴	936 114	168 244	18,0%
ЮАР	217 927	56 902	26,1%
Египет	125 210	31 825	25,4%
Иран ⁵	139 627	45 141	32,3%
Эфиопия	19 894	8 814	44,3%

Источник: расчеты авторов на основе данных ИТС

Китай, при абсолютном лидерстве в объемах торговли на пространстве БРИКС, демонстрирует наименьший показатель ориентированности – по итогам 2023 года только 14% внешней торговли КНР приходится на страны БРИКС. **Продолжающееся противостояние КНР и США неуклонно меняет ориентацию внешней торговли Китая в направлении АТР и в особенности БРИКС.** В перспективе это будет усиливать вес блока в международной торговле, который уже сегодня составляет порядка 20%.

Таблица 2. **Матрица взаимной торговли стран БРИКС по экспорту, 2023 год, млн долл. США**

Экспорт	в Китай	в Индию	в Россию	в Бразилию	в ОАЭ	в ЮАР	в Египет	в Иран	в Эфиопию
из Китая		117 821	111 057	59 138	55 809	23 679	14 981	10 107	2 592
из Индии	16 267		4 091	6 681	33 044	8 026	3 963	1 187	479
из России	128 485	61 602		10 013	8 190	523	4 958	1 526	19
из Бразилии	104 325	4 686	1 343		3 166	1 642	2 315	2 298	24
из ОАЭ	10 106	25 393	2 591	649		2 091	5 749	6 758	764
из ЮАР	12 498	5 051	283	488	2 545		55,7	16,5	31,0
из Египта	909	1 175	519	444	2 214	118		1,8	112,7
из Ирана	22 426	1 888	692	139	6 006	367	10,1		1,9
из Эфиопии	131,6	139,2	12,9	2,3	163,8	10,0	8,7	1,3	

Источник: Ministry of Investment and Foreign Economic Relations (MIFER) of Myanmar

Как следует из данных по взаимной торговле между странами БРИКС, наиболее крупные торговые потоки сосредоточены вокруг КНР, в частности его торговля с Россией, Бразилией, Индией и ОАЭ. Выделяются также товаропотоки Россия – Индия, Индия – ОАЭ и обратно, Иран – Китай.

³ Данные Федеральной таможенной службы России

⁴ Данные за 2022 год

⁵ Данные за 2022 год

Поставки из России в Китай в 2023 году достигли 128,4 млрд долларов США, а экспорт Китая в Россию — 111 млрд долларов США. Если в стоимостном выражении торговля между странами близка к балансу, то в физическом выражении грузопоток из России «перевешивает» импорт из Китая в несколько раз: по данным китайской таможни, в 2023 году он составил 277 млн тонн, тогда как поставки Китая в Россию — 22 млн тонн. Это обусловлено структурными различиями товаропотоков: поставки России носят преимущественно сырьевой характер, а экспорт Китая в Россию — это товары среднего и высокого передела. Крупнейшими статьями физического грузопотока из России в Китай являются нефть и нефтепродукты — 123 млн тонн; уголь — 101 млн тонн; лесоматериалы — 9,8 млн тонн; железная руда — 9,6 млн тонн, сжиженный природный газ (СПГ) — 8,2 млн тонн. Поставки нефти, нефтепродуктов и СПГ доминируют также в грузопотоке ОАЭ — Китай.

Таблица 3. **Физический импорт и экспорт Китая, 2023 год, тонн**

	Импорт	Экспорт
Бразилия	392 895 251	22 821 142
Россия	277 104 366	22 927 658
ЮАР	72 239 566	6 876 291
ОАЭ	61 897 638	17 481 790
Индия	52 405 912	34 529 967
Иран	15 243 921	2 088 446
Египет	2 641 636	6 079 269
Эфиопия	286 400	925 729

Источник: расчеты авторов на основе данных Таможенной службы КНР

Вместе с тем наибольший физический грузопоток на пространстве БРИКС — это экспорт Бразилии в Китай, объём которого в 2023 году составил 392,8 млн тонн. Более половины данного объёма (248 млн тонн) — фрахт бразильской железной руды. Китай является крупнейшим в мире потребителем этого товара. Так как внутреннее предложение не может компенсировать высокий спрос со стороны китайской промышленности, около 80% от общего потребления железной руды обеспечивается импортом. Крупнейшими поставщиками выступают Австралия и Бразилия. Другими значимыми статьями грузопотока из Бразилии в Китай выступают сельскохозяйственные товары (соя, кукуруза, сахар, мясо), нефть и нефтепродукты, древесина. Поставки железной и прочих руд также доминируют в грузопотоке ЮАР — Китай, составляя порядка 36 млн тонн, а также Индия — Китай (35 млн тонн).

Таким образом, торговая статистика позволяет увидеть, что **на пространстве БРИКС наиболее значительно выделяются два грузопотока: Бразилия — Китай (экспорт железной руды) и Россия — Китай (поставки нефти, нефтепродуктов, СПГ и древесины). Следовательно, транспортная связанность между Россией и Китаем является опорой транспортного каркаса как Евразии, так и БРИКС.**

2. ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КАНАЛЫ МЕЖДУ СТРАНАМИ БРИКС: ТЕКУЩИЕ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ

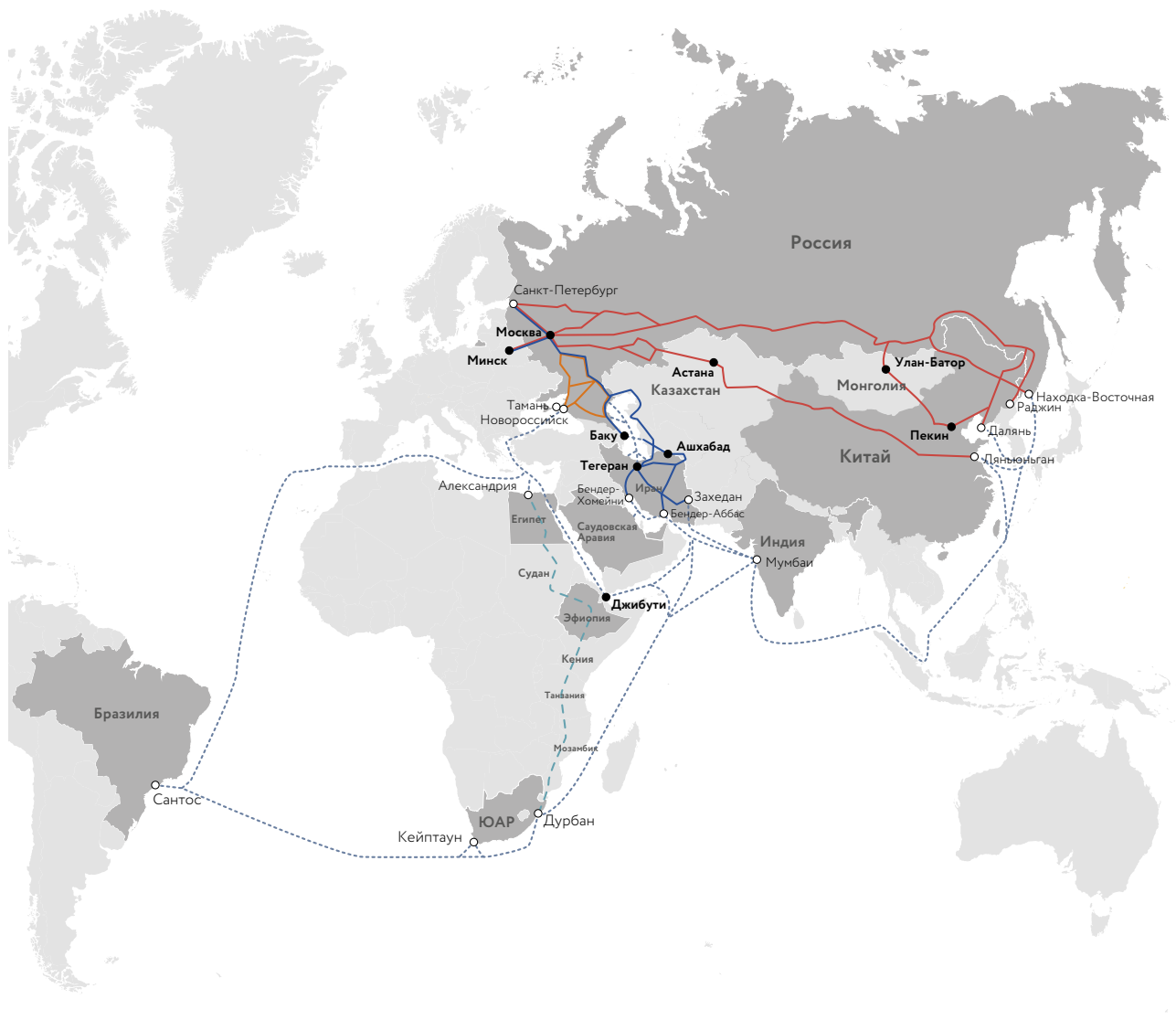
В настоящее время совокупный грузооборот стран БРИКС составляет более 7 трлн ткм, или две трети от мирового грузооборота⁶, поэтому транспортный каркас БРИКС играет ключевую роль в мировой экономике, способствуя глобальному экономическому росту и развитию транзитных регионов. Продвижение взаимной торговли и интеграции между странами влечёт потребность в повышении качества существующей транспортной инфраструктуры, организации новых маршрутов доставки грузов и в слаживании всех логистических препятствий посредством создания транспортных коридоров.

Международный транспортный коридор — это совокупность договоренностей между странами, нацеленных на изменение скорости и направления движения торговых потоков на определенном пространстве. Правила, регулирующие аспекты транспортировки и транзита товаров по определенному маршруту, подкрепляются договором, подписанным странами-участницами.

Современные МТК представляют собой интегрированные системы транспортных маршрутов и связанных с ними инфраструктурных объектов, предназначенных для эффективного перемещения грузов и пассажиров между различными странами и регионами. МТК включают железные и автомобильные дороги, морские и речные пути, а также воздушные маршруты и логистические узлы, такие как порты, терминалы и склады. МТК призваны преодолевать объективные физические, экономические и политические ограничители на пути движения товаров за счет создания предсказуемой и прозрачной среды ведения деятельности для грузоперевозчиков и потребителей их услуг.

Транспортная инфраструктура Евразии, включающая Россию и соседние страны, традиционно развивалась по направлению широтных маршрутов. Однако в современных условиях всё большее значение приобретают меридиональные маршруты, в особенности МТК «Север — Юг», который соединяется с большинством широтных евразийских транспортных маршрутов по направлению Восток — Запад, в частности с евразийским транзитным маршрутом через Казахстан, Россию и Белоруссию.

6 <https://gudok.ru/content/analitika/gruzoperevozki/1645900/>

Рисунок 4. **Транспортные коридоры пространства БРИКС**

- **Коридор БРИКС №1**
Международный транспортный коридор «Север – Юг» + страны Аравийского полуострова и Африки.
- **Коридор БРИКС №2**
Коридор Восток – Запад и маршруты, развиваемые в рамках глобальной стратегии «Один пояс, один путь»
- **Коридор БРИКС №3**
Маршруты в направлении портов Азово-Черноморского бассейна и далее морским транспортом в Египет, страны Латинской Америки и Африки
- **Коридор БРИКС №4**
Международные морские маршруты (Китай – Юго-Восточная Азия – Индия – ЮАР – Бразилия; Россия – Египет – Саудовская Аравия – ЮАР; Россия – Египет – Бразилия)
- **Коридор БРИКС №5**
Система трансафриканских транспортных маршрутов (при условии начала практической проработки таких проектов)

Источник: подгруппа по транспорту и логистике Делового совета БРИКС

КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»

Данный маршрут связывает страны Северной Европы и Юга (Аравийский полуостров, Африка, Индия) без задействования инфраструктуры Суэцкого канала – через Россию, Кавказ и Центральную Азию. Данный МТК является мультимодальным и включает в себя железнодорожные, автомобильные, морские и речные пути общей протяженностью 7200 км: от крупнейшего порта севера России – Санкт-Петербурга – до крупнейшего порта Индии – Мумбаи. Сегодня по этому МТК транспортируется широкая номенклатура товаров, в частности зерно, уголь, чёрные металлы, а объёмы грузопотока растут по всем направлениям и видам транспорта.

Коридор «Север – Юг» имеет три признанных ветви: западная – по западному берегу Каспия, восточная – по восточному берегу Каспия, а также транскаспийская – через Каспийское море. Все маршруты имеют своей целью порты южного Ирана (Бендер-Аббас, Чабахар) с дальнейшей отправкой грузов в Индию, страны Персидского залива или Восточной Африки. Разветвление коридора даёт определенный запас гибкости участникам торговли, но вместе с тем замедляет необходимое инфраструктурное развитие из-за «распыления» ресурсов.

Подробный анализ МТК «Север – Юг» приведен в совместном докладе Фонда Росконгресс и Исследовательского центра ИТИ [«Коридор “Север – Юг”: новые возможности для внешней торговли России»](#).

КОРИДОР «ВОСТОК – ЗАПАД» И МАРШРУТЫ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

МТК «Восток – Запад» проходит через Евро-Азиатский континент и включает конкурентоспособные маршруты поставок грузов железнодорожным транспортом между Европой и Азией.

Основу МТК «Восток – Запад» составляет Транссибирская магистраль (Транссиб), которая пересекает территорию России с выходом на востоке на сеть железных дорог Кореи, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе – в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами. Северные маршруты МТК задействуют Транссиб через пограничные переходы Дальнего Востока с выходом на Китай напрямую и через Монголию (Наушки), евразийский маршрут – через Казахстан. По территории государств – членов евразийского маршрута проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, обеспечивающая грузопоток в сообщении Восток – Запад. Евразийский маршрут является основным для транзита товаров железной дорогой между Китаем и ЕС.

Традиционным маршрутом, соединяющим страны Европы и Китай, в течение длительного исторического периода выступал континентальный Шелковый путь, потерявший свое значение в результате колониальной экспансии европейских государств в Новое время. С открытием в 1916 году Транссибирской магистрали с конечным пунктом во Владивостоке она стала главным широтным направлением перевозки грузов по Евразии.

Проект «Один пояс, один путь», инициированный Китаем в 2013 году, предполагает объединение сухопутного и морского торговых путей для более эффективной доставки товаров в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы. Для этого предлагается соединить два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути», трансконтинентальный коридор, соединяющий Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией, Центральной Азией, Россией и Европой по суше, и «Морской Шелковый путь XXI века», который связывает прибрежные регионы Китая с Юго-Восточной Азией, Южной Азией, странами южной части Тихого океана, Ближним Востоком, Восточной Африкой и Европой. Программа предусматривает привлечение инвестиций в развитие инфраструктурных объектов и реализуется через двусторонние соглашения Китая со странами транзита. Такие соглашения на данный момент подписали уже более 150 стран, в числе которых Россия, ОАЭ, Иран, Египет, Эфиопия и ЮАР. Индия остается в стороне от участия в инициативе по причине территориального конфликта с Пакистаном, включившимся в проект. Также Индия критикует китайский проект за его односторонний формат и центральную роль Китая.

КОРИДОР ЧЕРЕЗ ЧЕРНОЕ И СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЯ

Это традиционный маршрут, связывающий порты Азово-Черноморского бассейна со странами Средиземного моря (через Босфор) и дающий выход к странам Африки и Аравийского полуострова (через Суэцкий канал) и к странам Латинской Америки (через Гибралтар). Данный МТК ограничен пропускной способностью портов Азово-Черноморского бассейна. Сегодня по нему провозится в среднем 186 млн тонн в год, планируется расширение до 250 млн тонн в год⁷. Также коридор ограничен пропускной способностью Босфора, одного из самых загруженных морских проливов.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ МАРШРУТЫ

Трансокеанские контейнерные линии БРИКС, связывающие порты Бразилии (Рио-де-Жанейро), ЮАР (Кейптаун), Индии (Мумбаи), Китая (Гонконг, Шанхай) и России (Восточный, Петропавловск-Камчатский).

Основные направления грузопотоков:

- Бразилия – ЮАР – Индия – Китай;
- Россия – Египет – ОАЭ – ЮАР;
- Россия – Египет – Бразилия.

⁷ <https://morvesti.ru/news/1677/103253/>

Развитие трансокеанских маршрутов имеет наибольшее значение для Бразилии, крупнейшего грузоотправителя на пространстве БРИКС. Исходя из ее географического положения и структуры физического экспорта, можно заключить, что для основной части торговли со странами блока приоритетным видом транспорта является морской — благодаря его экономичности и возможности транспортировки больших объемов грузов. Воздушный транспорт используется для скоростной доставки ценных и скоропортящихся товаров. Железнодорожный и автомобильный транспорт играют ключевую роль в доставке грузов к портам и во внутренние регионы. Внутренний водный транспорт способствует перевозке массовых грузов по внутренним водным путям.

ТРАНСАФРИКАНСКИЕ МАРШРУТЫ

Проект «Сеть трансафриканских автомагистралей» включает трансконтинентальные дорожные проекты, разрабатываемые Африканским союзом, Африканским банком развития и Экономической комиссией ООН для Африки (ЭКА ООН) совместно с региональными экономическими сообществами. Общая протяженность автомагистралей в сети составляет 56 683 км⁸.

Один из девяти трансафриканских маршрутов — коридор Каир — Кейптаун протяженностью 10 228 км, соединяющий Египет с ЮАР через территорию Эфиопии. Во время британского колониального правления дорога была известна под такими названиями, как Дорога от мыса до Каира, Панафриканское шоссе или Великая северная дорога. В 1980-х годах её модифицированная версия была возрождена как часть Трансафриканского шоссе, трансконтинентальной дорожной сети ЭКА ООН. Маршрут задействует территорию девяти стран — Египет, Судан, Эфиопия, Кения, Танзания, Замбия, Зимбабве, Ботсвана, ЮАР — и позволит пересечь весь континент на автомобиле всего за пять дней. По информации Министерства транспорта Египта, завершение строительства запланировано на 2024 год⁹.

Маршрут также предполагает сопряжение с уже реализованными коридорами, такими как Аддис-Абеба — Найроби — Момбаса, который обеспечил Эфиопии возможность экспорта своих грузов через порт Момбаса. Не имея собственного выхода к морю, Эфиопия в первую очередь использует порт Джибути в качестве шлюза для подавляющего большинства своих товаров, продаваемых на международном рынке (от 90 до 95%). **Завершение проекта строительства железнодорожной сети протяженностью 656 километров, которая связывает столицу Эфиопии Аддис-Абебу с портом Джибути, помогло оптимизировать логистику на крупнейшем торговом маршруте страны,** однако на других направлениях основная часть грузов транспортируется преимущественно по автомобильным дорогам, что значительно снижает конкурентоспособность торговой логистики Эфиопии. Дальнейшая реализация планов по развитию железнодорожной сети может изменить ситуацию. **Возобновление дипломатических отношений Эфиопии с Эритреей создает потенциал для расширенных логистических операций через эритрейские порты Асэб и Массауа.** Правительство Эритреи потенциально может соединить Асэб (железнодорожной линией Метемма — Верэта — Уольдыя — Асэб) с Суданом через Уольдыю (которую пересекает железнодорожная линия Аваш — Комболча — Мэкэле)¹⁰.

8 https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Cross-border_road_corridors.pdf

9 <https://embassy.ru/en/post/20238>

10 <https://www.bricstransport.ru/jour/article/view/49/25>

3. ПОТЕНЦИАЛ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАСШИРЕНИЯ БРИКС И ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

БРИКС — это расширение экономического и политического сотрудничества за пределы сложившегося круга БРИКС с любой страной, блоком или регионом мировой экономики через трансформацию платформы в пользу большей инклюзивности и открытости. Концепция БРИКС впервые была предложена Китаем в 2017 году с целью превращения блока в самую влиятельную площадку мира для сотрудничества в направлении Юг — Юг. К началу 2024 года идея БРИКС была поддержана официальными заявками на вступление в блок от двадцати трех стран, шесть из которых были приняты — Египет, Эфиопия, Иран, ОАЭ, Саудовская Аравия и Аргентина. Однако в состав БРИКС вошли только четыре из них, поскольку новый президент Аргентины Хавьер Милей отказался от планов по вступлению страны в объединение, а процесс официального присоединения Саудовской Аравии остановился на одной из стадий внутреннего согласования: для взвешивания экономических выгод и политических рисков такого шага стране потребовалось больше времени, чем ожидалось изначально. В БРИКС входят крупнейшие покупатели нефти из Саудовской Аравии — Китай и Индия. Также значительны объемы поставок в ОАЭ и Египет. Расширенный БРИКС, построенный на принципах невмешательства, равенства и взаимной выгоды, призван стать платформой, объединяющей разносторонние интересы комплементарных экономик, и средством балансировки сил с западными странами. Принятие решения об участии Саудовской Аравии в БРИКС происходит на фоне предполагаемого усиления геополитической напряженности между США и Китаем, а также растущего влияния Китая в Саудовской Аравии. Помимо укрепления отношений с Китаем, присоединение Королевства к БРИКС открывает доступ к растущим экономикам стран БРИКС, а также способствует диверсификации экономики Саудовской Аравии.

Решение о присоединении к БРИКС остальных стран, подавших заявки, остается на рассмотрении Совета. В их числе Алжир, Бангладеш, Бахрейн, Белоруссия, Боливия, Венесуэла, Вьетнам, Гондурас, Индонезия, Казахстан, Куба, Кувейт, Марокко, Нигерия, Государство Палестина, Сенегал, Таиланд. Также в 2024 году о намерении вступить в БРИКС заявили Малайзия¹¹ и Азербайджан¹².

Таким образом, все ключевые участники АСЕАН проявляют интерес к сближению с БРИКС. Если текущая волна расширения БРИКС охватывает преимущественно регионы Ближнего Востока и Северной Африки, то следующая, вероятно, коснется региона Юго-Восточной Азии, что в полной мере отвечает стратегическим интересам БРИКС, в особенности в сфере развития МТК.

Отсутствие уставных документов, детально регламентирующих процедуру вступления, создает сложности для прогнозирования географии будущего БРИКС. Поскольку главным форматом работы блока остаются саммиты, контуры дальнейшего расширения БРИКС станут очевидными уже на ближайшем из них, который запланирован на 22–24 октября 2024 года в Казани.

11 <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2024/07/09/pm-anwar-malaysia-set-to-become-brics-partner-country-soon-bloc-wont-interfere-with-domestic-politics/143118>

12 <https://ria.ru/20240820/azerbaydzhan--1967363718.html>

Платформа БРИКС может внести уникальный вклад в построение более стабильной глобальной экономической конструкции, выступая в качестве «интегратора» для многочисленных региональных интеграционных соглашений на Глобальном Юге¹³, а либерализация торговли выступает одним из основных шлюзов для будущего сотрудничества между развивающимися экономиками. Вместе с тем для равномерного и последовательного роста взаимной торговли критически необходимо использовать возможности, предоставляемые уникальным кросс-континентальным/региональным форматом БРИКС, а именно обеспечить реализацию его транспортного потенциала.

Включение в БРИКС Ирана играет определяющую роль для развития трансконтинентальных МТК, так как его географическое положение открывает возможности сопряжения широтных и меридиональных коридоров. Являясь территорией, соединяющей Каспийское море, Персидский залив и Индийский океан, Иран выступает точкой пересечения важнейших грузопотоков, включая МТК «Север — Юг». Сопряжение маршрутов могло бы объединить китайский грузопоток с потенциальным индийским, стимулировало бы дополнительные инвестиции, способствовало налаживанию межрегиональных связей. **Для реализации транзитного потенциала Ирана критическое значение обретает его транспортная инфраструктура, в особенности портовая и железнодорожная.**

Развитие железных дорог на пространстве БРИКС — важнейший элемент в реализации транспортного потенциала объединения. Совокупный железнодорожный грузооборот стран БРИКС составляет почти 64% мирового¹⁴. Железнодорожная сеть стран БРИКС охватывает более 382 тыс. км, в том числе более 213 тыс. км электрифицированных линий. Общий объем грузов, перевозимых по железнодорожной сети, составляет около 8,4 млрд тонн в год¹⁵. Транзитные маршруты для поддержания к ним долгосрочного интереса государств должны помогать решать внутренние проблемы транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации грузоперевозок, администрирования, налаживания межрегиональных связей.

Важным элементом интеграции в сфере транспорта также выступает партнерство мультимодальных операторов стран БРИКС — для наращивания суммарных мощностей активов, развития независимых институтов страхования рисков транспортных компаний, обеспечения необходимых для транспорта сервисов, включая взаиморасчеты. Также необходимо исследование возможностей повышения эффективности международной торговли за счет передовых технологических и правовых решений в области администрирования грузопотоков. Важно сформировать системный и согласованный подход на уровне правительств стран БРИКС и максимально усилить кооперацию основных бенефициаров внешней торговли — национальных производителей и перевозчиков.

Выступая связующим звеном в важнейших международных транспортных коридорах «Восток — Запад» и «Север — Юг», а также государством-председателем БРИКС 2024 года, Россия взяла на себя лидирующую роль в развитии транспортной системы на пространстве объединения.

¹³ <https://brics-plus-analytics.org/brics-as-the-integrator-of-the-regions-of-the-global-south/>

¹⁴ <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1671505>

¹⁵ <https://1520international.com/en/content/2024/February-2024/eaau-brics-sco-railway-services/>

На 15-м ежегодном саммите глав государств-членов БРИКС в августе 2023 года Владимир Путин инициировал создание постоянно действующей комиссии по транспорту для координации усилий стран по развитию логистики внутри БРИКС, обеспечению работы транспортных коридоров и улучшению транспортной связанности между государствами-участниками. Впоследствии Рабочей группой по инфраструктуре Делового совета БРИКС было принято решение об образовании Подгруппы по транспорту и логистике, задачами которой, помимо координации развития транспортных коридоров, станут работа по инновационной повестке и обмен опытом в области подготовки кадров.

В июне 2024 года в рамках ПМЭФ состоялась первая встреча министров транспорта стран БРИКС. Обсуждение затронуло такие темы, как развитие транспортной отрасли, содействие отраслевому сотрудничеству и будущее в цифровую эпоху. По итогам встречи участники приняли Декларацию министров, которая определяет ключевые приоритеты сотрудничества: транспортная связанность и цепочки поставок, инновации и цифровизация, городская мобильность и экология.

Другим важным решением является перевод Подгруппы по транспорту и логистике в статус постоянно действующей Рабочей группы с председательством России на переходный период (два года – 2025-й и 2026-й).

Также достигнута договоренность о начале работы с 2025 года постоянной логистической платформы в формате Логистической комиссии БРИКС со штаб-квартирой в Дубае, состоящей из представителей транспортно-логистического бизнеса.

Также по итогам встречи подписан меморандум о развитии контейнерных перевозок между китайским портом Цзиньжоу, государственной корпорацией ОАО «РЖД» и контейнерным оператором АО «ПФКО Экспресс». Документ определяет реализацию комплексных мероприятий по повышению привлекательности сервиса контейнерных перевозок и разработку оптимальных логистических решений по перевозкам грузов в контейнерах и магистральных седельных тягачей с использованием специализированных платформ колесного типа. На сегодняшний день контейнерные перевозки – один из самых инновационных и востребованных трендов в развитии грузоперевозок. Они представляют собой комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки грузовых прицепов как с помощью автомобильных тягачей, так и на специальных железнодорожных платформах. Эта инновационная технология сочетает в себе преимущества как автомобильного транспорта – перевозка «от двери до двери», так и железнодорожного – доставка по жесткому графику с соблюдением сроков¹⁶.

16 <https://index1520.com/analytics/kontreyler-byistro-ekonomno-ekologichno-i-bezopasno/>

По итогам работы Группы можно выделить следующие основные направления деятельности в 2024 году:

- **Защита транспортной инфраструктуры от чрезвычайных ситуаций, вызванных стихийными бедствиями:** координация усилий по проведению восстановительных мероприятий в ответ на негативные природные факторы, такие как изменение климата. Общим ориентиром могут выступать Меры по управлению стихийными бедствиями, предложенные ИМО (Международной морской организацией).
- **Развитие транспортно-логистических маршрутов, соединяющих страны БРИКС:** в настоящее время выделяется пять основных направлений развития, подробный анализ которых приведен в разделе 2 данного исследования.
- **Разработка Руководства по транспортным маршрутам БРИКС:** данная работа ведется в целях повышения транспортной связанности стран БРИКС и унификации подходов к логистике. Проект Руководства должен быть представлен на ближайшем саммите.
- **Транспортный портал БРИКС:** электронная коммуникационная площадка в формате интернет-ресурса для обмена информацией об инновациях и передовом опыте, применяемом в транспортно-логистической сфере стран БРИКС. В настоящее время ведется разработка электронной платформы BRICS.Transport.com для освещения работы Группы. В период 2025–2026 гг. ответственность за наполнение и модерирование площадки взяла на себя Россия.
- **Премия BRICS Solution Awards:** выявление перспективных технологических проектов стран БРИКС.
- **Академия транспорта БРИКС:** развитие человеческого потенциала в сфере транспорта и логистики, образовательные и просветительские мероприятия и мастер-классы (онлайн и офлайн) с экспертами и институтами транспортной отрасли.
- **Устойчивое развитие:** обсуждения мер в сфере транспорта, способствующих достижению Целей устойчивого развития ООН, подготовка единой позиции стран БРИКС по сокращению доли транспорта в мировых выбросах углеводородов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Эффективность совместной работы стран на платформе БРИКС и сближение их экономик в полной мере находят свое выражение в показателях динамики развития взаимной торговли и инвестиций. Объединение торгово-промышленных потенциалов стран БРИКС создаст условия для организации эффективных перевозок грузов с минимальной себестоимостью. Пространство БРИКС сосредоточило в себе крупнейших в мире поставщиков и потребителей основных ресурсов, в также наиболее населённые государства и растущие потребительские рынки.

За последний год среди всех стран-участниц блока наибольшую ориентацию внешней торговли на рынки БРИКС показала Россия: на торговлю со странами объединения приходится почти половина внешнеторгового оборота государства. Роль и место России в будущей системе торговых отношений БРИКС, а также экономические выгоды такого положения во многом определяются формирующимся транспортным каркасом. Активное участие в выстраивании независимой транспортно-логистической сети БРИКС, устойчивой к внешним вызовам, в полной мере отвечает долгосрочным внешнеэкономическим интересам России.

Географическое положение России предоставляет возможность использовать территориальный аспект как дополнительный инструмент для интеграции в международную экономику. Активное участие в развитии евразийского транспортного каркаса и международных транспортных коридоров БРИКС позволяет учесть национальные интересы в формирующейся транспортной архитектуре.

Возрастающая роль МТК «Север – Юг», сухопутной альтернативы Суэцкому каналу, обусловлена не только санкциями против России, но и смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива.

Развитие транспортной связанности стран БРИКС служит целям содействия как торговле внутри блока, так и международной торговле в целом. Улучшение логистики позволит укрепить или создать прочные транспортные цепочки между государствами. Сохраняя приверженность Целям устойчивого развития ООН и признавая необходимость сокращения углеродного следа, участники БРИКС сосредотачивают совместные усилия на устранении барьеров для беспрепятственного, свободного и недискриминационного перемещения товаров и услуг, а также сокращения логистических издержек и повышения эффективности цепочек поставок. Развитие транспортных коридоров БРИКС также способствует развитию региональной инфраструктуры и экономики стран, предоставляя новые возможности для торговли, туризма и культурного обмена.

Дайджест подготовлен специально к VIII Восточному экономическому форуму (ВЭФ-2024).

В условиях роста международно-политической неопределенности и сокращения возможностей многосторонних институтов по управлению глобальными торгово-экономическими потоками всё большее значение приобретают межгосударственные платформы взаимодействия, такие как БРИКС. Создание межгосударственного объединения БРИКС (англ. BRICS – сокращение от Brazil, Russia, India, China, South Africa), инициированное Россией в 2006 году, стало одним из важнейших международных событий начала XXI века. Масштабное расширение блока в последние годы свидетельствует о росте интереса к БРИКС и делает актуальным исследование потенциала интеграции внутри объединения.



Исследовательский центр
Международная торговля и интеграция (ITI)

+7 (495) 120-25-75
info@itandi.ru
www.itandi.ru

Коллектив авторов:

В. Ю. Саламатов, д. э. н., профессор, генеральный директор ITI, заведующий кафедрой «Торговое дело и торговое регулирование» МГИМО МИД России

В. О. Коломин, исполнительный директор ITI

А. В. Тангаева, начальник отдела тарифных барьеров и доступа на рынки ITI

П. Н. Сапожникова, директор департамента бизнес-анализа ITI

Е. В. Гришин, эксперт департамента аналитических исследований и проектов ITI

Р. С. Фесенко, к.э.н., аналитик-консультант экспертно-аналитического отдела Фонда Росконгресс

Г. П. Великих, заместитель директора по экспертно-аналитической работе Фонда Росконгресс

