

# ЛОГИСТИКА БРИКС: ИТОГИ ЧЕТВЕРТОГО ЗАСЕДАНИЯ В НЬЮ-ДЕЛИ

Сегодня логистическая картина мира представляет собой динамическое полотно, которое постоянно перестраивается под влиянием тех или иных политических факторов. Неудивительно, что в подобных условиях крайней неустойчивости торгового ландшафта страны БРИКС уже некоторое время занимаются созданием стабильных транспортных коридоров, способных минимизировать риски. 17 июля 2026 г. в Нью-Дели состоялось четвертое заседание Рабочей группы Делового совета БРИКС по инфраструктуре, транспорту и логистике, в рамках которого эксперты из Китая, Индии, Южной Африки, ОАЭ, Ирана и России вновь обсудили вопросы, связанные с конструированием бесперебойных логистических систем, и выработали дальнейший план действий.

## Годовой отчет: российские инициативы и выявленные проблемы

В центре внимания специалистов оказался проект подготовки годового отчета, его итоговую версию продемонстрируют на заключительном заседании, назначенном на сентябрь 2026 г. Документ формируется по итогам встреч рабочих групп стран БРИКС, где участники представляют наработки, председатели национальных частей Делового совета комментируют их и формулируют рекомендации. Все это сводится в единый отчет, который утверждается и вручается главам государств-участников БРИКС. Документ способен задать вектор развития транспортных сетей на годы вперед и стать пособием по конструированию более связной, надежной и современной транспортно-логистической системы. Именно поэтому четвертое предпоследнее заседание Рабочей группы Делового совета было ориентировано в первую очередь на достижение консенсуса между государствами-партнерами. Эксперты из Индии особо подчеркнули важность совместной деятельности и отметили, что все замечания, полу-

ченные после третьей встречи, были изучены и внесены в пересмотренный проект.

Специалисты из России в ходе обсуждения предложили ряд конструктивных идей, которые будут отражены в годовом отчете. Так, Кирилл Музалевский, председатель российского отделения Рабочей группы по инфраструктуре, транспорту и логистике, поделился с иностранными коллегами методологией и системой оценки Индекса логистической связности стран БРИКС. Фактически такой инструмент позволит государствам-партнерам отслеживать эффективность транспортных коридоров, проводить сравнительный анализ маршрутов БРИКС с другими глобальными торговыми артериями, мониторить динамику и выявлять проблемные зоны. В перспективе внедрение этого показателя в отчетность Делового совета должно стать основой для более точного планирования совместных инфраструктурных проектов и принятия обоснованных управленческих решений. Другие инициативы российского отделения были связаны с укреплением правовой инфраструктуры, исследованием евразийских железных дорог, введением инновационных техноло-

гических и цифровых механизмов для улучшения железнодорожного сообщения и с повышением транспортной безопасности в сфере туризма.

Доклады российских экспертов выявили наиболее проблемные сферы логистической системы БРИКС и определили первостепенные цели объединения, такие как укрепление мультимодальных транспортных связей, совершенствование физической и цифровой инфраструктуры, содействие безбумажной торговле и совместимости транспортной документации, поощрение обмена знаниями, повышение устойчивости международных цепочек поставок и работа с финансовыми вопросами. В настоящее время обнаруженные болевые точки существенно тормозят функционирование всей сети: различия в документации увеличивают сроки таможенного оформления, инфраструктурный дисбаланс замедляет процесс движения грузов по маршруту, а отсутствие единых стандартов в сфере перевозок осложняет координацию между операторами и снижает предсказуемость сроков доставки. Наиболее показательным в этом смысле стало замечание представителя южноафриканского отделения г-н Бафана Дубе, который

особо подчеркнул, что для продуктивной интеграции с транспортными сетями БРИКС Африке потребуются четкая стратегия. По итогам обсуждений Рабочая группа выделила четыре приоритетные сферы: физическая инфраструктура и мультимодальность, цифровая инфраструктура и безбумажная торговля, устойчивое финансирование, обмен знаниями и наращивание потенциала.

#### Четыре приоритетные области: инфраструктура, цифровизация и финансирование

Современные автомобильные и железные дороги, порты и аэропорты, оснащенные инновационным оборудованием, внутренние водные пути, высокотехнологичные складские системы, холодильные цепи и цифровые логистические платформы – без всего этого невозможно представить конкурентноспособную транспортную систему. В условиях непрерывно меняющегося глобального торгового ландшафта только создание диверсифицированных и устойчивых транспортных коридоров может стать главным преимуществом. Поэтому обеспечение всех стран БРИКС необходимой физической инфраструктурой и улучшение мультимодальной связи – одна из основных задач сообщества.

Воплощение задуманного в жизнь требует не просто точечных вложений, а системной работы над всей сетью. Прежде всего, государствам БРИКС рекомендуется составить всеобъемлющую дорожную карту по преодолению транспортных барьеров. Это позволит выяснить, какие участки маршрутов являются наиболее проблемными, и сосредоточиться на устранении недостатков. Особую роль в наращивании инфраструктурного потенциала может сыграть механизм государственно-частного партнерства, он способствует привлечению частных инвестиций, ускорению реализации проектов и внедрению передовых технологических решений. Для более обоснованного планирования инфраструктуры предлагается использовать географические информационные системы (ГИС), а для выстраивания новых альтернативных международных логистических маршрутов проводить различные исследования. В долгосрочной перспективе такой подход не только сократит логистические издержки и ускорит доставку грузов, но и сформирует по-настоящему инте-



Источник: Мария Новоселова, «Вестник Кавказа»

рированную транспортную экосистему БРИКС, способную гибко реагировать на внешние вызовы и эффективно обслуживать растущие объемы торговли.

Вместе с тем достойный уровень технологического оснащения транспортных коридоров – это лишь первый шаг на пути к успеху. Важно заниматься и развитием цифровой инфраструктуры. С каждым годом мировая торговля становится все более зависимой от различных электронных платформ, которые поддерживают таможенное оформление, платежи, документацию, видимость груза и соблюдение нормативных требований. Однако на развивающихся рынках по-прежнему широко распространены фрагментированные платформы, бумажная отчетность, ручное подтверждение данных и неинтегрированные платежные механизмы. Эти факторы увеличивают операционные издержки, замедляют грузоперевозки, снижают прозрачность процессов и создают существенные барьеры для малых и средних предприятий, желающих участвовать в международной торговле.

Странам БРИКС целесообразно расширять сотрудничество в области совместимых виртуальных архитектур, устанавливая общие принципы взаимного признания торговых, транспортно-логистических электронных записей и документов. Фактически государствам объединения следует выстраивать добровольные механизмы сотрудничества, в том числе через формирование единой системы, которая позволит грузоотправителям получать доступ к информации о загруженности портов и терминалов в режиме реального времени. Та-

кая цифровая инфраструктура сократит время и стоимость перевозок, повысит устойчивость цепочек поставок, а также сделает логистику БРИКС более предсказуемой и доступной для широкого круга участников.

Необходимо принимать во внимание, что модернизация инфраструктуры требует немалых финансовых вложений. Учитывая современную ориентированность многих предприятий на реализацию зеленых проектов, объем необходимых инвестиций может возрасти в несколько раз. Устранение этой проблемы предполагается делегировать Новому банку развития (НБР), который учреждался как раз для урегулирования подобных вопросов. Его главная задача – финансировать проекты устойчивого развития не только в государствах-членах БРИКС, но и в других странах с формирующимся рынком. При этом НБР обладает рядом преимуществ: предоставляет финансирование в национальных валютах стран-участниц, снижая валютные риски для заемщиков, и активно вовлекает частный сектор, комбинируя государственные и коммерческие ресурсы. Вместе с тем необходимо сказать, что малые и средние логистические компании сталкиваются с трудностями в получении финансирования для зеленой модернизации, поэтому предприятиям нужно объединять свои небольшие проекты в один более крупный.

#### Зеленая логистика, обмен знаниями и итоги

По мнению специалистов Рабочей группы, на фоне глобально-



Источник: <https://www.magnific.com/ru/author/creativeart>

го тренда на создание экологически чистых транспортных коридоров странам БРИКС следует сосредоточиться на конкретных шагах. Для практического перехода к зеленой логистике государствам-партнерам предстоит действовать по нескольким направлениям:

- развивать и всячески поддерживать финансово инфраструктуру бункеровки альтернативным топливом (экологически чистый водород и СПГ) в стратегически расположенных якорных портах. Благодаря этому, переход к зеленым морским путям будет осуществлен гораздо быстрее;
- группировать малые эко-инициативы в крупные проекты, чтобы достичь масштабов, приемлемых для получения инвестиций от НБР.
- разработать план по развитию расчетов (платежей) в национальных валютах при международных перевозках и изучить инновационные инструменты снижения рисков на протяжении всего жизненного цикла активов.

Указанные меры улучшат доступ к инвестициям для ММСП и небольших логистических компаний, снизят валютный риск за счет более широкого использования вариантов финансирования в местной валюте, расширят участие частного сектора в проектах по устойчивой инфраструктуре и сделают возможным переход на более чистые виды топлива и системы грузовых перевозок с низким уровнем выбросов. За счет такой поддержки зеленая модернизация довольно быстро из статьи расходов превратится в фактор конкурентного преимущества перед другими транспортно-логистическими системами.

Наконец, еще одна сфера, без которой планомерное совершенствование торговых коридоров БРИКС неосуществимо, – это интеллектуальный обмен.

По мере того как государства-партнеры модифицировали транспортную инфраструктуру, становилось понятно, что без взаимной передачи знаний и опыта нельзя добиться положительных результатов:

- Во-первых, страны БРИКС находятся на разных уровнях технологического развития, и попытки внедрять решения в изоляции приводят к дублированию ошибок и неэффективному расходованию ресурсов.
- Во-вторых, логистические коридоры требуют совместимости технических стандартов и согласованных подходов к цифровизации, такая синхронизация невозможна без регулярного обмена лучшими практиками.
- В-третьих, не менее важен и кадровый аспект: работа на инфраструктурных объектах предполагает высокую квалификацию специалистов, получить которую помогут совместные образовательные программы стран БРИКС и систематический трансфер компетенций.

Сегодня БРИКС активно поддерживает процесс интеллектуального обмена, развивая собственную Транспортную академию и онлайн-платформу BRICSTransport.com. Эти площадки задумывались как ключевые международные сервисы для распространения обновленной информации, касающейся транспорта, инфраструктуры и логистики. Судя по всему, со своими задачами они справляются. Транспортная академия регулярно устраивает мастер-классы в онлайн- и офлайн-режиме, чтобы эксперты из стран объединения могли поделиться прикладными знаниями, а BRICSTransport.com отвечает за формирование теоретической базы и публикует аналитику, разбор различных кейсов и новости на тему логистики.

В перспективе – использование этих ресурсов для конструирования более продуктивной среды в области интеллектуальной инфраструктуры: планируется расширить функционал Транспортной академии путем внедрения совместных образовательных программ и стажировок для студентов и работников отрасли.

Однако существуют и другие механизмы укрепления условий для обмена знаниями, среди них, например, интеграция инструментов прогнозной аналитики и цифровых двойников. Такое комбинирование методов позволит участникам объединения не просто обмениваться уже реализованными кейсами, но и моделировать сценарии развития транспортных коридоров с учетом специфики каждой страны. Также странам БРИКС предлагается каждые 3–4 года проводить форум-сайт-исследование железнодорожного транспорта и логистической системы государств-партнеров. Эти шаги усовершенствуют навыки в области цифровизации, логистики и устойчивого транспорта, выведут сотрудничество в интеллектуальной сфере на новый уровень, повысят готовность к новым транспортным технологиям и будущим системам мобильности, поспособствуют готовности к инновациям и внедрению лучших мировых практик и укрепят взаимодействие правительств с промышленностью, академическими и техническими институтами.

Подводя итог, можно сделать вывод, что движение логистической системы БРИКС к более совершенной модели зависит от четырех довольно очевидных областей – физического оборудования логистических коридоров, цифровой инфраструктуры, финансирования и обмена знаниями. Все эти пункты были учтены Рабочей группой БРИКС и внесены в итоговую версию годового отчета. Проект этого документа уже направлен в Деловой совет БРИКС для рассмотрения. Любые дополнительные материалы или замечания, которые поступят от стран-участниц, будут обобщены и представлены Совету в качестве дополнений. Таким образом, итоги июльского заседания в Нью-Дели закладывают основу для практических решений, которые могут существенно изменить транспортно-логистический ландшафт БРИКС в ближайшие годы.

*Материал подготовила  
Александра Казунина*