

**Перспективы развития транзитных перевозок между
Европой и Азией**

Шумилин А.Г.

Белорусский национальный технический университет

Автомобильные услуги занимают четвертое место по объему поступлений валютной выручки среди экспорта услуг и третье в экспорте транспортных услуг. Благодаря своему геополитическому положению. Республика Беларусь является важнейшим коммуникационным коридором между странами Европы. Из общего объема грузов, перемещаемых через таможенную границу республики, около 70% составляют транзитные грузы. Важнейшим фактором создания благоприятных условий осуществления транспортной деятельности на территории Республики Беларусь, повышения конкурентоспособности белорусских перевозчиков является прогнозирование развития транспортной деятельности и взвешенная политика в процессе интеграции транспортных систем различных государств. Нарращивание экспорта транспортных услуг мировому сообществу возможно только путем объединения и максимального использования резервов провозных возможностей транспортных систем сопредельных государств с учетом применения логистического подхода к удовлетворению потребностей мировой экономики. Объединенная транспортная система должна обеспечивать эффективные, экономически выгодные и безопасные условия транспортировки грузов в наилучших экологических и социальных условиях. Исследование возможных изменений грузопотоков, создание моделей развития международной транспортной системы, разумное государственное влияние и рациональная инновационная политика позволят оптимизировать мероприятия по развитию и интеграции белорусской транспортной системы. Анализ тенденций экономического развития различных регионов дает основание на перспективный прогноз расширения европейских транспортных систем.

В настоящий момент внутренний валовой продукт объединенной Европы уже превысил соответствующий показатель Советского Союза. Темпы развития тяжелого машиностроения, химической, легкой промышленности Европейского континента

позволяют спрогнозировать дефицит ресурсов. Ресурсная база, на которую можно ориентироваться для обеспечения экономических потребностей Европейского Союза, лежит в восточно-азиатском регионе, Урале, Сибири. С другой стороны, в Восточной Азии формируется новый экономический центр. Страны азиатско-тихоокеанского региона (Китай, Южная Корея, Тайвань, Сингапур, Гонконг, Таиланд, Индонезия, Вьетнам, Малайзия) в последние годы демонстрируют стабильный экономический рост и рост инвестиций, что позволяет многим экономистам считать, что XXI век в мировом хозяйстве станет «веком Азии». Данный регион ощущает не только нехватку сырьевых ресурсов, но также, по мнению многих экономистов, острый дефицит западных машиностроительных технологий и рынков сбыта. Очевидно, что возникновение двух экономических монстров потребует наличия между ними транспортного моста, способствующего обмену товарами и обеспечивающему снабжение сырьевыми ресурсами.

Традиционно для морских перевозок между Востоком и Западом используется Суэцкий канал. На него ложится основная тяжесть грузоперевозок, однако провозные объемы, сроки доставки грузов этим путем в ближайшем будущем не смогут удовлетворить потребности грузоотправителей. Несмотря на возрастающую роль воздушных грузоперевозок, рассматривать их как серьезную транспортную артерию также пока не приходится в связи с высокими тарифами на их осуществление и незначительным удельным весом в общем грузопотоке. Одной из перспективных возможностей транспортировки грузов по железной дороге по маршруту Азия — Европа была Транссибирская магистраль, проходящая по территории России. Однако в последнее время, в силу переживаемых Россией политических и экономических трудностей, а также по причинам технического несоответствия магистрали современному уровню требований Транссибирская магистраль имеет весьма незначительные резервы для транзитных перевозок.

Из сказанного вытекает необходимость реконструкции, расширения уже существующих транспортных артерий либо создания новых. И в Европе, и в Азии, и на Кавказе хорошо понимают, что в нынешнем столетии экономическое будущее будут иметь только те страны и регионы, которые окажутся в состоя-

нии быстро и без лишних расходов транспортировать значительные объёмы грузов.

Рынок диктует свои законы перемещения товаров, и вполне может оказаться так, что перевозки по географически кратчайшему расстоянию из Азии в Европу не будут целесообразными с экономической точки зрения. Привлекательным для грузопотока окажется тот маршрут, на котором будет обеспечен более высокий уровень сервиса и надёжности движения, а фактор случайности в виде очередного внезапного административного барьера будет минимальным. Следует обратить внимание и на тот факт, что наиболее приемлемыми с финансовой точки зрения станут проекты, в которых будет максимально использована существующая инфраструктура.

Как показывают исследования маршрут, проходящий через Россию, ускоряет продвижение грузов за счет меньшего количества транзитных государств, и разница, в доставке груза из Азии в Европу в зависимости от времени года может составлять до 10 суток в пользу российского пути. Данный транспортный коридор проходит по ряду стран бывшего постсоветского пространства. Это позволяет им получать как экономическую, так и политическую выгоду от участия в перевозке внешнеторговых грузов. Россия ориентируется на Беларусь как основную транзитную страну на пути в Европу. Однако задуматься о будущем Беларуси как транзитной страны заставляет резкая критика за самую дорогую в Европе платную дорогу, чрезмерно дорогие услуги терминалов и значительные платежи за проезд, тяжелых транспортных средств. Однако будущее транспортной системы республики зависит не только от ее географического положения, а и от общего логистического подхода к оказанию услуг по транзитной транспортировке товаров через ее территорию.

В связи с этим возникает объективная необходимость разработки комплексного научно-обоснованного механизма развития экспорта транспортных услуг в Республике Беларусь.