

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЕАЭС

Все страны в современном мире являются как импортерами, так и экспортерами транспортных услуг. Но есть страны - транзитеры и транзито-зависимые в соответствии с балансом экспорта и импорта этих услуг, что и определяет их положение во внешнеэкономических связях. Важнейшими торговыми партнерами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) являются Европейский союз (ЕС) и Китайская Народная Республика (КНР). Прямое сообщение имеют только Беларусь-Россия, Россия-Казахстан, Казахстан-Кыргызстан. В таких условиях транзит является фактором интеграции в торговле ЕАЭС с третьими странами. Россия является транзитером для стран Центральной Азии в связях ЕС, Беларусью, Украиной. Крупными экспортерами транспортных услуг для России выступают Беларусь и Украина. Транспортный потенциал Беларуси определен её соседством со странами ЕС, но сильна её зависимость от России в торговле с Центральной Азией и Азербайджаном. Транзитный потенциал ЕАЭС высок, т.к. через его территорию проходят трансконтинентальные транспортные коридоры. Постсоветские страны стремятся сократить транзитную зависимость от соседей, и сделать свою транспортную систему более пригодной для международного транзита. Многие компании заинтересованы в развитии и совершенствовании транзитных услуг, т.к. они составляют значительную долю их дохода. Это относится не только к транспортным и логистическим предприятиям. Положительное влияние они оказывают на таможенное дело, на топливно-энергетические предприятия, на страхование и складирование. Транзит создает условия для инвестиционной привлекательности тех регионов, через которые он проходит. В Беларуси сохранилась развитая транспортная сеть, но встает проблема привлечения транспортных потоков. Привлечь потоки можно только путем повышения качества обслуживания, развитием пограничных пунктов пропуска на западной границе, развитием и совершенствованием логистической системы.

С 2010 года ЕАЭС включился в обслуживание трансконтинентального транзита на направлении КНР – ЕС. Такие перевозки позволили ускорить и повысить точность доставки грузов. Трансматериковый транзит привлекает скоростью движения

подвижного состава, сокращением времени таможенного оформления на границах, возможностью выбора оптимальных маршрутов с использованием логистической системы. Контейнерная перевозка своим дальнейшим развитием обязана электронной торговле. Китай заинтересован в евразийском транзите, т.к. это реальный путь быстрой доставки продукции на рынок Европы и стран Западной Азии. Быстрый и надежный способ доставки товаров на внешние рынки по суше повышает конкурентоспособность китайских товаров. Скоростной транспорт создает возможности для развития западной части самого Китая, преодолев его внутриматериковую замкнутость. Для устойчивости экономики и улучшения условий развития регионов континентального Китая, дифференциации способов связи с мировыми рынками необходимо ещё восстановить «Шёлковый путь».

Перевозки из Китая в Европу осуществляются по Транссибу и по Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТСЖ). Вариант через Казахстан более короткий и большая её часть идет по китайской железной дороге. Участок КНР – ЕС – КНР на западе обслуживается белорусскими железнодорожниками. Беларусь является западным узлом транспортных перевозок ЕАЭС и КНР, а Казахстан – восточным узлом трансматерикового контейнерного сообщения. Трансматериковый контейнерный транзит не только использует национальный транспорт и логистическую систему и в то же время он создает стимулы их совершенствования и развития. Становятся наиболее привлекательные условия участия во внешней торговле внутриматериковых регионов. Транспортно-логистические системы создают стимулы для диверсификации экспорта, увеличения не сырьевого экспорта товаров из стран ЕАЭС в Китай и другие страны. Межконтинентальный транзит – это результат совместной деятельности стран ЕАЭС, позволяющий выйти на мировой рынок трансконтинентальных перевозок с совместным транспортно-логистическим продуктом. Главную роль здесь играет «Объединенная транспортно-логистическая компания Евроазиатский железнодорожный альянс», в котором участвуют российские, белорусские и казахстанские железные дороги. В работе альянса используются новые цифровые технологии. Применяются электронные «пломбы» и единый электронный документ по всему маршруту перевозки, что ускоряет таможенное оформление контейнерных поездов и сокращает время доставки товара потребителю. Расширяются связи с мировым рынком, растет экспорт транспортных услуг. Это значительные шаги к созданию

общего рынка транспортных услуг ЕАЭС. На этой базе формируется сеть зон свободной торговли ЕАЭС с другими странами.

Определенным препятствием в развитии перевозок является ограниченная пропускная способность пограничных пунктов пропуска ЕАЭС и ЕС и с Китаем. Это связано с различиями в ширине железнодорожной колеи. Решить эту проблему можно разными путями: увеличением контейнерного транзита через Калининградскую область и через порты Балтийского моря России и её соседей, а также продлением железной дороги с широкой колеёй. Развитие трансконтинентального транзита стимулирует формирование евразийского транспортного партнерства с участием ЕС, КНР, ЕАЭС, СНГ и других стран материка. Это начальный этап создания «Большой Евразии» с единой сетью скоростных и высокоскоростных дорог.