

**К. С. Борисевич, В. Д. Гололоб,**  
студенты III курса Института бизнеса БГУ  
Научный руководитель:  
кандидат экономических наук, доцент  
**Н. Б. Буцанец**

## **ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В САНКЦИОННЫХ УСЛОВИЯХ: СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ**

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. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB [1].

В наиболее общем смысле термин «потенциал» является сложной характеристикой какого-либо объекта или явления и означает возможности объекта в заданных условиях достигать определенных целей и решать поставленные задачи. С экономической точки зрения, под потенциалом понимается «предельно возможный уровень улучшения показателей (эффективности) деятельности объекта при оптимальном использовании имеющихся ресурсов».

Таким образом, понятие «транзитный потенциал» описывает максимальные возможности внутренних ресурсов и навыков для обеспечения транзитных потоков грузов и пассажиров через территорию страны, если пункты отправления и назначения находятся за пределами национальной границы. Основной целью транзитного потенциала является обслуживание транзитных перевозок пассажиров и грузов, т. е. предоставление различных транспортно-логистических услуг [2].

Для понимания ситуации развития Республики Беларусь в условиях ожесточающихся санкций со стороны западных стран необходимо проанализировать их влияние на экономическое и социальное развитие страны, разработать обоснованные антисанкционные меры и рекомендации по обеспечению жизнеспособности белорусских предприятий и отраслей в новых условиях угроз и рисков. Одним из основных способов преодоления санкций и угроз является укрепление интеграции с Россией в рамках Союзного государства, ЕАЭС и СНГ, а также разнообразие географических рынков.

Россия остается главным направлением для белорусских перевозчиков. Она – лидер по объемам как в одну, так и в другую сторону. Причем демонстрирует постоянный рост спроса.

По данным международной «Биржи грузоперевозок ATLSU», в первом квартале текущего года зафиксирована 41 тысяча заявок на перевозки из Беларуси в Россию. Это на 65 % больше, чем в те же месяцы прошлого года. В обратную сторону спрос на перевозки вырос на 11 %.

В конце прошлого года Беларусь и Россия начали обсуждать отмену разрешительной системы для перевозок и снятие запрета на каботаж. В январе 2023 г. в России был принят закон, позволяющий транспортным компаниям из стран ЕАЭС осуществлять перевозки между точками на территории РФ. Закон вступит в силу с 1 марта 2025 г., что дает два года на урегулирование законодательных аспектов данного вопроса.

После введения противоречивых мер со стороны России и Беларуси в ответ на пятый пакет санкций Евросоюза, большинство европейских грузов теперь могут быть доставлены в

Республику Казахстан только через перецепку/перегрузку на приграничных таможенно-логистических терминалах и временных складах в России и Беларуси. С 2015 г. в Казахстане такие процедуры были запрещены законодательно.

В настоящее время, по запросу России, Казахстан отменил запрет на перевозки с перецепкой/перегрузкой до 1 января 2024 г. Российским перевозчикам для осуществления таких перевозок необходимо иметь разрешение на перевозку в Казахстан, выданное европейским резидентом, помимо казахстанского разрешения на перевозку грузов в/из третьих стран.

Одной из проблем является недостаточное количество казахстанских разрешений на такие перевозки, которые почти исчерпаны у российских компаний. Эксперты оценивают, что объем двусторонних грузоперевозок между Россией и Казахстаном составляет около 4-5 млн тонн в год, при этом доля российских транспортных компаний в этих перевозках не превышает 10 % [3].

Логистические взаимоотношения с Казахстаном в этом году скорее усложнились, нежели упростились. Это еще одно важное направление для Беларуси, значение которого сильно возросло в прошлом году, после введения санкций ЕС. Через эту страну пролегло много транзитных маршрутов.

В этот год компании, чьи логистические цепочки пролегали через Казахстан, вошли в неопределенном состоянии. До европейских санкций против РФ и Беларуси в Казахстане существовал запрет на въезд в страну фур, осуществивших перегрузку или перецепку на территории стран, не являющихся пунктом отправления или назначения груза.

Впрочем, даже несмотря на все ограничения, популярность казахстанского маршрута среди белорусов все равно растет. За первый квартал 2023, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, спрос на перевозки в эту страну увеличился в 2,5 раза, из нее – почти в 4.



Изменение логистики грузоперевозок Беларуси на фоне санкций

Спрос на перевозки в направлении Евросоюза идут на спад. В первом квартале 2023 г. падение отметились по всем европейским маршрутам: Германия – минус 73 %, Латвия – минус 78 %, Польша – минус 85 %, Литва – минус 87 %. Это сравнение с аналогичным периодом прошлого года.

Событий, которые бы могли в корне ситуацию поменять, пока не предвидится. Скорее наоборот: правила становятся все жестче.

В текущей ситуации единственным способом торговли товарами с странами Евросоюза является перецеп и перегруз. При перецепке полуприцеп с белорусского тягача полностью перецепляют, например, на польский. При перегрузе товары из белорусской фуры перегружают в польскую. Очевидно, что перецепка проще и быстрее, поэтому ею пользуются чаще. Если такие меры будут включены в пакет санкций, то перевозки с Европой станут еще сложнее и дороже.

Россия, Казахстан, Евросоюз – основные направления для белорусских перевозчиков. Но логистические цепочки перестраиваются, и отношения с новыми странами тоже. На повестке все чаще фигурируют Иран, Узбекистан, Кыргызстан, Азербайджан, Армения, Турция. Снова как направление для перевозок открылся Китай, который долго оставался закрытым из-за эпидемиологической обстановки [5].

Однако Запад не понимает, что своими санкциями против Беларуси он сам стимулирует развитие транспортных коммуникаций Беларуси с государствами Азии и Дальнего Востока. Опять же, ключевая роль в функционировании этого направления принадлежит России как транзитному государству. В последнее время налажены железнодорожные поставки калия в КНР, прорабатываются маршруты перевозок белорусской продукции в Иран.

Нельзя забывать, что Беларусь по-прежнему остается важным транзитным государством ЕАЭС: ежедневно через ее границы перемещается более 1,5 тыс. грузовых автомобилей. Более того, в свете текущей геополитической ситуации роль республики в этой сфере только возрастает. В условиях фактического разрыва транспортных сообщений России с Украиной и странами Прибалтики Беларусь превратилась в своего рода «бутылочное горлышко» для евразийских транспортных коммуникаций [4].

#### Список использованных источников

1. Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 04.04.2024.

2. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. [Электронный ресурс] // Электронная библиотека БГУ. – Режим доступа: <https://elib.bsu.by/>. – Дата доступа: 04.04.2024.

3. Международная автомобильная логистика [Электронный ресурс] // Novelco. – Режим доступа: <https://novelco.ru/>. – Дата доступа: 04.04.2024.

4. Беларусь и Россия развивают логистику в условиях новой геополитической реальности [Электронный ресурс] // Интернет портал СНГ. – Режим доступа: <https://e-cis.info/>. – Дата доступа: 04.04.2024.

5. Грузоперевозки: что происходит на ключевых для Беларуси маршрутах [Электронный ресурс] // Sputnik Беларусь. – Режим доступа: <https://sputnik.by/>. – Дата доступа: 04.04.2024.