

ОСОБЕННОСТИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н. А. Шандабыло¹⁾, С. В. Соркин²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, nadyashandabylo@icloud.com*

²⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, siamen.sorkin@gmail.com*

В статье проведена оценка транзитного потенциала Республики Беларусь. На основе проведенной оценки и рассчитанных коэффициентов выявлены и сформулированы особенности транзитного потенциала Беларуси, в том числе в условиях политики санкционного давления на современном этапе.

Ключевые слова: санкционное давление; транзитный потенциал; грузооборот; Республика Беларусь.

PECULIARITIES OF TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF BELARUS

N. A. Shandabylo¹⁾, S. V. Sorkin²⁾

¹⁾ *Belarusian State University, Niezalezhnasci Av., 4, 220030, Minsk, Belarus, nadyashandabylo@icloud.com*

²⁾ *Belarusian State University, Niezalezhnasci Av., 4, 220030, Minsk, Belarus, siamen.sorkin@gmail.com*

The article evaluates the transit potential of the Republic of Belarus. Based on the assessment and calculated coefficients, the features of the transit potential of Belarus are identified and formulated, including in the context of the policy of sanctions pressure at the present stage.

Keywords: sanctions pressure; transit potential; cargo turnover; Republic of Belarus.

Транспортно-логистическая система является неотъемлемой частью экономики любой страны, обеспечивая эффективное перемещение товаров и ресурсов. Республика Беларусь не является исключением, и в ближайшие десятилетия ее транспортно-логистическая инфраструктура будет развиваться, охватывая как внутреннюю, так и внешнюю логистику.

С давних пор Республика Беларусь занимает доминирующее положение на перекрестке транспортных потоков, связывающих страны Западной Европы и с Евроазиатским регионом. Выгодное географическое

положение республики и ее транспортный потенциал способствуют развитию транзитных возможностей.

В свою очередь, развитие транзитного потенциала способствует увеличению денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, которые получает транзитное государство, прямые инвестиции в развитие собственной транспортной инфраструктуры, внедрение самых современных транспортных технологий, создание новых рабочих мест, доходы от транзита в бюджет.

Увеличение объемов международных перевозок и транзита грузов по территории Республики Беларусь является важным фактором развития и стабилизации экономики страны. При этом стоит заметить, что международные перевозки и транзит грузов являются одним из наиболее эффективных видов экспорта транспортных услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются сильной отдачей [1].

Для детального понимания современного состояния транзитного потенциала следует провести SWOT-анализ (табл. 1).

Таблица 1

**SWOT-анализ современного состояния транзитного потенциала
Республики Беларусь**

Вид факторов	Благоприятные факторы	Неблагоприятные факторы
Факторы внутренней среды	Сильные стороны: 1. Развитая логистическая система 2. Развитая сеть автомобильных и ж/д дорог 4. Система подготовки высококвалифицированных кадров в сфере логистики 5. Положительная рентабельность	Слабые стороны: 1. Низкая комплексность логистического обслуживания транзитных потоков 2. Недостаточное внимание к мультимодальным перевозкам 3. Отставание от различных развитых стран во внедрении логистических технологий 5. Недостаточно инвестиций
Факторы внешней среды	Возможности: 1. Выгодное географическое положение страны 2. Пересечение двух трансъевропейских транспортных коридоров 3. Возможности расширения партнерства при возможном вступлении в ШОС 4. Членство в ЕАЭС	Угрозы: 1. Неблагоприятная геополитическая обстановка, связанная с введением санкций 2. Возможное ужесточение конкуренции 3. Слабое включение отечественных логистических центров и операторов в глобальные цепочки поставок

Составлено по данным о современном состоянии транзитного потенциала Республики Беларусь.

Полученная характеристика современного транзитного потенциала Республики Беларусь позволяет сделать несколько выводов:

1. Внутренняя среда страны имеет как сильные, так и слабые стороны в области логистики. Развитая логистическая система, сеть автомобильных и железнодорожных дорог, а также система подготовки кадров являются сильными сторонами. Однако низкая комплексность обслуживания транзитных потоков, отставание во внедрении технологий и нехватка инвестиций являются слабыми сторонами.

2. Внешняя среда также предоставляет возможности и угрозы для развития логистики. Выгодное географическое положение страны, пересечение транспортных коридоров, возможности расширения партнерства и членство в ЕАЭС являются возможностями. В то же время, неблагоприятная геополитическая обстановка, ужесточение конкуренции и слабое включение отечественных центров и операторов в глобальные цепочки поставок являются угрозами [2].

Из этого следует, что для развития транзита в стране необходимо учитывать, как внутренние, так и внешние факторы, чтобы использовать возможности и уменьшить угрозы, а также работать над укреплением сильных сторон и устранением слабостей в данной области.

Рассмотрим динамику и структуру грузооборота и транзита различными видами транспорта Республики Беларусь за десятилетний период (2013–2021 гг.). Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь трубопроводным транспортом (тыс. тонн) представлена на рисунке 1.

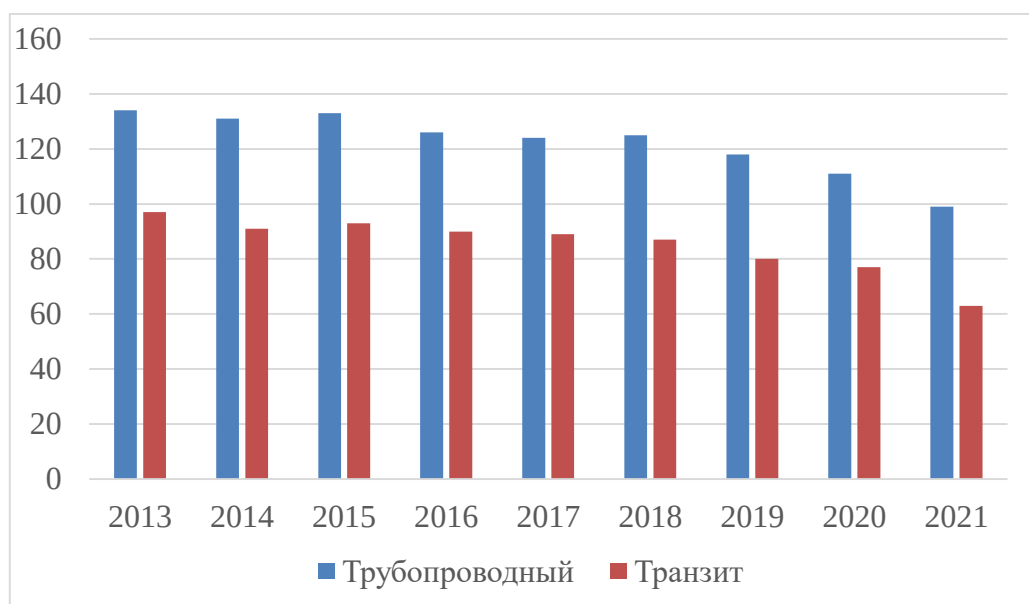


Рис. 1. Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь трубопроводным транспортом, тыс. тонн.

Транзит трубопроводным транспортом через территорию Республики Беларусь является основным видом транзита. Нефтепровод «Дружба» обеспечивает поставки нефти и газа на белорусские нефтеперерабатывающие заводы и ее транзит в Европу. Трубопровод берет начало в Самарской области, проходит через Брянск и далее идет через Беларусь, Украину, Польшу, Чехию, Словакию, Германию и Венгрию.

Согласно статистике, за 2013–2021 г., количество перевозимых грузов и транзит их имеет тренд снижения. Также в 2023 году транзит через нефтепровод «Дружба» уменьшился почти в 60%. И так как транзит этим видом транспорта является преимущественным, такое уменьшение лишает доходов наше государство.

Из-за этого 1 февраля 2024 года тарифы на транзит увеличились на 10,2%. Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь железнодорожным транспортом (тыс. тонн) представлена на рисунке 2.

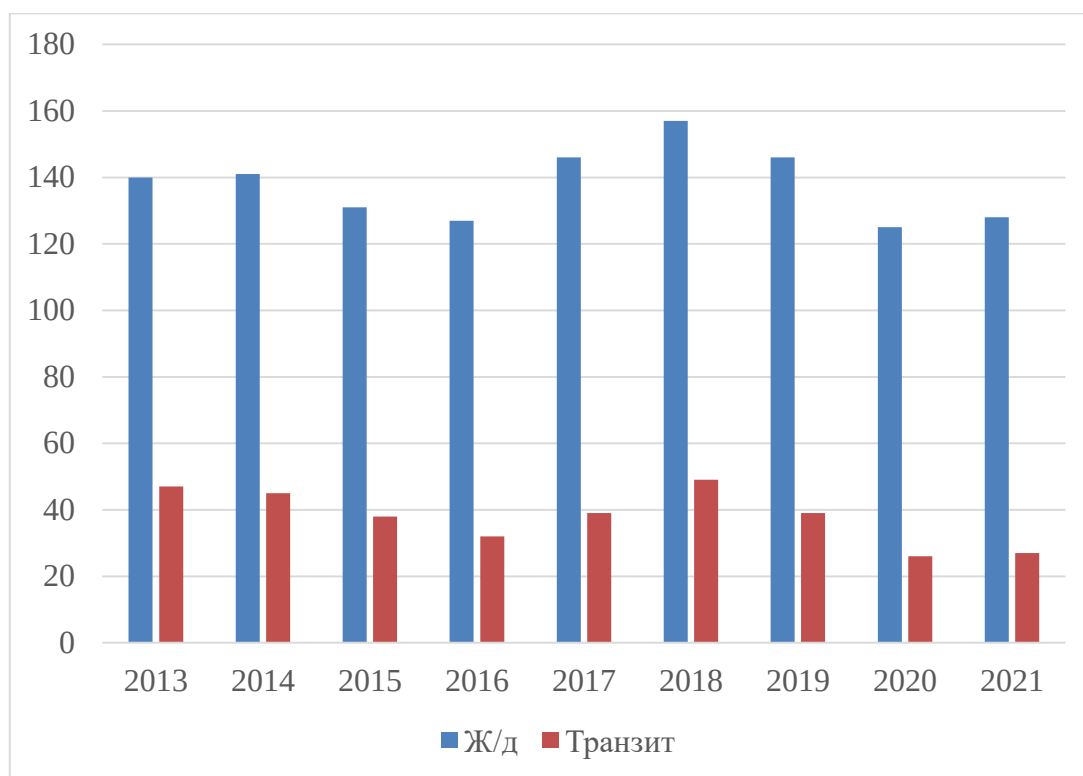


Рис. 2. Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь железнодорожным транспортом, тыс. тонн.

Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта, которым пользуются перевозчики. Он является относительно недорогим и достаточно быстрым. А с появлением контейнерных перевозок железнодорожный транспорт вновь обретает популярность среди перевозчиков.

Согласно статистике за 2013–2021 г., количество перевозимых грузов и транзит плавают.

Основные транзитные грузоперевозки железнодорожным транспортом берут начало в Китайской Народной Республике, проходя через Республику Казахстан, Российскую Федерацию, Республику Беларусь и заканчиваются странами Европы. Для Китая наше государство является «окном в Европу», потому что рынок нашей страны для китайского товарооборота является достаточно маленьким.

4 апреля 2024 года Белорусская железнодорожная дорога организовала Международную конференцию «2024. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития», где презентовала динамику объемов перевозок за промежуток 2018–2024 гг., модальность на маршруте Китай-Европа, где было показано, что в последнее время морские перевозки по этому пути уступают в пользу перевозок железнодорожным и авиа перевозкам. Также были представлены изменения в структуре грузопотока транзита, экспорта и импорта (рисунок 3, 4, 5).



Рис. 3. Структура грузопотока транзита, экспорта и импорта Республики Беларусь в 2021 г.

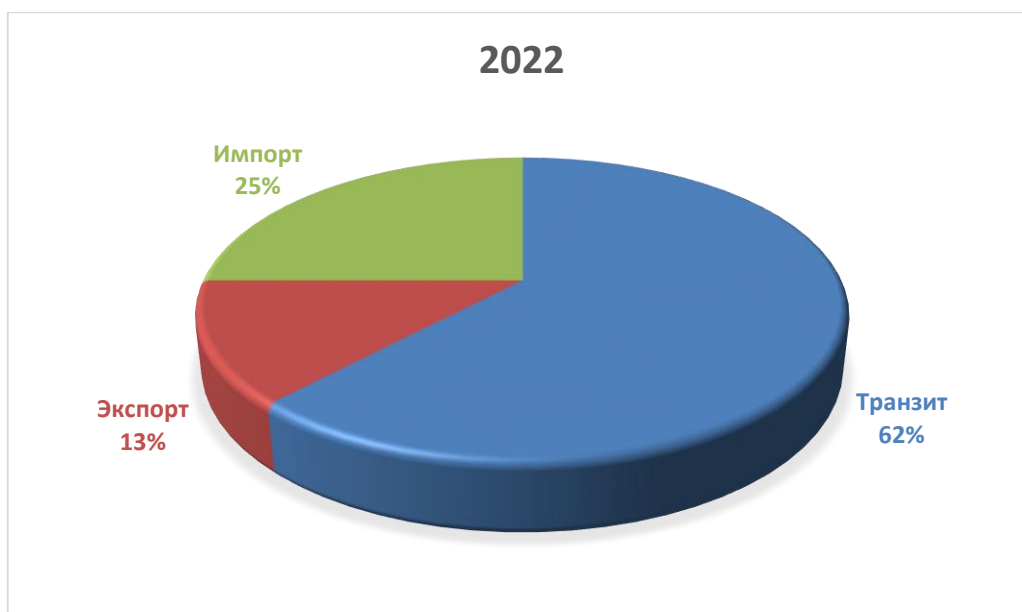


Рис. 4. Структура грузопотока транзита, экспорта и импорта Республики Беларусь в 2022 г.

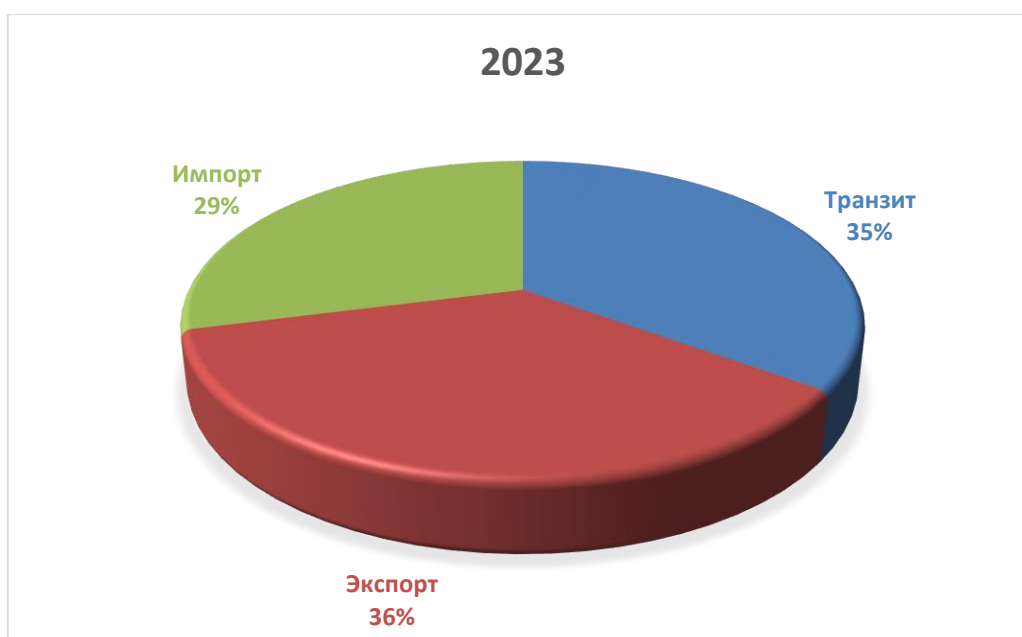


Рис. 5. Структура грузопотока транзита, экспорта и импорта Республики Беларусь в 2023 г.

В структуре видно, что за последние 2 года (2022, 2023 гг.) транзит через Республику Беларусь существенно падает, что связано в первую очередь с закрытием пунктов пропуска с Литвой, Польшей и Украиной, а также с санкционным режимом против Российской Федерации и Республики Беларусь [3].

Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь автомобильным транспортом (тыс. тонн) представлена на рисунке 6.

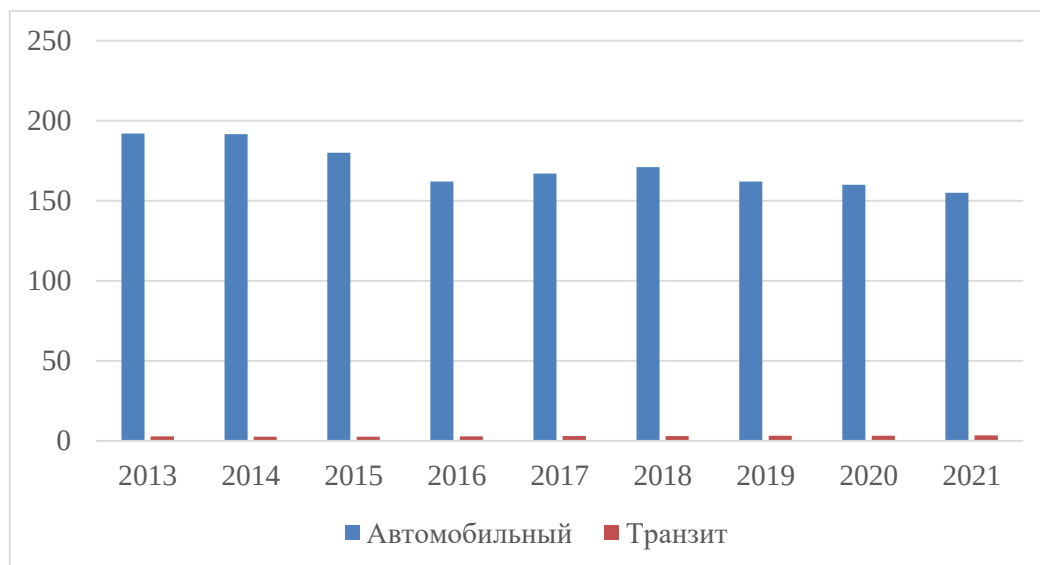


Рис. 6. Динамика перевозок грузов и транзита Республики Беларусь автомобильным транспортом, тыс. тонн

Грузоперевозки автомобильным транспортом является одним из самых популярных видов транспорта для перевозчиков. Преимуществами этого вида транспорта являются: перевозки любых видов груза, в том числе грузов повышенного риска; скорость доставки; приемлимая цена перевозки и т.д.

Согласно графику объем транзитных перевозок является самым низким по сравнению с остальными видами транспорта. Это говорит о том, что чаще всего автомобильный транспорт используется при перевозке «от двери до двери», а не транзитным путем [4].

Для количественной оценки степени реализации транзитного потенциала нами предлагается коэффициент эффективности транзита E_t , который определяется как отношение годового объема фактического международного транзита к потенциальному:

$$E_t = T_r / T_p$$

где T_r – реальный объем международного транзита

T_p – потенциально возможный объем международного транзита. Он определен для Республики Беларусь посредством сложения объемов международных перевозок между Европейским союзом (21 страна), Российской Федерацией и Республикой Казахстан. Данный показатель в сравнении с фактическим транзитом через территорию Республики Беларусь позволяет с небольшой долей погрешности выявить объемы между-

народных транзитных потоков, которые по каким-либо причинам следуют в обход территории нашей страны (табл. 2).

Таблица 2

Динамика коэффициента эффективности транзита для Республики Беларусь

Год	Tr	Tr	Et
2013	146,67	147,5	0,97
2014	138,63	139	0,97
2015	133,6	134,5	0,97
2016	124,8	125,9	0,98
2017	130,85	133,5	0,98
2018	139	140	0,99
2019	122,2	131	0,93
2020	106,1	123	0,86
2021	93,3	118	0,79

Составлено по данным об объеме международного транзита для Республики Беларусь.

Динамика предложенного коэффициента (табл.2) позволяет дать количественную оценку степени реализации транзитного потенциала Республики Беларусь. Начиная с 2013 года, мы наблюдаем положительную динамику коэффициента, что свидетельствует о достаточно эффективных шагах государства по улучшению внутренних Tr, Tr, Et факторов реализации транзитного потенциала страны (инфраструктурных, технологических, экономико-правовых). Если в 2013 году транзитный потенциал для автотранспорта был реализован примерно на 97%, то спустя пять лет мы имеем цифру в 99%.

Необходимо подчеркнуть, что геополитические факторы оказывают лишь косвенное влияние на коэффициент эффективности транзита, его значение зависит от реального (фактического) транзита через территорию страны. В рамках дальнейшего взаимодействия по развитию транзитных перевозок целесообразно рассмотреть возможность формирования скоординированных подходов по ряду вопросов, которые должны способствовать развитию транзитных перевозок:

- упрощение таможенной процедуры таможенного транзита при перевозках грузов транзитом через территорию ЕАЭС;
- перевод таможенной процедуры временного ввоза/вывоза транспортных средств международной перевозки исключительно в электронную форму;

- проведение работы, направленной на переход к использованию электронной таможенной процедуры таможенного транзита;
- координация совместных мероприятий государств-членов ЕАЭС в части применения электронных средств идентификации (электронных пломб и т.п.). унификация подходов и гармонизация нормативно-правового регулирования;
- нормативно-правовое регулирование мультимодальных перевозок (внесение в СМГС норм, позволяющих осуществлять морскую и/или автомобильную часть перевозки по накладной СМГС (по аналогии с накладной ЦИМ);
- разработка нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы организации контейнерных перевозок; установление на уровне ЕАЭС понятий «контейнерный поезд» и «оператор контейнерного поезда».

Поэтому для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транзитную систему необходимо продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, информационных систем, уделять особое внимание развитию участков II и IX международных транспортных коридоров, а также развитию транспортной логистики.

Библиографические ссылки

1. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года : Постановление Совета Министров от 28.12.2017 № 1024 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.by> (дата обращения: 24.03.2024).
2. Транспорт : Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <http://www.president.gov.by/press39405.html> (дата обращения: 28.03.2024).
3. 2024. Железнодорожная логистика: Актуальные задачи развития : Междунар. конф., Минск, 04 апр. 2024 г. / Белор. желез. дорога [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rw.by/corporate> (дата обращения: 27.03.2024).
4. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2022: справочник / Белорусская ассоциация международных экспедиторов; сост.: Н. В. Гарбуз [и др.]; под ред. Горбеля Н. В. Минск : Центр «БАМЭ-экспедитор», 2022. 152 с.