

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО РЕЖИМА

Д. О. Винничек<sup>1)</sup>, Л. И. Тарарышкина<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,  
220030, г. Минск, Беларусь, [vinnichekdanuta@gmail.com](mailto:vinnichekdanuta@gmail.com)*

<sup>2)</sup> *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,  
220030, г. Минск, Беларусь*

**Аннотация:** в статье исследуется влияние западного санкционного режима на международную логистику, сосредотачивая внимание на изменениях в транспортных потоках и логистических операциях между Беларусью и странами Европейского союза. Основные проблемы, такие как закрытие пограничных переходов и запрет на въезд для российских и белорусских грузовиков, рассматриваются в контексте вызовов и ограничений, с которыми сталкиваются компании в области логистики. Отмечается необходимость применения инноваций и эффективного реагирования на изменяющиеся условия, подчеркивается значимость разработки альтернативных подходов к управлению логистическими процессами.

**Ключевые слова:** западный санкционный режим; международная логистика; транспортные потоки; закрытие границ; логистические операции; товаросопроводительные документы; инновации.

## DEVELOPMENT OF LOGISTICS PROCESSES UNDER THE CONDITIONS OF THE SANCTIONS REGIME

D. O. Vinnichek<sup>1)</sup>, L. I. Tararyshkina<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> *Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4  
220030, Minsk, Belarus, [vinnichekdanuta@gmail.com](mailto:vinnichekdanuta@gmail.com)*

<sup>2)</sup> *Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4  
220030, Minsk, Belarus, [vinnichekdanuta@gmail.com](mailto:vinnichekdanuta@gmail.com)*

The article examines the impact of the Western sanctions regime on international logistics, focusing on changes in transport flows and logistics operations between Belarus and the countries of the European Union. The main problems, such as the closure of border crossings and the ban on entry for Russian and Belarusian trucks, are considered in the context of the challenges and restrictions faced by companies in the field of logistics. The need for innovation and effective response to changing conditions is noted, and the importance of developing alternative approaches to logistics process management is emphasized.

**Keywords:** western sanction regime; international logistics; transportation flows; border closures; logistical operations; shipping documents; innovations.

Западный санкционный режим оказывает существенное воздействие на международную логистику, вызывая серьезные вызовы и изменения в структуре отрасли. Целью санкций, применяемых западными странами к определенным государствам или компаниям, является оказание давления на них с целью изменения их политического поведения [1]. Однако данные меры также напрямую влияют на глобальные логистические потоки и процессы.

Одним из основных последствий западного санкционного режима является изменение торговых маршрутов и перераспределение грузовых потоков. Компании вынуждены искать альтернативные маршруты и рынки сбыта своей продукции для избежания санкционных ограничений. Это может привести к пересмотру логистических стратегий и выбору новых транспортных маршрутов, что требует дополнительных ресурсов и усилий.

Ограничения, налагаемые санкциями, также могут привести к ограничениям доступа к рынкам и ресурсам [2]. Компании могут столкнуться с проблемами в импорте и экспорте товаров, ограничениями в финансовых операциях и доступе к определенным технологиям. Это может усложнить выполнение логистических операций и повлечь за собой дополнительные расходы и риски.

Современная международная логистика играет ключевую роль в экономическом развитии и международной торговле для многих государств, включая Республику Беларусь. Однако, в контексте введения западного санкционного режима, логистические операции и транспортные потоки сталкиваются с рядом вызовов и ограничений.

С 1 марта 2024 года Литва закрыла два дополнительных пункта пропуска на своей границе с Беларусью: «Котловка – Лаворишкес» и «Привалка – Райгардас». Теперь пересечь границу с Литвой возможно только через пограничные переходы «Мядининкай – Каменный Лог» и «Шальчининкай – Бенякони». Польша стала первой страной, которая закрыла границу с Беларусью. В осенний период 2021 года, вследствие миграционного кризиса, был приостановлен режим работы ПП «Брузги – Кузница Белостоцкая», позже несколько других пунктов пропуска на границе Беларуси со странами Европейского союза (ЕС) также были закрыты [3].

На границе между Беларусью и Литвой продолжают функционировать четыре пограничных перехода: «Лаворишкес (Котловка)», «Мядининкай (Каменный Лог)», «Шальчининкай (Бенякони)» и «Райгардас (Привалка)». Для грузовых автомобилей работают «Мядининкай» и «Шальчининкай». На границе с Польшей доступен лишь один пункт пропуска для легковых автомобилей – «Тересполь (Брест)», и один – для грузовых автомобилей – «Кукурыки (Козловичи)». На границе с Латвией

также действуют два пункта пропуска: «Патерниеки (Григоровщина)» и «Силене (Урбаны)», через которые могут проходить как легковые, так и грузовые автомобили [4].

На момент 13 апреля 2024 года на единственном польском пограничном переходе для грузовых автомобилей – «Кукурыки» наблюдается значительная задержка. Очередь грузовых автомобилей простирается на протяжении около 60 километров уже месяц (начиная с 15 марта 2024 года). Грузовые автомобили, направляющиеся в Беларусь, проводят в очереди от 2 до 4 недель и до сих пор могут оказаться не допущенными к таможенному контролю без объяснения причин со стороны польской таможни [5].

Также следует отметить, что в ответ на закрытие пограничных переходов Польшей в 2021 году Республика Беларусь ввела ответные санкции, ограничивая польским грузовым автомобилям возможность пересечения белорусской границы лишь через пункт пропуска в Козловичах. Это означает, что польские автомобили не могут использовать более короткие и временно эффективные маршруты через Литву или Латвию.

Изменения в логистических цепочках и системах также обусловлены запретом на въезд в Европу российских и белорусских грузовых автомобилей, начиная с 2022 года. Теперь перевозка грузов между странами Европейского союза и Беларусью осуществляется методом перецепки: европейский тягач доставляет полуприцеп до транспортно-логистического центра или другого предусмотренного пункта на территории Республики Беларусь, где его забирает автомобиль с белорусскими или иными регистрационными номерами для доставки в пункт назначения на территории Евразийского экономического союза. В результате данной практики крупные перевозчики с европейской регистрацией получают преимущества, хотя следует отметить, что автомобили с польской регистрацией могут пересечь белорусскую границу лишь через «Козловичи», что ведет к образованию значительных очередей и задержек у перевозчиков, использующих польские автомобили [6].

В контексте апреля 2024 года обсуждается влияние западных санкций на группы товаров, в частности, группы товаров 84, 85 и 87 в Единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности ЕАЭС. Эти грузы, пользующиеся популярностью в транспортировке из Европы, подверглись запретам на ввоз в Россию и Беларусь из стран Европейского союза или на транзит через эти страны. В результате клиенты из стран Азии (Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан) вынуждены перестраивать свои маршруты, включая путь через Турцию (южный маршрут). Однако, этот альтернативный путь сопряжен с дополнительными издержками, включая увеличенное расстояние и сложности в поиске надежных парт-

неров в регионе Турции [7]. Возникающие при этом проблемы, такие как кражи товаров и задержки в доставке, могут привести к судебным разбирательствам, дополнительно обременяя логистические процессы.

В связи с этим, польская таможня начала запрашивать дополнительные документы для грузов данных товарных групп [8]. В дополнение к стандартным товаросопроводительным документам и контракту, теперь требуется предоставление пояснительного письма на польском языке от отправителя и получателя товара, а также доверенности подписанта. В пояснительном письме должны быть указаны следующие аспекты:

1. Идентификация продавца и покупателя товара, а также заверение о том, что данная сделка не нарушает международных санкций.

2. Подтверждение осведомленности о передвижении товара через территорию Республики Беларусь и/или Российской Федерации, а также заверение о том, что товар не будет перерабатываться или перепродаваться.

3. Указание конечного пользователя и назначения товара, а также гарантия его использования в соответствии с международными санкциями.

Эти дополнительные требования таможни представляют собой новые вызовы для логистических операторов и компаний, участвующих в международной торговле.

Также, среди трудностей, с которыми столкнулись грузопотоки, важно отметить, что польская таможня требует предъявления оригиналов соответствующих документов. На апрель 2024 года грузоперевозчики еще не приспособлены к таким требованиям, что приводит к продолжительным задержкам грузовых автомобилей в очереди с середины марта. Доставка необходимых документов в данной ситуации невозможна, а выход из очереди, в связи с этим будет сопряжен с дополнительными расходами как для клиентов, так и для грузоперевозчиков. Более того, не каждый европейский отправитель готов предоставить требуемые документы на польском языке.

Несмотря на предоставление всех запрошенных документов, польские таможенники могут все равно отказать грузовому авто в оформлении, что приведет к аннулированию экспортных деклараций не только на «проблемные» грузы, но и на все остальные грузы в составе сборного груза, находящиеся в данном автомобиле [9].

В контексте введения санкций и ограничений на международные логистические операции становится очевидно, что текущие вызовы существенно влияют на процессы перевозок и транспортных потоков между Беларусью и странами Европейского союза.

Появление длительных очередей на пограничных пунктах пропуска,

таких как «Кукурыки» на польско-белорусской границе, а также изменения в маршрутах перевозок в результате санкций, налагаемых на определенные товарные группы, указывают на актуальность необходимости разработки эффективных стратегий логистики и оперативного реагирования на вызовы современной торговли.

В контексте этих вызовов предприимчивые компании вынуждены активно искать методы для минимизации негативных последствий. Это может включать развитие альтернативных маршрутов доставки, укрепление партнерских отношений с другими регионами, а также внедрение цифровых технологий с целью оптимизации логистических процессов.

Таким образом, в условиях санкционного режима развитие международной логистики в Республике Беларусь требует не только адаптации к новым условиям, но и инновационного подхода к управлению логистическими процессами, чтобы обеспечить эффективность и надежность поставок в будущем.

### Библиографические ссылки

1. *Pape R.* Why Economic Sanctions Do Not Work? // *International Security*. 1997. Vol. 22, no. 7. P. 90–136.
2. Новости ООН [Электронный ресурс]. URL: <https://news.un.org/ru/story/2021/02/1396462> (дата обращения: 29.03.2023).
3. BBC News Русская служба [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bbc.com/russian/articles/cgrnpyv2pneo> (дата обращения: 01.04.2023).
4. BBC News Русская служба [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bbc.com/russian/articles/cgrnpyv2pneo> (дата обращения: 01.04.2023).
5. БелТА [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belta.by/society/view/ochered-iz-fur-na-podjezde-k-kozlovicham-rastjanulas-bolee-chem-na-30-km-604249-2023/> (дата обращения: 25.03.2023).
6. БелТА [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belta.by/society/view/ochered-iz-fur-na-podjezde-k-kozlovicham-rastjanulas-bolee-chem-na-30-km-604249-2023/> (дата обращения: 25.03.2023).
7. Forbes [Электронный ресурс]. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/469665-loznyi-tranzit-i-pereprodaza-v-puti-kak-tovary-iz-evropy-vozat-v-rossiu/> (дата обращения: 26.03.2023).
8. Наша Ніва [Электронный ресурс]. URL: <https://nashaniva.com/ru/340355/> (дата обращения: 26.03.2023).
9. БелТА [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belta.by/society/view/v-ocheredi-na-vjezd-v-evrosojuz-iz-belarusi-nahoditsja-27-tys-fur-625959-2024/> (дата обращения: 26.03.2023).