

УДК 656.02

**М.С. Джиган**

*(УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Беларусь)*

Научный руководитель – Н.В. Носко

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: С ЧЕМ СТОЛКНУЛИСЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ САНКЦИЙ**

*В данной статье рассматривается проблемы, с которыми столкнулась логистическая отрасль Беларуси из-за санкций. Рассматривается то, как повлияли санкции на экономику Беларуси.*

Рынок грузоперевозок штормит уже не первый год. Ковидные ограничения для Беларуси и России сменились санкционными со стороны ЕС. И они повлекли за собой перестройку мировых логистических цепочек.

Для экспорта своей продукции на внешние рынки Беларусь много лет использовала порты Литвы, Латвии и Украины. Через них же в страну попадала значительная часть импорта. Сейчас такая возможность сведена к минимуму из-за санкций и военного конфликта. Прямое влияние санкций затронуло порядка 20% белорусской экономики и косвенно распространилось на всю оставшуюся ее часть. Валовой внутренний продукт на фоне введенных ограничений за январь-апрель 2022 года снизился на 2,1%. В целом санкции в отношении Беларуси и потеря украинского рынка оценили в 14 млрд долларов потерь экспортной выручки до конца 2022 года. Таким образом, белорусский экспорт "упал" примерно на 30%.

После введения санкций многие транспортно-логистические компании столкнулись с рядом вызовов и проблем. Некоторые из них включают:

1. Ограничения на торговлю: санкции привели к ограничениям в международной торговле, что в свою очередь сокращает объемы перевозок товаров.
2. Изменения маршрутов: компании вынуждены искать альтернативные маршруты и способы доставки из-за закрытия доступа к некоторым территориям.

3. Финансовые ограничения: санкции могут затронуть финансовые операции компаний, включая доступ к кредитам и международным банковским услугам.

4. Усложнение процедур: увеличение бюрократических процедур и дополнительные проверки могут замедлить процесс перевозки и увеличить издержки.

5. Потеря рынков: компании могут потерять доступ к определенным рынкам из-за санкций, что влияет на их общую прибыль и конкурентоспособность.

Эти вызовы требуют от компаний адаптации и поиска новых стратегий для поддержания своей деятельности в условиях изменяющейся международной среды.

Но белорусский бизнес постепенно выбирается из логистического кризиса, который начался несколько лет назад.

Предприниматели перестроили торговые маршруты, сменили партнеров и вышли на новые рынки поставки. И все же без проблем не обходится. Сроки доставки по некоторым направлениям выросли в два-три раза, а стоимость — на 30%. Например предпринимателям приходится искать европейских агентов, чтобы оформлять экспортные таможенные декларации. Это серьезно затягивает сроки доставки. Некоторые документы по оборудованию и электротехнике европейские регулирующие органы согласовывают до четырех месяцев. Товары из Европы возят, но маршрутов становится меньше, а риски лишиться груза на таможне растут. Больше остальных возникают проблемы при перевозке оборудования для машиностроения, приборостроения, химической или обрабатывающей промышленности. Все потому, что при определенной сноровке санкционные списки позволяют наложить вето практически на любую технику из этой отрасли. Много в перевозках из Европы зависит от того, насколько квалифицированно продавец и его таможенный агент подготовят техническое описание, документ о неприменении двойного назначения товара и сертификат конечного пользователя, чтобы европейский регулятор разрешил вывоз, а таможня пропустила груз. В автомобильной отрасли импортерам не всегда удается получить сертификат соответствия на европейские комплектующие, чтобы пройти таможенный досмотр. По техническому регламенту сертификат должны предоставлять производители, а они часто отказывают из-за санкций.

В прошлом году Белорусская железная дорога (БелЖД) перестала обслуживать почти треть своих транзитных грузов ввиду европейских ограничений, а это один из основных источников дохода предприятий.

БелЖД также ориентируется на сохранение того транзита, который сегодня есть, и планирует нарастить транзит для грузов из государств Центральной Азии и других стран, которые могут беспрепятственно въезжать на территорию ЕС.

В течение 2022 года БелЖД обеспечила отправку на экспорт из Беларуси в Китай 988 контейнерных поездов с белорусскими удобрениями, деревообрабатывающей и молочной продукцией. Объем экспортных перевозок грузов в составе контейнерных поездов составил около 120 тыс. груженых контейнеров в ДФЭ (двадцатифутовом эквиваленте), что в 6,5 раза больше, чем в 2021 году.

С 16 апреля 2022 года Беларусь ввела запрет на въезд зарегистрированных в ЕС транспортных средств. Это стало ответным шагом на аналогичные санкции для белорусских и российских перевозчиков. Беларусь при этом разрешила операции перецепки/перевалки груза на другое транспортное средство на своей приграничной территории.

Вместе с тем сократилось количество работающих автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска на границах Польши и стран Балтии с Беларусью.

Спрос на перевозки в Европейском направлении падает. В первом квартале 2023-го 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.

Теперь фокус Беларуси сместился на восточное направление. Все больше грузов идет в/через Россию и в Китай. Стали популярными маршруты из Беларуси в Турцию, Грузию, Казахстан, Узбекистан, Армению. Скачок спроса на перевозки отмечен и в обратном направлении.

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

В результате введения Европейскими странами санкций против России, Беларусь увеличила поставки строительных материалов в Россию. Это связано с тем, что европейские производители ограничили или прекратили поставки своих строительных товаров в Россию, что создало возможность для белорусских компаний заполнить образовавшийся

пробел на рынке строительной продукции. Экспорт строительных товаров из Беларуси в Российскую Федерацию с начала года увеличился почти на четверть. В частности, экспорт строительных товаров в Россию с начала 2023 года вырос на 24% – не только в денежном выражении, но и в объеме. Мы также открываем новые страны и рынки

Отмечается, что Беларусь также поставляет строительную продукцию и услуги в такие страны, как:

- Казахстан,
- Кыргызстан,
- Таджикистан,
- Китай.

Экспорт строительных услуг в 2022 г достиг \$440 млн, и это рекордный показатель для Беларуси с 2016 г.

Так же в 2022 году через российские порты отгружено 3,5 млн тонн белорусских нефтепродуктов. Также перевезено почти 3 млн тонн калийных удобрений – по железной дороге в Китай и через российские порты.

По данным международной "Биржи грузоперевозок ATI.SU", в первом квартале этого 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 заговорили об отмене разрешительной системы перевозок и снятии запрета на каботаж.

Каботажные перевозки – это транспортировка груза по морю между портами в пределах одной страны.

А уже в январе 2023-го в России приняли закон, согласно которому транспортным компаниям из стран ЕАЭС разрешается перевозить грузы между пунктами, расположенными на территории РФ. Закон вступит в силу только с 1 марта 2025 года. Два года – на урегулирование законодательной стороны вопроса.

Эксперты подсчитали, что каботаж в России и Беларуси может увеличить выручку стран от экспорта услуг грузового автомобильного транспорта на 4%.

Но не смотря на все эти положительные нововведения, трансформация торговли и логистики не привела к восстановлению грузооборота Беларуси, который в 1 квартале 2023 года снизился на 32% до 17,1 млрд тонно-километров.

*Список использованных источников*

1. Транспортный вестник // Официальный сайт // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://transport-tranzit.by/novye-usloviya-novyeyunki/> . – Дата доступа: 03.05.2024.
2. Экономическая газета // Официальный сайт // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/glava-birzhi-gruzoperevozok-ob-itogakh-2022-goda-i-prognozakh-na-budushchee/> . – Дата доступа: 04.05.2024.
3. Белорусы и рынок // Официальный сайт // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://belmarket.by/news/news-51565.html>. – Дата доступа: 04.05.2024.
4. Точка // Официальный сайт // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://tochka.by/articles/economics/sanktsii\\_povliyali\\_na\\_20\\_belorusskoy\\_ekonomiki\\_snopkov/](https://tochka.by/articles/economics/sanktsii_povliyali_na_20_belorusskoy_ekonomiki_snopkov/). – Дата доступа: 04.05.2024.

*This article examines the problems faced by the logistics industry in Belarus due to sanctions. The impact of sanctions on the Belarusian economy is considered.*

**Сведения об авторе:**

Джиган Маргарита Сергеевна, УО «Брестский государственный технический университет», экономический факультет, студент, специальность «Экономика и управление на предприятии», 3 курс.

**Сведения о научном руководителе:**

Носко Наталья Викторовна, УО «Брестский государственный технический университет», старший преподаватель кафедры менеджмента.