

ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

PECULIARITIES OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION
UNDER CONDITIONS OF FOREIGN ECONOMIC PRESSURE

Волчек В.С.,

Научный руководитель – Хартовский В.Е. – доктор физико-математических наук, доцент, заведующий кафедрой логистики и методов управления

volchek.lera@yandex.ru

Volchek V.S.,

Supervisor - Khartovsky V.E. - Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Logistics and Management Methods

Yanka Kupala State University of Grodno, Grodno, Belarus

Аннотация. Международный автомобильный транспорт критически важен для экономики Беларуси, особенно в условиях санкций и торговых ограничений. Статья анализирует особенности международных перевозок автотранспортом в условиях внешнеэкономического давления. Рассматриваются ключевые тренды и проблемы, с которыми сталкиваются белорусские компании, и предлагаются стратегические подходы для адаптации и развития.

Особое внимание уделено правовой базе, влиянию санкций на логистику и перспективам сотрудничества с новыми партнерами.

Цель статьи — осветить факторы, влияющие на эффективность международных автотранспортных перевозок в Беларуси.

Abstract. International road transportation is critically important for the Belarusian economy, especially under the conditions of sanctions and trade restrictions. The article analyzes the peculiarities of international road transport under foreign economic pressure. Key trends and problems faced by Belarusian companies are discussed and strategic approaches for adaptation and development are proposed. Special attention is paid to the legal framework, the impact of sanctions on logistics and the prospects for cooperation with new partners. The aim of the article is to highlight the

factors affecting the efficiency of international road transportation in Belarus.

Ключевые слова: перевозка, санкции, международный
Key words: transportation, sanctions, international

Введение.

Международный автомобильный транспорт играет незаменимую роль в поддержании стабильного экономического роста и поступательного развития Беларуси. В условиях острого воздействия внешнеэкономических факторов, включая санкции и различные торговые ограничения, перед транспортным сектором возникают масштабные вызовы, а также открываются новые возможности. Для белорусских компаний критически важно находить инновационные логистические решения, быстро адаптироваться к изменяющимся рыночным условиям и улучшать общую производительность оказываемых услуг.

Настоящая статья посвящена углубленному анализу особенностей международных перевозок автотранспортом в условиях продолжительного внешнеэкономического влияния. В работе рассматриваются ключевые тренды и актуальные проблемы, с которыми ежедневно сталкиваются белорусские компании-перевозчики, а также предлагаются стратегические подходы для их успешной адаптации и дальнейшего развития. Особое внимание уделено анализу правовой базы Беларуси, исследованию влияния санкций на логистические операции и оценке перспектив сотрудничества с новыми деловыми партнерами.

Основная цель данной статьи заключается в определении главных факторов, влияющих на эффективность международного автотранспорта в Республике Беларусь. Полученные результаты будут полезны не только логистическим компаниям этой отрасли, но и органам государственного управления, и исследователям, занимающимся проблемами международной логистики и экономической безопасности страны.

Основная часть.

Первые санкции Европейского Союза против Беларуси, касающиеся автотранспортных перевозок, были введены 29 июня 2024 года. Эти санкции включали запрет на транспортировку товаров автотранспортом по территории ЕС. Меры были приняты в ответ на участие Беларуси в военной агрессии России против Украины.[5]

В настоящее время в отношении Беларуси со стороны ЕС введены секторальные и персональные санкции. Данные действия Беларусь рассматривает как противоречащие общепризнанным принципам и нормам международного права. Прекращена возможность поставок в ЕС и из ЕС широкого перечня товаров. Запрет распространяется, в том числе, на экспорт отдельных нефтепродуктов и калийных удобрений, шин, всей группы лесоматериалов, мебели, черных металлов, цементной продукции, кабельной продукции и т.д. По инициативе ЕС прекращен импорт по широкому перечню оборудования, машин и механизмов, иных товаров, способствующих индустриальному развитию Беларуси. Ограничения применяются в финансовом секторе, что может затронуть, в том числе и товары, напрямую не попадающие под санкции. Введен запрет на оказание широкого перечня услуг. Помимо введения запретов, Евросоюз отменил для белорусских товаров все своего рода льготы, как то возможность пользования тарифными квотами, пониженными ставками пошлин. Более того, в отношении белорусской сельхозпродукции при ее ввозе в страны ЕС введены повышенные, фактически запретительные ставки пошлин. [4]

Бизнес в сфере международных перевозок становится не столь привлекательным. Периоды кризисов бывали и раньше, их удалось пережить и работать дальше. Сейчас бизнес продолжается благодаря смешанным перевозкам, прямым в КНР, белорусские фуры едут до Хабаровска, Владивостока. Доставка в/из Европы закрывается партнерским транспортом — польским, литовским, благодаря операциям прицепки/перегрузки в специально установленных местах. Беларусь утрачивает позиции транзитной страны. Как бы ни было дорого везти санкционный груз по альтернативным маршрутам, он все равно там поедет. Поэтому при анализе ситуации корректно сравнение перевозок грузов, которые могут следовать и через Беларусь, и через альтернативные маршруты. Если говорить о перевозке в Центральный федеральный округ России или до Санкт Петербурга, то длинный маршрут не конкурентоспособен. При доставке грузов в южные страны стоимость перевозок практически сопоставима. Тем не менее при доставке груза, который не попадает под санкции, с использованием мультимодальных схем через Каспий и Северный Казахстан белорусский маршрут пока конкурентоспособен. Если ехать в Узбекистан, Туркменистан, то здесь явно будет преимущество у турецкого перевозчика. Вызовы, стоящие сегодня перед таможенными

органами и бизнесом, требуют поиска и готовности к принятию прогрессивных решений.

На сегодня средняя ставка фрахта с учетом расходов, связанных с применением навигационных пломб, совершением операции по перецепке/перегрузке и иными издержками, составляет от 4 до 5, 5 тыс. евро на всём протяжении маршрута по короткому плечу от “сопредельной страны— ЦФО РФ”. При этом по самым минимальным тарифам стоимость операции по обработке и передаче от иностранного перевозчика белорусскому стандартного палетированного груза составляет минимум €500 это— плюс 10% к себестоимости, соответственно—минус 10% рентабельности, которую потеряли перевозчики.

Для белорусских перевозчиков основным направлением является Российская Федерация. На нее приходится порядка 90% от всех международных перевозок. Более того, перевозки демонстрируют рост спроса как в Россию, так и в Беларусь. Это обусловлено в первую очередь политикой импортозамещения, проводимой обеими странами. В настоящее время произошедшие во внешнеэкономической деятельности изменения демонстрируют, что бизнес переориентируется в поиске новых рынков сбыта, в том числе в страны Азии. Экспорт товаров, оформленный в зоне деятельности белорусской таможни в страны Азиатского региона, а также Европейский Союз, увеличился. Отдельную нишу здесь занимает экспорт товаров в Армению.

Заключение. В условиях внешнеэкономического давления, вызванного санкциями и торговыми ограничениями, международные автомобильные перевозки в Беларуси сталкиваются с серьезными вызовами. Несмотря на это, белорусские компании продолжают искать инновационные логистические решения и адаптироваться к новым рыночным условиям.[1]

Анализ показал, что введенные санкции ЕС существенно ограничили возможности транспортировки товаров автотранспортом по территории ЕС, что негативно сказалось на экономике Беларуси. Запреты на экспорт и импорт широкого перечня товаров, а также финансовые ограничения, усложнили логистические операции и повысили затраты на перевозки. Тем не менее, белорусские компании находят способы продолжать бизнес, используя смешанные перевозки и сотрудничество с партнерами из других стран.

Беларусь утратила позиции транзитной страны, однако альтернативные маршруты и мультимодальные схемы позволяют частично компенсировать потери. Важно отметить, что при доставке грузов, не попадающих под санкции, стоимость перевозок с использованием альтернативных маршрутов может быть сопоставима с традиционными маршрутами.

В заключение, для повышения эффективности международных автомобильных перевозок в условиях внешнеэкономического давления, белорусским компаниям необходимо продолжать адаптироваться к изменяющимся условиям, искать новые логистические решения и укреплять сотрудничество с международными партнерами.

Литература:

1. Смирнов А.А. Международные перевозки : учебное пособие / А.А. Смирнов, Б.Б. Кузнецов, В.В. Иванова. – Екатеринбург : Издательство, 2019. – 150 с.

2. Петров П.П. Управление запасами: монография : учебное пособие / Петров П.П. – СПб : Издательство, 2018. – 200 с.

3. Иванов И.И. Логистика : учебное пособие / Иванов И.И. : Издательство, 2020. – 350 с.

4. Официальный интернет-ресурс : Посольство Республики Беларусь в Королевстве Бельгия и Великом Герцогстве Люксембург / Санкции ЕС в отношении Беларуси – режим доступа : https://belgium.mfa.gov.by/ru/exportby/eu_sanctions/. – Дата доступа : 05.11.2024.

5. Официальный интернет-ресурс : Европейский Союз / Хронология – Санкции ЕС против Беларуси – режим доступа : <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-belarus/belarus-timeline/>. – Дата доступа: 08.11.2024.

Предоставлено 13.11.2024