

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Транзитный потенциал территории Беларуси является ключевым компонентом и фактором ее устойчивого социально-экономического роста. В республике пересекаются основные международные маршруты, связывающие регионы стран запада и востока, севера и юга. Согласно данным официальной статистики, в настоящее время доля транспортной отрасли составляет примерно 5% ВВП страны, также она формирует более 40% общего объема экспорта услуг.



Ольга Овечкина,
доцент кафедры логистики
и ценовой политики БГУ,
кандидат экономических наук,
ovechkinaolga@rambler.ru

Аннотация. В статье отражены результаты анализа транзитного потенциала Беларуси. Отмечено, что с введением санкционного режима его развитие осуществляется преимущественно в направлениях совершенствования железнодорожной и автомобильной систем транспорта. Рассмотрено состояние международного транспортно-логистического рынка и грузоперевозок. Особое внимание уделено роли правового регулирования условий пересечения границы и упрощения процедур таможенного администрирования в республике. Определено, что Белорусская магистраль имеет необходимые резервы пропускной и провозной способности в организации транзитных перевозок. Выявлены их возможности и проблемы в состоянии экспортно-импортных ограничений. Обращается внимание на активную переориентацию грузоперевозок и выстраивание новых маршрутов, необходимость комплексного и непрерывного повышения транзитной привлекательности страны с учетом влияния как внутренних, так и внешних факторов.

Ключевые слова: грузоперевозки, интеграционные процессы, логистика, транзитный потенциал, транспортно-логистическая система, транспортный комплекс, транспортно-логистический рынок.

Для цитирования: Овечкина О. Транзитный потенциал Республики Беларусь: состояние и перспективы развития // Наука и инновации. 2025. №6. С. 44–48.

<https://doi.org/10.29235/1818-9857-2025-6-44-48>



Несмотря на развитую систему и наличие всех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного (для внутренних грузоперевозок), трубопроводного) транзитные операции в основном осуществляются по двум направлениям: железнодорожным и автомобильным транспортом [1].

Последние признаются наиболее востребованным видом и, по оценкам аналитиков, к 2027 г. на мировом логистическом рынке могут достичь 39% от его общего объема, опережая остальные виды транспорта на 6–10%. Характерно, что в качестве мотиваторов развития всех сегментов грузоперевозок (и, главным образом, автомобильных) выделяют следующие факторы: ежегодный рост оборота сетевой розничной торговли на уровне 13% и экспансию торговых сетей в регионы, активизацию e-commerce с ежегодными темпами прироста на уровне 33%, стремление применения компаниями аутсорсинга в осуществлении логистических услуг [2].

Структура международного транспортно-логистического рынка по видам транспорта отражена на рисунке. Представлены данные, подтверждающие лидирующие позиции автомобильного транспорта в течение последних 5 лет. Так, в 2018 г. его доля в структуре логистического рынка была 39%, морских перевозок – 31% (на 8 п.п. меньше), авиа – 8%. В 2023 г. автоперевозки составили 41% (рост на 2 п.п.), популярность авиатранспорта снизилась на 3 п.п., а железнодорожные и морские перевозки оставались стабильными до начала вооруженного конфликта между Израилем и сектором Газа (октябрь 2023 г.).

Популярность автомобильного транспорта определена основными его преимуществами в виде возможности:

- доставки груза от двери до двери (со склада отправителя до склада получателя);
- использования различных маршрутов и схем доставки (например, их изменениями

в связи с перегруженностью пограничного перехода, выбором объездных дорог по случаю погодных аномалий и их последствий);

- подбора наиболее подходящего перевозчика (от крупных до небольших транспортных компаний, индивидуальных предпринимателей и мелких товариществ – владельцев автомобилей разных модификаций).

В отечественном транспортно-логистическом секторе активно совершенствуются действующие технологические процессы и повышается уровень автоматизации и цифровизации в рамках Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г., которой предусмотрены меры, обеспечивающие оптимизацию работы транспорта и его инфраструктуры, и, несмотря на современные вызовы, способствующие достижению социальных, производственных и внешнеэкономических целей посредством:

- создания благоприятных условий для внедрения инноваций;
- формирования интеллектуальной транспортной системы, интегрированной с международными транспортными системами на основе единого информационного пространства грузоперевозчиков, позволяющей применение современных геоинформационных, информационно-аналитических, навигационных и коммуникационных методов в

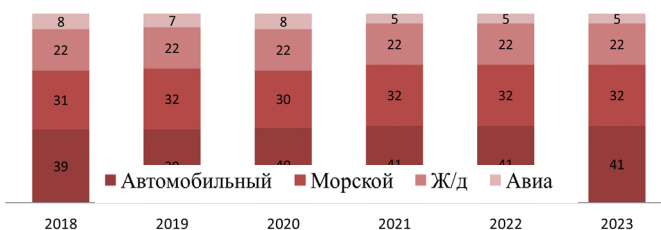


Рисунок. Структура транспортно-логистического рынка по видам транспорта, %. Источник: [3]

оптимизации маршрутной сети и координации различных видов транспорта при осуществлении интермодальных перевозок;

- *модернизации транспортного комплекса страны путем организационно-технических решений производственного, административного, коммерческого характера, сокращающих время и затраты на доставку грузов;*
- *повышения уровня транспортной безопасности и качества услуг через совершенствование и внедрение новаций;*
- *обеспечения конкурентоспособности, роста эффективности транспортной инфраструктуры и сбалансированного развития различных видов транспорта для полного удовлетворения потребностей экономики государства и населения [4].*

Национальное таможенное законодательство содержит нормы, гармонизированные с нормами всех сопредельных стран, поскольку Беларусь является участницей основополагающих международных договоров, регламентирующих таможенные и транспортные отношения: Конвенции «Международные дорожные перевозки» (книжка МДП), или «Transport International Routier» (Carnet TIR); Конвенции о карнете АТА (Carnet ATA), или Международном паспорте временного ввоза; Стамбульской конвенции о временном въезде; Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), или Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и др. В силу узаконенных мер Беларусь признает и предлагает перевозчику любую из общедоступных транзитных процедур, в частности книжку МДП, карнет АТА, СМГС или ЦИМ/СМГС [5]. Таможенные органы Беларуси постоянно ведут работу по улучшению условий пересечения границы и упрощению процедур таможенного администрирования. Реконструируются пункты пропуска, совершенствуются транспортно-логистическая инфраструктура, процедуры электронного декларирования товаров, их автоматический выпуск, строятся зоны ожидания.

Особую актуальность имеют перевозки по II Общеевропейскому транспортному коридору (Международному транспортному коридору №2), который в соединении с Транссибирской магистралью образует кратчайший и наиболее оптимальный сухопутный маршрут для доставки внешнеторговых грузов в сообщении Восток – Запад – Восток (Европа – Китай – Европа). Важным является возоб-

новление развития Международного транспортного коридора №9 (Север – Юг – Север) – ключевого элемента транспортного каркаса Евразии, что расширит возможности отечественных транзитных перевозчиков. Белорусская магистраль имеет необходимые резервы пропускной и провозной способности, достаточно обширную складскую инфраструктуру и соответствующую технологию перегруза. Мощности терминалов позволяют предоставлять должный уровень сервиса и формируют благоприятные перспективы для дальнейшего расширения транспортных связей. Все это совместно с современным информационным и правовым обеспечением создает предпосылки для значительного наращивания грузовых транзитных перевозок.

Экспортно-импортные ограничения, введенные против хозяйствующих субъектов Республики Беларусь, и потери рынков в странах Евросоюза и на Украине (составляющие 50% общего объема внешних поставок) удалось на 80% компенсировать переориентацией товарных потоков в дружественные государства, в первую очередь в Российскую Федерацию [6]. Несмотря на вызовы и угрозы, движение товаров через таможенные границы продолжается, внешнеэкономическая деятельность не сбавляет обороты, в 2023 г. количество транзитных перевозок через нашу территорию в страны ШОС возросло на 20%, в обратном направлении – на 15% по сравнению с 2022 г. [7].

Традиционно железнодорожный транспорт является лидером белорусской системы грузоперевозок, обеспечивая примерно 70% грузооборота. Фактор скорости, а также сохранности и надежности железнодорожного транзита через Беларусь, внедрение цифровых решений повышают конкурентоспособность страны в сфере контейнерных перевозок.

Транзитные перевозки грузов в контейнерах из Китайской Народной Республики в Евросоюз через Республику Беларусь, Республику Казахстан, Российскую Федерацию в первом квартале 2024 г. по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. выросли на 44% и составили почти 90 тыс. TEU (в 20-футовом контейнерном эквиваленте), во втором квартале 2024 г. – на 40% [8]. Транзит из КНР в ЕС идет по двум глобальным направлениям: через Дальний Восток и далее на Беларусь и ЕС, а также через Казахстан, Россию, Беларусь (контролируется единым оператором российских, белорусских и казахстанских железных дорог – ОТЛК ЕРА). Время перевозок составляет 5–7 дней, что в 3 раза быстрее, чем морским контейнеровозом через Красное море и Суэцкий канал, и в 5 раз быстрее, чем морем в

обход вдоль юго-западного побережья Африки. Кроме того, железнодорожные тарифы ниже морских. В связи с конфликтом на Ближнем Востоке затруднено торговое судоходство в этом регионе, что определило необходимость направлять морской транспорт в обход через мыс Доброй Надежды (юг Африки), в результате чего тарифы фрахта на этом направлении выросли вдвое. Транскаспийский маршрут не может полностью заменить коридор из Китая через Россию и Беларусь в Европу. По результатам анализа специалистов группы FESCO (одной из крупнейших российских транспортно-логистических компаний) запросы на транспортировку контейнеров по континентальному маршруту в 2023 г. выросли на 40%, прирост транзита в 2024 г. по территории России и Беларуси составил примерно 50% [9]. Ускорителем роста является создание на базе Китайско-Белорусского промышленного парка «Великий камень» крупного регионального логистического центра, первая очередь которого площадью 50 тыс. м² с технологическими площадками для погрузочно-разгрузочных работ и контейнерным терминалом введена в эксплуатацию. Это оказало влияние на увеличение грузоперевозок по БЖД: в 2024 г. – 1,5 млн TEU (в 20-футовом контейнерном эквиваленте), 60% от общего объема – экспортно-импортные перевозки. Реализация второго этапа проекта предусматривает строительство бимодального грузового терминала площадью 800 тыс. м², что позволит нарастить транспортные потоки через Беларусь.

Между тем необходимо отметить ряд проблем, влияющих на процесс грузоперевозок железнодорожным транспортом из Китая в Евросоюз по территории России и Беларуси, а именно:

- *превышение импорта из Китая над экспортом в Китай;*
- *увеличение тарифов на железнодорожные контейнерные перевозки китайской стороной на 10% с мая 2024 г., что отражается на ценах товаров, импортируемых из страны;*
- *невозврат контейнеров в КНР (дисбаланс исходящих и входящих контейнеров, увеличение времени их оборачиваемости на 25%), что вызывает дополнительные затраты китайской стороны;*
- *недостаточная пропускная способность РЖД, что является причиной скопления контейнеров в ожидании очереди на отправку на пропускных пунктах в Китае.*

Рынок автомобильных перевозок в Беларуси ежегодно растет на 5–8% [10]. В первом полугодии 2024 г.

их объем на внутреннем рынке возрос на 29% по сравнению с тем же периодом 2023 г. (при этом тарифы фактически не изменились), а на внешнем увеличился на 16%: прирост поставок в Российскую Федерацию составил 13%, в Республику Казахстан – 37%, в Республику Польша увеличился в 4 раза. Количество заявок на импортные поставки из других стран в Республику Беларусь повысилось на 72%: из Российской Федерации на 76%, из Республики Казахстан – на 144%, из Республики Польша – на 101%, из Китайской Народной Республики – на 174% [5, 6].

Увеличение рисков в логистике привело к понижению белорусскими перевозчиками и транспортно-логистическими компаниями особой роли страхования и владения Carnet TIR – документом, который значительно ускоряет и упрощает прохождение процедуры таможенного транзита на границе, гарантирует оплату налогов и пошлин и страхует товарную партию от возникающих рисков.

Санкционная ситуация западноевропейского направления оборачивается не поиском обходных путей, а нахождением новых автоперевозчиков и выстраиванием новых маршрутов в сообщениях Восток – Запад – Восток и Север – Юг – Север. Этому способствуют следующие факторы:

- *безразрешительная основа доставки грузов, выполняемых перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза;*
- *реализация в 2024 г. четырехступенчатого плана либерализации автоперевозок между Беларусью и Россией: переход к полной безразрешительной системе по транзиту грузов двух стран в третьи и из третьих стран к 1 января 2030 г.;*
- *наличие безразрешительной системы на выполнение грузоперевозок с Ираном, Кыргызстаном, Сирией, Узбекистаном;*
- *отмена разрешительной системы с Сербией и в целом балканскими странами в 2024 г., в рамках Союза Независимых Государств с 2025 г., со всеми странами ЕС и Великобританией с 2026 г., по всем направлениям с 2030 г.;*
- *участие в Соглашении между правительствами стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок и присоединение в 2024 г. к международной инициативе по строительству Международного транспортного коридора Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан.*

Наряду с этим активная переориентация грузоперевозок нашей страной и выстраивание новых маршрутов достигаются благодаря тарифным преференциям, предоставленным отечественным грузоперевозчикам Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Туркменистаном, Республикой Узбекистан, а также достигнутому соглашению между Белорусским научно-исследовательским институтом «Транстехника» и Российским научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта о сотрудничестве: проведении совместных научных исследований и обмена опытом в области инноваций в транспортной деятельности, обеспечения качества и доступности транспортных услуг, сбалансированного развития различных видов транспорта и транспортно-логистической инфраструктуры.

В 2024 г. достигнут прирост ВВП страны в размере примерно 4%, внешнеторгового оборота – более 5% по отношению к 2023 г., что соответствует прогнозам социально-экономического развития Республики Беларусь в 2024 г. Тем не менее сложилось отрицательное сальдо внешнеторговой деятельности.

Формирование рынка транзитных услуг неразрывно связано с общими геополитическими и экономическими трансформациями в мире. В целом импульсом к росту малой открытой экономики Беларуси является, в первую очередь, континентальное сотрудничество на основе интеграции транспортного потенциала и соответствующей инфраструктуры регионов Евразии, укрепления региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий. Ввиду этого особенно важна либерализация в области грузоперевозок на внутреннем рынке Евразийского экономического союза посредством формирования скоординированной транспортно-логистической политики в сфере транзита по территории государств – членов ЕАЭС. Так, Евразийским межправительственным советом в январе 2025 г. одной из актуальных задач была определена активизация и координация сотрудничества в организации и управлении транспортными коридорами евразийского пространства, на долю которых приходится 70% объема транзитных перевозок стран-союзниц, в основном в части синхронизации развития национальных участков каждой страны.

Таким образом, мероприятия по повышению транзитно-транспортного потенциала и транзитной привлекательности Республики Беларусь должны носить комплексный и непрерывный характер и постоянно совершенствоваться с учетом влияния как внутренних, так и внешних факторов. ■

■ **Summary.** The article reflects the results of the analysis of the transit potential of Belarus. It was noted that with the introduction of the sanctions regime the development of transit potential in the republic is currently carried out mainly in the directions of development of railway and automotive transport systems. The state and trends of development of the international transport and logistics market and cargo transportation are examined. Special attention is paid to the role of legal regulation of border crossing conditions and simplification of customs administration procedures in the Republic of Belarus. It has been determined that the Belarusian Mainline has the necessary reserves of throughput and carrying capacity in the organization of transit traffic. The possibilities and problems of the transit cargo transportation process in the state of export-import restrictions imposed against Belarusian economic entities are revealed. The attention is drawn to the active reorientation of cargo transportation by the Republic of Belarus and the establishment of new routes, the need for comprehensive and continuous improvement of the transit attractiveness of the country, taking into account the influence of both internal and external factors.

■ **Keywords:** cargo transportation, integration processes, logistics, transit potential, transport and logistics system, transport complex, transport and logistics market.

■ <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2025-06-44-48>

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Романькова Т.В. Оценка транзитного потенциала Республики Беларусь / Т.В. Романькова // Развитие инновационного потенциала современной экономики и ее информационное обеспечение: материалы междунар. науч. конф. молодых ученых и преподавателей вузов, Краснодар, 26–27 ноября 2020 г. – Краснодар, 2021. – С. 424–429.
2. Тренды автомобильных грузоперевозок в РФ в 2023 г. Перспективы роста / Аналитический отчет // <https://strategy.ru/research/research/36>.
3. Ежегодный статистический сборник / TendEconomy // <https://trendeconomy.ru>.
4. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года // https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_razv/.
5. Транзитный потенциал Республики Беларусь / Министерство иностранных дел Республики Беларусь // https://www.mfa.gov.by/visa/viezd_vyezd/transit/.
6. БИАР: транспортно-транзитный потенциал Европы и Азии // <https://transport-transit.by/>.
7. Транзитные перевозки через Беларусь в страны ШОС / Таможенные органы Республики Беларусь // <https://www.gtk.gov.by/news/>.
8. Транзит контейнеров из Китая в Европу через Россию вырос в 1,5 раза / Ведомости. // <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/04/05/1030001-transit-konteinerov-iz-kitaya-v-evropu-cherez-rossiyu-viros>.
9. Транзитные перевозки грузов в контейнерах из КНР в Евросоюз (ЕС) // <https://alevtrans.by/news/details>.
10. Информация о внешней торговле товарами и услугами Республики Беларусь за январь–июль 2023 г. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь // <https://www.nrb.by/statistics/foreigntrade/current>.

Статья поступила в редакцию
22.01.2025 г.