

нечеткости формулировок и устаревания нормативных документов не выполняет функции компенсации фактических затрат перевозчика на транспортировку данной интермодальной единицы. Потенциально данная ситуация также является конфликтной с точки зрения взаимоотношений грузоотправителя и перевозчика, что нивелирует стимулирующую функцию тарифа.

Другим примером неадекватного выполнения функций тарифа является тарификация перевозки изотермических контейнеров. Применение одного и того же повышающего коэффициента к тарифу на перевозку совершенно разных по принципу работы термоизолированного, автономного рефрижераторного и дизель-генераторного рефрижераторного контейнера очевидно не отражает фактическую разницу в затратах перевозчика на их транспортировку и терминальную обработку. Завышение тарифа путем применения данного коэффициента отрицательно сказывается на стимулировании перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов – одного из наиболее динамично растущих сегментов транспортного рынка. Изотермические контейнеры с учетом глобальных изменений в направлении грузопотоков, размере партий и в целом в логистике скоропортящихся грузов, произошедших за последние годы, фактически остались единственным востребованным средством мультимодальной перевозки в этом сегменте транспортного рынка. В этой связи неоправданное завышение тарифов на данный вид контейнерных перевозок представляется крайне нецелесообразным.

В то же время существует большое количество типов специализированных контейнеров, которые формально, согласно существующим нормативным документам, не совпадают по параметрам с универсальными контейнерами и тарифицируются по схеме повагонной отправки при перевозках как в груженом, так и в порожнем состоянии. При этом технология их перевозки и терминальной обработки может абсолютно не отличаться от технологии перевозки универсальных контейнеров и, соответственно, другой принцип тарификации, приводящий в результате к другому уровню тарифа, также не выполняет функцию отражения реальных затрат перевозчика и функцию стимулирования контейнерных перевозок. В качестве примера можно привести перевозку габаритных тарно-упаковочных, штучных, навалочных или насыпных грузов в контейнерах типа Open Top, Flat Rack, Platform со стационарными или съемными боковыми стойками. Терминальная обработка как грузов, так и самих интермодальных единиц указанных типов может протекать даже быстрее и с меньшими затратами, чем для универсальных контейнеров и для вагонов аналогичных типов. В то же время за счет учета массы груза и контейнера при тарификации итоговая стоимость перевозки для грузовладельца может оказаться выше стоимости перевозки в вагоне при тех же сроках транспортировки и даже более высоких показателях сохранности груза, что не способствует увеличению объема контейнерных перевозок.

Данные примеры позволяют сделать вывод о наличии в современной нормативной базе существенных пробелов, которые препятствуют реализации основных функций транспортного тарифа – компенсирующей и стимулирующей. Полное и своевременное выявление таких проблемных мест с учетом важности тарифной составляющей в конкурентоспособности железнодорожных перевозок имеет решающее значение для сохранения быстрых темпов контейнеризации на железнодорожном транспорте и дальнейшего развития этой перспективной технологии перевозки.

УДК 339.9

## **САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ**

*А. А. КОЛЕСНИКОВ, А. П. КОЛЕДА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В мировой экономике на протяжении длительного периода усиливается дестабилизация и рост кризисных явлений. Они проявляются не только в усилении неравномерности социально-экономического развития стран мира и нарастании кризисных явлений, но и в учащении случаев применения экономических санкций против различных государств со стороны стран коллективного запада. Ввиду того, что экономические санкции проводились и проводятся против национальной

экономики на протяжении длительного периода, Республике Беларусь важно разработать и осуществлять адекватную этим условиям экономическую политику, делающую акцент на обеспечение экономической безопасности национальной экономики и социальной сферы; устойчивый долгосрочный экономический рост, обеспечивающий повышение благосостояния населения; защиту национальных экономических интересов как на региональном, так и на мировом уровне, чем и обусловлена актуальность исследуемой темы.

Экономические санкции (включают торговые и финансовые санкции) – экономические мероприятия запретительного характера, которые используются одним участником международной торговли (страной или группой стран) по отношению к другому участнику («объекту санкций») с целью принудить последнего к изменению политического курса [1, с. 357–361].

Среди множества экономических санкций ключевое место занимают внешнеторговые ограничения, ориентированные на оказание сильного воздействия на отдельные отрасли и подотрасли. Как отмечается, экономические санкции представляются внеконъюнктурными факторами политического характера, которые заведомо призваны дестабилизировать экономическую ситуацию в государстве, равно как и навязать собственную политическую и экономическую волю, что само по себе нарушает принципы социально-экономического устройства современного мира.

На сегодняшний день в отношении Республики Беларусь введены санкции со стороны Европейского Союза, США, Канады, Великобритании, Швейцарии, Японии, Австралии и Тайваня. Особое влияние на введение новых санкционных и ограничительных мер в отношении Республики Беларусь оказали события в Украине, начавшиеся с конца февраля 2022 года.

Регламент Совета (ЕС) 2022/355 от 2 марта 2022 года «О внесении изменений в Постановление (ЕС) № 765/2006, касающееся ограничительных мер в связи с ситуацией в Беларуси» расширил секторальные санкции, введенные в июне 2021 г. в части номенклатуры товаров:

- введен запрет на весь хлорид калия, минеральные продукты, продукцию деревообработки, металлы и сталь, цемент, резину;
- установлен запрет на поставки в Республику Беларусь высокотехнологичного оборудования, товаров двойного назначения, а также технической и финансовой помощи, иных услуг в отношении таких товаров для использования в Республике Беларусь или любым лицам из Республики Беларусь;
- расширен запрет на предоставление займов и кредитов Республике Беларусь, Правительству Республики Беларусь, государственным органам, кредитным учреждениям, включая ряд банков, а также на предоставление услуг страхования и перестрахования Республике Беларусь, Правительству, государственным органам, корпорациям и агентствам.

Регламентом Совета (ЕС) 2022/398 от 9 марта 2022 г., вносящим поправки в Регламент (ЕС) № 765/2006 «Об ограничительных мерах в связи с ситуацией в Беларуси и причастностью Беларуси к российской агрессии против Украины», введен запрет:

- на операции, связанные с управлением резервами, а также активами Национального банка Республики Беларусь. Исключения предусмотрены для случаев обеспечения финансовой стабильности ЕС в целом или его отдельных стран-членов;
- листинг и оказание услуг на торговых площадках, зарегистрированных или признанных в ЕС, в отношении переводных ценных бумаг любого юридического лица, организации или органа, созданного в Беларуси и имеющих более 50 % государственной собственности;
- предоставление государственного финансирования или финансовой помощи для торговли с Беларусью или инвестиций в Республику Беларусь;
- прием депозитов на сумму более 100 тыс. евро от граждан или резидентов Республики Беларусь;
- услуги с переводными ценными бумагами и продажу ценных бумаг, деноминированных в евро, выпущенных после 12 апреля 2022 г. в отношении белорусских лиц;
- продажу, поставку, передачу или экспорт банкнот номиналом в евро в Беларусь или любому физическому, юридическому лицу, организации или органу в Республике Беларусь, включая Правительство и Национальный банк Республики Беларусь, или для использования в Республике Беларусь;
- оказание услуг по передаче финансовых сообщений с 20 марта 2022 г., которые используются для обмена финансовыми сведениями. Услуги не могут оказываться Белагропромбанком, банком «Дабрабыт», Банком развития Республики Беларусь, а также лицам с более 50 % долей собственности вышеуказанных банков в них.

Решение Совета Европейского Союза (ОВПБ) 2022/579 от 8 апреля 2022 г. запретило белорусским предприятиям автомобильного транспорта с 16 апреля 2022 г. перевозку грузов автомобильным транспортом по территории Европейского союза, в том числе транзитом.

Если обобщить санкционные меры, введенные со стороны недружественных стран, то можно выделить следующие направления воздействия на Республику Беларусь:

- ужесточение мер экспортного контроля в отношении Республики Беларусь;
- расширение перечня экономических субъектов Республики Беларусь, включенных в список особо обозначенных лиц (список физических и юридических лиц, которые принадлежат или контролируются правительствами целевых (подсанкционных) стран, или действуют в их интересах или от их имени и с которыми гражданам США и постоянным жителям страны запрещено заниматься бизнесом);
- отмена «режима наибольшего благоприятствования» с Республикой Беларусь, что позволяет введение заградительных пошлин на товары, поставляемые с Республики Беларусь [2].

Таким образом, для преодоления последствий введенных санкций против экономики Республики Беларусь можно выделить следующие направления:

1 Применение режима контрсанкций:

- запрет на перемещение по территории Республики Беларусь грузовых автомобилей и тягачей, зарегистрированных в государствах Европейского Союза (Постановление Совмина Республики Беларусь от 22.04.2022 № 247 «О перемещении транспортных средств») [3].

Данная мера имеет ключевое значение для транзитного потенциала Республики Беларусь, на долю импорта транспортных услуг которой в 2021 году приходится 42,9 % от экспорта всех видов услуг Республики Беларусь (4 388,6 млн дол. США) [4];

- совершенствование механизмов таможенно-тарифного регулирования при ввозе определенных видов товаров или оказания определенных видов услуг, а также согласование таких механизмов с программами импортозамещения (особенно в отношении высокотехнологичной продукции).

2 Государственная поддержка внешней торговли Республики Беларусь.

3 Совершенствование коммерческой деятельности субъектов ВЭД Республики Беларусь.

- 4 Обход санкционного режима путем использования механизма ЕАЭС и зон свободной торговли ЕАЭС.

**Список литературы**

1 **Климова, Н. И.** «Экономика санкций» как область научных исследований: теоретические основы и положения // *Фундаментальные исследования*. – 2016. – № 5-2. – С. 357–361.

2 Информация о введенных санкциях в отношении Республики Беларусь (Белорусская торгово-промышленная палата) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.cci.by/probiznes/mezhdunarodnye-sanktsii-aktualnaya-informatsiya/>. – Дата доступа : 15.09.2023.

3 О перемещении транспортных средств [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 22.04.2022 № 247. – Режим доступа : <https://www.alta.ru/tamdoc/22b10247/>. – Дата доступа : 15.09.2023.

4 Инфографика «Наглядно о внешней торговле услугами Республики Беларусь, 2021 год» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://www.belstat.gov.by/upload-belstat/upload-belstat-pdf/oficial\\_statistika/2021/infographics-foreign\\_trade\\_ser vice-2021.pdf](https://www.belstat.gov.by/upload-belstat/upload-belstat-pdf/oficial_statistika/2021/infographics-foreign_trade_ser vice-2021.pdf). – Дата доступа : 15.09.2023.

УКД 656.073:338.2:339.5

**АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ  
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКСПОРТА  
НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*О. В. КОРИШЕВА, Е. В. КАПОШЕНКОВА, Г. И. КАЛЮФАНОВ  
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Изменение укладов международных экономических отношений, произошедшее в феврале 2022 года, серьезно отразилось на экспортноориентированной политике Республики Беларусь. В связи с началом проведения специальной военной операции европейские государства совместно с США и их союзниками наложили множество секторальных и персональных экономических санкций на Россию и Республику Беларусь. В связи с этим прежние рынки сбыта и логистические маршруты оказались закрыты. Главной задачей стало в кратчайшие сроки разработать стратегию для преодоления сложившихся трудностей в контексте поиска путей для поддержания и диверсификации экспорта.

В условиях санкционной замкнутости единственным выходом из сложившейся ситуации стала переориентация логистики на Восток. Благодаря установленным торговым связям и географическому соседству Россия стала не только стратегическим союзником и ключевым рынком сбыта, но и основным транзитным хабом для белорусских товаров.