

4 **Можейко, А.** Экономическая безопасность Республики Беларусь / А. Можейко // Банкаўскі веснік [Электронный ресурс]. – 2021. – № 6. – С. 44–45. – Режим доступа : <https://www.nrb.by/bv/pdf/journals/695.pdf>. – Дата доступа : 24.03.2024.

E. EFREMOVA, A. ZAYKO
Belarusian State University of Transport, Gomel

ENSURING ECONOMIC SECURITY IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION AND UNCERTAINTY

УДК 339.543

A. A. КОЛЕСНИКОВ, А. П. КОЛЕДА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ НА ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Современное состояние мировой экономики характеризуется усилением дестабилизации и ростом кризисных явлений. Они проявляются не только в усилении неравномерности социально-экономического развития стран мира и нарастании кризисных явлений, но и в росте числа случаев применения экономических санкций против различных государств со стороны стран коллективного запада. Ввиду того, что экономические санкции вводятся 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.

Одной из санкционных мер недружественных стран является запрет белорусским предприятиям автомобильного транспорта с 16 апреля 2022 г. перевозки грузов автомобильным транспортом по территории Европейского союза, в том числе транзитом (решение Совета Европейского Союза (ОВПБ) 2022/579 от 8 апреля 2022 г.) [1]. В ответ на данную меру Республика Беларусь ввела 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»).

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве важной транзитной страны в Восточной Европе. Беларусь

находится на перекрестке основных транспортных маршрутов и связывает государства Западной Европы со странами Востока, а также регионы Черноморского побережья с регионом Балтийского моря, через территорию Республики Беларусь проходят 2 международных транспортных коридора. Беларусь активно участвует в реализуемом Китаем проекте «Новый шелковый путь», предусматривающем создание транспортного коридора, который напрямую свяжет Китай со странами Европы [2, 3]. Поэтому для Республики Беларусь в приоритетной позиции всегда находилось оказание транспортных услуг, доля экспорта которых во внешнеторговом обороте услуг за 2021 г. составляет 42,9 % [4].

Грузооборот транспорта в 2023 года сократился на 17,7 % г/г после снижения на 25,4 % в 2022 году. Белорусские транспортные компании по-прежнему не осуществляют перевозки в направлении Украины, им запрещено выполнять автомобильные перевозки грузов в страны ЕС и использовать для авиаперевозок воздушное пространство ЕС, США и ряда других стран [3].

В связи с введением новых пакетов санкций в период 2022–2023 гг. произошла переориентация большего объема белорусского экспорта на емкий рынок Российской Федерации. Но многие товарные позиции, ввиду наличия в России собственного производства аналогичной продукции, оказались не востребованы на ее рынке: это прежде всего нефтехимическая продукция и калийные удобрения. Очевидно, что в настоящее время наблюдается критическое сокращение экспорта приоритетных для белорусской экономики направлений – калийных удобрений и нефтепродуктов – о чем свидетельствуют многочисленные периодические обсуждения данной проблемы на государственном уровне. Складывается ситуация, при которой у Республики Беларусь возникает острая необходимость переориентации рынков сбыта нефтепродуктов и калийных удобрений, а именно увеличение поставок такой продукции в страны Латинской Америки и Африки, которые ранее покупали белорусские калийные удобрения через США и ЕС, а также Китая.

Однако важным условием для увеличения объема экспорта (в первую очередь для подсанкционных товаров) является выстраивание альтернативных логистических маршрутов через преимущественно российские морские порты. Если в случае с нефтепродуктами выгодные тарифы и скидка на железнодорожную перевозку до портов (предусматривалось соглашением о поставках через российские порты белорусских нефтепродуктов) позволили Республике Беларусь получить сопоставимые условия с теми, которые имели место до введения санкций, то в случае с калийными удобрениями вопрос остается открытым до настоящего времени.

Следует отметить, что в конце 2022 – начале 2023 гг. рассматривался инвестиционный проект строительства на территории Российской Федерации белорусского морского порта, который будет в большей степени направлен на выстраивание логистики поставок белорусских калийных удобрений и иных

подсанкционных товаров, однако в условиях низких мировых цен на калийные удобрения вопрос реализации проекта (в части финансирования российскими банками) остается нерешенным.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 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 : 01.04.2024.

2 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 01.04.2024.

3 Беларусь: краткий экономический обзор (Банк развития Республики Беларусь) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://brrb.by/about/analitik/>. – Дата доступа : 01.04.2024.

4 Транспорт и логистика в Беларуси (Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>. – Дата доступа : 01.04.2024.

A. KOLESNIKOV, A. KOLEDA

Belarusian State University of Transport, Gomel

THE IMPACT OF THE SANCTIONS POLICY ON THE EXPORT OF TRANSPORT SERVICES IN THE REPUBLIC OF BELARUS

УДК 656.07:338.2

О. В. КОРИШЕВА, Е. В. КАПОШЕНКОВА, Г. И. КАЛЮФАНОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Риск-менеджмент требует принятия оперативных решений в условиях неопределенности и высокодинамичной среды. Знание базовых приемов управления риском, умение трезво оценивать экономическую ситуацию и способность обнаружить спектр альтернатив служат основой для принятия эффективных управленческих решений для снижения степени существующих угроз. Сфера транспорта, в частности, сегмент грузовых железнодорожных перевозок, подвергается влиянию широкого спектра внешних и внутренних факторов, рисков и угроз, что формирует необходимость своевременных и эффективных решений в сфере управления рисками.