

Ю. П. ЯКУБУК

Институт экономики НАН Беларуси, г. Минск

КРИТЕРИИ ВЫБОРА МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Изменение географической структуры внешней торговли Республики Беларусь в последние годы обусловило трансформацию международных транспортно-логистических потоков и изменение критериев выбора международного транспортного сообщения.

Величина транспортных издержек является традиционным фактором, определяющим выбор международного транспортного сообщения, так как напрямую влияет на конечную стоимость продукции на экспортном рынке. Величина транспортных издержек определяется фрахтовыми ставками на разных видах транспорта, условиями транспортировки (например, опасные, крупногабаритные грузы, скоропортящиеся товары и т. д.), величиной партии перевозимых грузов.

В условиях санкционных ограничений все большую значимость приобретают другие факторы, определяющие выбор международного транспортного сообщения.

Наличие подвижного состава и возможность обеспечения регулярности поставок повышают привлекательность выбора маршрута, поскольку в настоящее время ощущается дефицит подвижного состава по многим направлениям. Дефицит контейнеров, которые ранее импортировались из стран Запада, возник еще в 2022 г. Наблюдается нехватка вагонов на железных дорогах Дальневосточного региона и южного направления, в том числе вагонов-хопперов для удобрений. На китайско-казахстанской границе фиксируется дефицит фитинговых платформ для вывоза контейнеров из КНР и увеличение сроков их перегруза. Дисбаланс вагонов, контейнеров и грузопотока на фоне дефицита инфраструктуры ведет к тому, что операторы и перевозчики бронируют заранее больше мест в поездах, а это оборачивается еще большей нехваткой свободного подвижного состава на железнодорожной сети [1].

Дефицит подвижного состава приводит к значительному увеличению сроков поставки и приводит к оттоку перевозок на другие маршруты и виды транспорта (авиационный, автомобильный) в случае, когда временной фактор имеет значимое или определяющее влияние.

Аналогичное влияние на выбор маршрута перевозки оказывают **инфраструктурные факторы**: состояние транспортной инфраструктуры (каче-

ство автодорог, пропускная способность портов, терминалов и железных дорог), наличие и качество логистических объектов (складских помещений, распределительных центров и других).

Прохождение маршрута по территориям дружественных стран уменьшает вероятность политических или экономических рисков, таких как введение новых санкций или изменений в законодательстве, которые могут повлиять на безопасность и надежность перевозок. Кроме того, дружественные страны могут иметь более простые и прозрачные таможенные и пограничные процедуры; пользоваться преимуществами совместных программ и инициатив, направленных на развитие транспортных коридоров.

Наличие доступа для отечественных перевозчиков определяется возможностью физического въезда транспортных средств на территорию определенных стран. Так, установлен запрет на выполнение полетов белорусскими и российскими авиакомпаниями в страны Европы, США и Канады; запрет автотранспортным операторам из Беларуси и России осуществлять международные автомобильные перевозки грузов в/из стран ЕС и транзитом по их территории. В отношении морского транспорта действует запрет Литвы на транзит белорусских товаров через свои порты. Доступ на транспортный рынок ограничивают также дефицит разрешений на проезд автотранспортных средств и ограничение возможности пользоваться инфраструктурой, например, портовой.

Обеспечение безопасности перевозки особенно важно при планировании сухопутных маршрутов в Индию, Пакистан, Афганистан, где сохраняются угрозы возникновения деструктивных социальных процессов международного и внутривнутриполитического характера. Безопасность перевозки можно рассматривать и с точки зрения минимизации рисков возникновения задержек и наложения штрафных санкций, в том числе связанных с ужесточением санкционного контроля в пунктах пропуска на границах.

Трудности с проведением расчетов с зарубежными контрагентами актуальны как для владельцев грузов, так и для транспортных компаний из Беларуси и России. Многие иностранные компании – китайские, турецкие, европейские, казахстанские – отказываются напрямую принимать оплату из Беларуси за грузоперевозки, либо отказ исходит от банков, в которых они обслуживаются.

Наличие налаженных бизнес-связей и позитивного опыта работы с контрагентами становится важным фактором в условиях меняющейся реальности и необходимости перестраивания цепочек поставок. Налаженные связи позволяют быстрее реагировать на изменения в рыночной среде, способствуют более открытому обмену информацией о рынке, потребностях и возможностях. При этом возможно предоставление более выгодных условий сотрудничества, таких как скидки, более гибкие условия платежей или приоритетное обслуживание, что особенно важно в условиях повышенной неопределенности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Туда – не обратно: в РФ возникла нехватка вагонов для доставки грузов с Дальнего Востока // Известия iz. – URL: <https://iz.ru/1757533/vladimir-gavrilov/tuda-ne-obratno-v-rf-voznikla-nekhvatka-vagonov-dlia-dostavki-gruzov-s-dalnego-vostoka> (дата обращения : 12.09.2024).

Y. YAKUBUK

Institute of Economics of the National Academy of Sciences of Belarus, Minsk

**CRITERIA FOR CHOOSING AN INTERNATIONAL TRANSPORT LINK IN THE
NEW GEOPOLITICAL CONDITIONS**