

пломбирования, включающая национальные платформы с её участниками. Стоимость услуги предполагается делиться между национальными операторами пломбирования пропорционально километражу транзита по странам [1].

Однако для реализации инициативы цифровых транспортных коридоров, в частности проекта спутникового слежения за транзитными перевозками, следует ещё решить ряд задач, связанных с переходом на стопроцентный электронный документооборот в области транзитных перевозок в ЕАЭС на основе международных стандартов, организовать информационное взаимодействие контролирующих органов и бизнес-сообщества в области перевозок за счёт создания соответствующих информационных систем, определить категории перевозок, нуждающихся в электронном пломбировании (с учётом риска нарушения таможенного законодательства) и ряд других вопросов. Тем не менее экспертами подсчитан положительный экономический эффект от увеличения международной пропускной способности (+ 0,66 % к ВВП ЕАЭС к 2025 г.) благодаря созданию транзитной привлекательности ЕАЭС при осуществлении перевозок между странами Европы и Азии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Система прослеживаемости транзитных перевозок по территории ЕАЭС – обзор актуальной ситуации и перспективы внедрения [Электронный ресурс] / сайт Евразийской экономической комиссии. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/tibo/6.%20%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%B2.pdf>. – Дата доступа : 05.03.2021.

A. SHIMANSKAYA

Minsk regional customs, Republic of Belarus

CREATION OF DIGITAL TRANSPORT CORRIDORS AS A WAY TO INCREASE THE EAEU TRANSIT ATTRACTIVENESS ON THE GLOBAL ARENA

УДК 334.02

Н. С. ЩУПЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

К ВОПРОСУ О ПЕРЕОРИЕНТИРОВАНИИ ЭКСПОРТА БЕЛУРУССКИХ ТОВАРОВ ИЗ ПОРТОВ БАЛТИЙСКИХ РЕСПУБЛИК НА РОССИЙСКИЕ ГАВАНИ

Представители транспортных ведомств России и Беларуси обсудили вопросы грузоперевозок между странами и выразили взаимную заинтересованность в увеличении объемов перевозки грузов между двумя странами и

транзитом по их территории, а также обсудили их номенклатуру. В частности говорилось о возможности увеличения объемов перевозок белорусских грузов через порты Российской Федерации. По результатам встречи достигнута договоренность о проведении в ближайшее время дополнительных консультаций в целях скорейшей реализации намеченных планов о переориентации экспорта белорусских товаров из портов балтийских республик на российские гавани. Российские порты на Балтике заинтересованы в привлечении указанного объема для оказания услуги по перевалке через терминалы портов Ленинградской и Калининградской областей (порты Санкт-Петербурга, Усть-Луга и Калининграда).

РЖД готовы осуществлять транспортировку белорусских нефтепродуктов в российские порты со скидкой в 50 %. Эти условия будет действовать как на транспортировку нефтепродуктов в российские порты, так и на возвращение порожних поездов обратно в Беларусь. Акция продлится до конца 2025 года. Согласно прогнозам, компания таким образом получит более 6 млн тонн дополнительных грузов. Уже в марте 2021 года Мозырский нефтеперерабатывающий завод отправил в порт Усть-Луга в Ленинградской области несколько составов с бензином – более 5 тыс. тонн, а также отгрузил 3,6 тыс. тонн мазута, которые также были отправлены в морской порт Санкт-Петербурга.

Данные поставки осуществляются в рамках российско-белорусского соглашения о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через порты Российской Федерации. Соглашение будет действовать три года с возможностью автоматического продления. Вместе с тем быстрое переориентирование перевалки отечественных удобрений в российские порты невозможно в связи с сильной их загруженностью. В связи с этим целесообразно продолжить сотрудничество с партнерами из Латвии и Литвы. В связи с тем, что РФ перенаправила товаропоток в свои порты, объем грузоперевозок Латвийской железной дороги снизился на 45,8 % по сравнению с 2019 годом. Чтобы увеличить товаропоток через собственные порты, Рига активно ищет альтернативные пути.

Латвия заинтересована в обеспечении транзита нефти для Беларуси. Можно экспортировать из Беларуси через латвийские порты нефтепродукты, а также импортировать нефть со всего мира через Латвию в Беларусь.

Транспортировка между двумя странами налажена уже давно, речь идет о расширении сотрудничества. Экспорт нефтепродуктов через порты Латвии по железной дороге в Беларусь составил в 2019 году 3,7 млн тонн. Однако уже спустя полгода ситуация начала стремительно меняться.

Аналогичная проблема стоит и перед Литвой. Литва намерена укреплять отношения с Казахстаном, в том числе в вопросе транзита грузов, в сфере транспорта и логистики. Транзит грузовых потоков (удобрения, продукты питания и стройматериалы) из Китая в Западную Европу и в обратном

направлении через Казахстан и Литву уверенно растет. Ранее Литва предлагала стать «воротами на Запад» для Узбекистана. Литовские чиновники предложили потенциальным партнерам услуги Клайпедского порта и Литовских железных дорог. Также Литва рассматривает возможность укрепить связи с Японией: предложить японским компаниям воспользоваться литовской транспортной и логистической инфраструктурой, участвовать в развитии порта в Клайпедде.

Поиск новых партнеров на Востоке стал необходимым решением для Литвы из-за потери российского транзита, а также неоднозначных отношений с Беларусью.

Методические подходы к вопросам ориентирования грузопотоков различных стран должны разрабатываться с позиции укрепления экономики этих стран, а не политических амбиций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Порты: Литва ищет замену российским грузам в Казахстане [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://regnum.ru/news/economy/3208546.html/>. – Дата доступа : 28.03.2021.

2 Беларусь и Россия обсудили увеличение перевозок белорусских грузов через порты РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rzdpartner.ru/logistics/news/belarus-i-rossiya-obsudili-uvelichenie-perevozok-belorusskikh-guzov-cherez-porty-ru/>. – Дата доступа : 28.03.2021.

N. SHCHUPLOVA

Belarusian State University of Transport, Gomel

**ON THE ISSUE OF REORIENTING THE EXPORT OF BELARUSIAN
GOODS FROM THE PORTS OF THE BALTIC REPUBLICS TO
RUSSIAN HARBORS**