

СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО НАПРАВЛЕНИЮ БЕЛАРУСЬ – КИТАЙ

П.И. Лапковская, канд. экон. наук, доц.

А.Н. Зюлькова, студентка

Белорусский национальный технический университет, Минск

Рассматривается текущее состояние и перспективы развития международных перевозок между Беларусью и Китаем в условиях санкций, введенных Европейским союзом против Беларуси. Особое внимание уделяется ключевому направлению транспортировки грузов – железнодорожному, а также возникающим проблемам, таким как усложнение логистики, таможенные ограничения и снижение объемов торговли с Европейским союзом. Несмотря на вызовы, упоминается потенциал Беларуси в качестве логистического узла в рамках китайской инициативы "Один пояс, один путь", а также необходимость внедрения инновационных технологий и диверсификации рынков. В заключении подчеркивается, что адаптация к новым условиям и развитие устойчивых логистических решений могут стать основой для преодоления текущих трудностей и обеспечения дальнейшего роста.

Ключевые слова: *международные перевозки, санкции, Беларусь, Китай, железнодорожный транспорт, развитие, логистика, автомобиль, доставка, стоимость услуг.*

В настоящее время в отношении Беларуси со стороны Европейского союза (далее – ЕС) введены секторальные и персональные санкции. Прекращена возможность поставок в ЕС и из ЕС широкого перечня товаров. Запрет распространяется, в том числе, на экспорт отдельных нефтепродуктов и калийных удобрений, шин, всей группы лесоматериалов, мебели, черных металлов, цементной продукции, кабельной продукции и т.д. По инициативе ЕС прекращен импорт по широкому перечню оборудования, машин и механизмов, иных товаров, способствующих индустриальному развитию Беларуси.

Решением Совета ЕС 2024/1864 от 29 июня 2024 г. о внесении изменений в Решение 2012/642/CFSP и Регламентом Совета ЕС 2024/1865 от 29 июня 2024 г. о внесении изменений в Регламент ЕС № 765/2006 с 1 июля 2024 г. введены новые ограничительные меры в отношении Беларуси [1]. Указанными актами Совета ЕС, в частности:

- расширен запрет на экспорт товаров и технологий двойного назначения (мирного и военного), технологий и товаров морского судоходства, предметов роскоши, передовых товаров и технологий, товаров, которые могли бы способствовать укреплению промышленного потенциала Беларуси;
- запрещен импорт из Беларуси в ЕС алмазов, золота, гелия, угля, сырой нефти и минеральных продуктов, включая сырую нефть, а также экспорт продукции и оборудования нефтяных месторождений, товаров и технологий, пригодных для использования при переработке нефти и СПГ;
- запрещен транзит через Беларусь технологий и товаров двойного назначения (мирного и военного), перемещение грузов автотранспортом, включая полуприцепы и прицепы, которые зарегистрированы в Беларуси [1].

В связи с данной ситуацией импорт из Китая в Республику Беларусь (РБ) и Российскую Федерацию (РФ) становится лучшим решением для стабильного развития стран и экономических отношений.

В условиях санкций Китай стал самым загруженным направлением. Только в 2023 году товарооборот РФ с этой страной достиг 185 миллиардов долларов. В течение последних четырех лет прагматичное сотрудничество между Китаем и Беларусью фокусируется на совместном строительстве «Одного пояса, одного пути» как основной линии сотрудничества, делает упор на реализации ряда знаковых проектов, таких как китайско-белорусский индустриальный парк. А также стабильно развивается в таких традиционных областях, как машиностроение, сельскохозяйственное производство и биотехнологии.

Уровень торгово-экономического сотрудничества между двумя странами непрерывно повышается, о чем свидетельствуют цифры: в 2023 году товарооборот между Китаем и Беларусью достиг нового максимума – 8,4 миллиарда долларов США, что в 2,8 раза больше, чем в 2020 году [2].

Китай стабильно является вторым по величине торговым партнером Беларуси, а Беларусь стала одним из наиболее быстрорастущих торговых партнеров Китая в Евразии. Китай и Беларусь официально подписали соглашение о торговле услугами и осуществлении инвестиций, в котором отмечается, что обе стороны будут и далее расширять сотрудничество в области торговли услугами и инвестиций, а также продолжат создавать новые модели сотрудничества [2]. Из Поднебесной доставляют строительную и сельскохозяйственную технику, легкие автомобили, запчасти, электронику и т. д. Груз следует из порта Шанхай во Владивосток, где контейнеры разгружаются и перевозятся железнодорожным или автомобильным транспортом. Эта схема доставки эффективно работает как для России, так и для Беларуси.

Многие компании предоставляют услуги импорта из Китая в Беларусь, используя железнодорожные станции для отправки грузов. Таким образом китайские поставщики отправляют на импорт следующие позиции: строительное оборудование, промышленное оборудование, автомобили, запчасти к авто, солнечные панели, телефоны, техника и многое другое.

Именно по железной дороге в данный момент перевозятся товары из Китая, в чем конечно же есть свои плюсы. Плюсы варианта доставки железнодорожным транспортом:

- Отсутствуют риски задержки груза или досмотров по причине введения санкций. Маршрут пролегает только через территорию Китая, России и Республики Беларусь.

- Более низкая стоимость. Дешевле морского варианта доставки на 2000-3000 долларов США.

- Транзитный срок 16-25 дней с момента отправления поезда. Улучшилась ситуация с задержками выхода поездов на станциях. Затормозки на станциях практически отсутствуют. Общий срок доставки с момента готовности груза у Отправителя до доставки на склад Получателя составляет 30-50 дней [3].

Что касается морского транспорта, в среднем доставка груза из Китая до порта Владивостока составляет около двух недель. До Санкт-Петербурга груз может добираться в течение 1,5 месяцев. К этим срокам прибавляется выгрузка контейнеров и загрузка на другие виды транспорта (грузовые автомобили, поезда). Поэтому не всем подходят морские маршруты из Китая, и заказчики предпочитают перевозку железнодорожным транспортом. Например, из Шанхая в Минск товары доставляются в течение 40–50 дней.

Если нужна быстрая доставка, между Беларусью и Россией курсируют прямые авиарейсы из Китая. В этом случае грузы будут доставлены за неделю.

Стоимость доставки зависит от множества факторов, в том числе от времени года. Традиционно осенью начинаются проблемы с пересечением границы Китай/Казахстан. Автовозы встают в очередях — доставка растет в цене. Ценовой ориентир на автовоз сейчас составляет 10-12 тысяч долларов за перевозку 7 машин.

Если говорить о железной дороге, то с конца прошлого года тарифы на ней снизились на треть — с 12 тысяч долларов до 8 тысяч долларов за 40-футовый контейнер. Это объясняется тем, что многие европейские перевозчики переориентировались на морской транспорт, что разгрузило железные дороги.

Комплексная логистика, помимо транспортировки груза, включает маркетинговые финансовые и консультационные услуги. При этом цена доставки зависит от количества автомобилей, типа, способа перевозки, расстояния, необходимости перегрузки или смены транспорта, от разницы в курсах валют, конъюнктуры рынка и даже от погоды. Поэтому точную стоимость в каждом конкретном случае может назвать только дилер или транспортная компания.

Если рассматривать перевозку конкретного вида грузов, например, автомобилей, то в этом случае можно упомянуть несколько ключевых моментов. Основную часть времени доставки занимает оформление пакетов документов: сначала для вывоза автомобиля (с участием торгового дома или производителя), а позже — для легализации его в Беларуси. На это уходит от двух недель до месяца в каждом случае.

Перемещение автомобиля поездом от китайской границы в Беларусь занимает от 16 до 26 дней, а если повезет — то и 12.

Когда автомобиль прибывает в Колядичи, остается оформить пакет документов для его легализации. Логистический оператор забирает машину на свою площадку для растаможки. Таможенные декларанты «очищают» автомобиль, оформляется декларация, уплачиваются утилизационный сбор, таможенный и другие. Полный пакет документов для легализации автомобиля требует расходов в размере около 800 долларов.

При этом автодилер получает документ оценки единичного транспортного средства, на основе которого выдается электронный паспорт. Только после этого автомобиль считается легализованным и готов к выпуску на территории нашей страны.

Международные перевозки между Беларусью и Китаем находятся на этапе активного развития, и их дальнейшее улучшение предполагает решение ряда проблем, касающихся инфраструктуры, таможенных процедур и логистических решений. Важно продолжать инвестировать в развитие транспортных коридоров и технологических решений, что обеспечит увеличению объемов торговли и укреплению экономических связей обеих стран. В долгосрочной перспективе это сделает Беларусь и Китай ключевыми игроками в глобальной логистике и торговле.

Таким образом, импорт из Китая в Беларусь в условиях санкций со стороны ЕС не только обеспечивает белорусскую экономику необходимыми товарами, но и создает новые возможности для диверсификации, сотрудничества и стабильного развития.

Список использованных источников

1. Санкции в отношении Беларуси [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://belarus.ahk.de/ru/infoteka/sankcii-v-otnoshenii-belarusi>. — Дата доступа: 25.09.2024.
2. Двусторонний товарооборот Беларуси и Китая [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/dvustoronniy-tovarooborot-belarusi-i-kitaya-dostig-novogo-maksimuma-8-4-milliarda-dollarov-ssha.html>. — Дата доступа: 27.09.2024.
3. Железнодорожные перевозки грузов из Китая [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://interfreight.by/directions/kitay/zhd-containery>. — Дата доступа: 27.09.2024.