Комментарий
19 марта 2024

Логистическая полублокада подрывает стратегические основы государственности Беларуси

Евгений Прейгерман

Опубликовано в Eurasia Daily Monitor

Резюме

Западные государства могли бы использовать возможность стабилизировать базовое логистическое сотрудничество с Минском в интересах государственности Беларуси и региональной безопасности на фоне заинтересованности бизнес-сообщества в «Северном коридоре».

Две прямо противоположные тенденции оказывают влияние на способность Беларуси выполнять роль логистического связывающего звена между Азией и Европой и, в более долгосрочной перспективе, сохранить геостратегические основы своей государственности. Обе эти тенденции в последнее время попали в заголовки международных СМИ.

Во-первых, нестабильность в Красном море, вызванная нападениями хуситов на торговые суда, очевидно разрушает глобальные транспортные сети и переориентирует торговые потоки. Одним из конкретных последствий является резкий рост железнодорожных перевозок из Азии (в основном из Китая) в Европу через Россию и Беларусь, поскольку крупные контейнерные судоходные линии ищут альтернативу рейсам через Суэцкий канал. По данным немецкой логистической компании DHL, с декабря прошлого года число запросов на сухопутный маршрут выросло примерно на 40%. Голландская компания Rail Bridge Cargo сообщает об увеличении грузовых железнодорожных перевозок через Россию и Беларусь на 31% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Так называемый «Северный коридор» выглядит выгодным по сравнению с заметно более дорогим вариантом воздушных грузоперевозок и гораздо более медленным вариантом морских перевозок вокруг Африки через мыс Доброй

Надежды. Даже «Средний коридор» из Китая через Казахстан в Турцию по Каспийскому морю, который некоторые поставщики используют в обход российской территории, выглядит менее привлекательным из-за сложной логистики и длительных сроков ожидания. Если транспортировка товаров через Россию и Беларусь занимает от 14 до 25 дней, то по «Среднему коридору» – примерно 26-29 дней.

Неудивительно, что спрос на сухопутный «Северный коридор» сейчас стремительно растет, несмотря на то, что после начала российско-украинской войны в 2022 году количество заявок на него со стороны логистических компаний значительно сократилось. Важно отметить, что санкции Европейского союза, которые серьезно ограничили грузоперевозки из России и в Россию, не распространяются на железнодорожный транзит товаров между третьими странами через территории России и Беларуси. Таким образом, чем дольше будут продолжаться конфликты на Ближнем Востоке, тем больше международные логистические компании будут отдавать предпочтение «Северному коридору» как более безопасному и эффективному маршруту, даже если он не обладает достаточными возможностями для полной замены морского транспорта.

> В то время как эта тенденция в очередной раз подчеркивает важнейшую геостратегическую роль Беларуси как транзитного звена между Азией и Европой, другие недавние события наоборот подрывают эту роль.

1 марта литовские власти закрыли еще два контрольно-пропускных пункта на границе с Беларусью. В настоящее время из шести пограничных переходов между странами функционируют только два. Ранее, в середине августа 2023 года, Вильнюс принял решение закрыть первые два контрольно-пропускных пункта, что уже значительно ограничило поток грузовых и пассажирских автомобилей. Государственный пограничный комитет Беларуси прогнозирует, что последние закрытия приведут к еще 40-процентному сокращению числа грузоперевозчиков, которые могут пересекать границу. Это также повлияет и на перемещение людей, поскольку Вильнюс сократил количество разрешений на перевозку пассажиров между странами для белорусских и литовских автобусных компаний, которые в настоящее время остаются единственным средством передвижения, помимо автомобилей.

Решение Литвы является очередным в ряду ограничений, введенных в одностороннем порядке странами-членами ЕС, граничащими с Беларусью. К настоящему времени Польша также закрыла четыре из шести контрольно-пропускных пункта, оставив открытым только один для перевозки товаров и второй для перемещения людей. С Латвией продолжает функционировать один из двух пограничных переходов. Но даже оставшиеся контрольно-пропускные пункты на трех границах работают не в полную силу. Белорусские пограничники, по крайней мере с 2021 года, сообщают, что их европейские коллеги систематически не выполняют стандартные требования по обработке заявлений перевозчиков. Например, за день до последнего закрытия двух переходов литовские пограничники и таможенники пропустили на свою территорию только 32% от дневной нормы грузовиков.

Вследствие этого чрезвычайно длинные очереди из грузовиков стали обычным явлением на границах Беларуси и ЕС, создавая постоянные риски в цепочке поставок и головную боль для международного бизнеса, зависящего от транзита через эти границы. Добавляя к этому факт, что авиасообщение между Беларусью и ЕС приостановлено с середины 2021 года, белорусский аналитик Сергей Богдан пришел к выводу, что сложившаяся ситуация уже равносильна полублокаде Беларуси.

Правительства соседних стран ЕС регулярно объясняют свои ограничительные решения в отношении пограничного сотрудничества и транспортного сообщения с Беларусью потребностями национальной безопасности. Власти в Вильнюсе, например, открыто заявляют, что стремятся сократить число белорусских граждан, въезжающих в Литву, поскольку считают их потенциальной угрозой безопасности. Латвия утверждает, что с одним функционирующим пограничным переходом бороться с нелегальной миграцией, которую, по мнению ЕС, Минск помогает организовывать в качестве средства гибридной войны, становится проще. Кроме того, многие политики в странах Балтии и Польше просто перестали проводить различие между Беларусью и Россией и поэтому рассматривают любые ограничительные меры против Минска как способ ослабить Москву.

Национальная безопасность действительно является вопросом первостепенной важности, и любое суверенное государство должно иметь полную свободу действий для ее защиты от предполагаемых угроз, особенно сейчас, когда военно-политическая напряженность в Восточной Европе зашкаливает. Однако мейнстримный дискурс о национальной безопасности в странах Балтии и Польше,

аргументирующий необходимость почти полной блокады Беларуси, сосредоточен исключительно на проблемах сегодняшнего дня и упускает из виду важнейший стратегический процесс.

> Способность быть логистическим связывающим звеном между Россией/Азией и Европой является основополагающим фактором политической экономии белорусской государственности.

С конца 2020 года западные санкции, и в частности логистическая полублокада, уже привели к беспрецедентной переориентации белорусской экономики, внешней торговли и даже логистических маршрутов в направлении России и к отрыву от ЕС. Если этот процесс продолжится, то будет разрушена сама ткань деловых и межличностных связей, исторически объединявшая белорусов с их западными и балтийскими соседями, а зависимость Беларуси от России может стать необратимой. Это, в свою очередь, будет иметь еще более драматические последствия для безопасности в Восточной Европе и еще больше подорвет интересы Запада.

Такая перспектива позволяет иначе взглянуть на текущую ситуацию с резким ростом спроса на железнодорожные перевозки по «Северному коридору» в условиях нестабильности на Ближнем Востоке. Учитывая, что бизнес-сообщество будут добиваться расширения этого маршрута, западные государства могли бы использовать возможность для стабилизации базового логистического сотрудничества с Минском в стратегических интересах белорусской государственности и региональной безопасности.

Евгений Прейгерман
Директор, Совет по международным отношениям «Минский диалог»