Аналитическая записка № 19
11 июля 2023

Транспортная полублокада Беларуси: от транзитных войн к самоуничтожению региона

Сергей Богдан

Резюме

В записке анализируются ограничения транспортных потоков на границах Беларуси, которые соседние страны ЕС после 2020 года инструментализируют в политических спорах с Минском. Наряду с санкциями и закрытием воздушных коммуникаций, сопредельные государства тормозят пропуск наземных грузов, в отношении которых нет легального запрета. Транспортные ограничения равносильны полублокаде Беларуси. Минск компенсирует потери переориентацией на экономическое и транзитное сотрудничество с РФ. В результате подрывается политическая экономия белорусской государственности и разрушаются критические связи между Беларусью и ЕС, ухудшаются перспективы развития всего региона. Полублокада носит неизбирательный характер и бьет по белорусскому малому и среднему бизнесу. Это уничтожает политэкономические предпосылки для устойчивого плюрализма в стране.

Содержание

1 Введение
2 Геополитический переворот 2020 года: почему все дороги отныне ведут в Москву?
3 Экспериментальная авиаблокада целой страны
4 Мигранты — повод или причина?
5 Война и транзит
6 Выводы

Введение

Беларусь всегда была Hinterland-ом для литовских, латышских и украинских портов, которые служили для нее своеобразными «окнами в мир». За исключением короткого межвоенного периода связи Беларуси с сопредельными

странами не прерывались веками. Поэтому можно говорить о сложившихся в ходе длительного исторического процесса отношениях, которые теперь разрываются перед нашими глазами. Это оборачивается разрушительными последствиями для всего региона между Балтийским и Черным морями.

С момента обретения независимости, и особенно в 2010-е годы, Минск активно пытался нарастить транзитные потоки, связанные с белорусской экономикой, и обеспечить альтернативные маршруты для внешнеэкономических сношений через порты соседних стран. Особое значение в этом контексте имели усилия по диверсификации поставок нефти по морю, для чего Минск пытался работать с абсолютно всеми сопредельными государствами. Диверсификация поставок нефти осуществлялась через порты Вентспилс (Латвия), Клайпеда (Литва), Гданьск (Польша), Одесса (Украина). К середине 2010-х годов Беларусь сформулировала базовое концептуальное видение своей роли на континенте как связующего звена между евразийским и европейским интеграционными блоками в рамках идеи об «интеграции интеграций». Отсюда следовала политика развития транзита, выстраивания сферы транспортных услуг и транспортной инфраструктуры.

Согласно Концепции развития логистической системы Беларуси на период до 2030 года, утвержденной Советом Министров Беларуси в 2017 году, Минск намеревался удвоить доходы от транзитных и транспортных услуг. Ключевыми приоритетами документ назвал развитие транзита между Европой и КНР (в том числе в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь»), интеграцию с рынками ЕС, содействие логистической интеграции между ЕС и ЕАЭС, а также сотрудничество с глобальными логистическими компаниями. Помимо принятия рамочных документов, транзитная роль Беларуси в различных отраслях росла и в связи с событиями в регионе. Транзитные потоки железнодорожных и авиационных перевозок увеличились после начала конфликта на востоке Украины, поскольку Киев минимизировал сношения с РФ.

> Обострение конфликта между Россией и Украиной не влияло на стратегические проекты диверсификации, реализовывавшиеся Минском вплоть до осени 2020 года.

При этом, начиная по меньшей мере с 2016 года, Москва настаивала на перенаправлении транзита белорусских нефтепродуктов из стран Балтии в российские порты. За это РФ предлагала скидки на перевозку соответствующих грузов по российской железной дороге, но Минск не соглашался. В августе 2017 года Владимир Путин лично потребовал перенаправить транзит белорусских

нефтепродуктов. В декабре 2017 года концерн «Белнефтехим» объявил о начале экспорта части нефтепродуктов через российские порты вместо прибалтийских, но и после этого Минск не торопился с переориентацией. Тем более для быстрой переориентации отсутствовали технические возможности. Однако привлечь другие региональные государства к сотрудничеству в диверсификации поставок энергоносителей в Беларусь и черноморско-балтийский регион не удалось, и Минск был вынужден уступить. В начале 2018 года Беларусь решила закрыть консульства в украинской Одессе (открытое с целью диверсификации поставок нефти в 2011 году) и польском Гданьске.

Кроме того, обстоятельства не способствовали сотрудничеству Минска с ключевой, с точки зрения белорусского транзита, страной — Литвой. Во второй половине 2010-х годов между государствами возник серьезный спор из-за строительства АЭС в Беларуси. Пытаясь не допустить появления станции, Литва оказывала на Минск давление по всем направлениям. В это время литовские политики начинают делать заявления о нежелательности сотрудничества с Беларусью и рекомендуют частному бизнесу избегать белорусских партнеров. Например, при попытке расширить экспортную инфраструктуру через Клайпеду путем покупки части еще одного терминала в 2019 году Белорусская калийная компания (БКК) столкнулась с административными преградами. Сделка была расценена Вильнюсом как не соответствующая интересам национальной безопасности.

Рост проблем в отношениях с РФ в 2010-е годы также начал кумулятивно подрывать роль Беларуси в области регионального транзита. Первый удар пришелся по транзиту газа — более прибыльному и политически важному, чем транзит нефти. Трубопроводы «Северный поток» позволили Москве доставлять газ из России в Германию через Балтийское море в обход Беларуси и других стран Восточной Европы. Это стало существенным ударом по Беларуси, поскольку Минск не только получал ощутимые доходы от транзита российского газа, но и использовал свои возможности по регулированию этих транзитных потоков в качестве рычага в политических спорах с Кремлем.

Минск терял не только транзит газа. Весной 2016 года российское правительство приняло решение организовать железнодорожную паромную переправу между материковой частью России и ее калининградским анклавом. Этот шаг избавлял Россию от зависимости от стран региона, в том числе Беларуси, в сухопутном

сообщении с Калининградской областью. Одновременно Россия закрыла почти всю границу с Беларусью для граждан третьих стран осенью 2016 года, а в феврале 2017 года ввела вдоль нее зоны пограничного контроля.

Сложности нарастали и в других сферах. В октябре 2017 года Литва и Латвия приняли официальное решение отключиться к 2025 году от единой региональной энергосистемы БРЭЛЛ, созданной на основе советской энергетической инфраструктуры в 2001 году вместе с Беларусью, Россией и Эстонией. Решение было принято и реализовывалось с активным участием институтов ЕС. Никаких переговоров с Беларусью по теме не велось, хотя этот разрыв подразумевал серьезные последствия для региона.

> Несмотря на фактическое игнорирование Евросоюзом и соседними странами попыток Беларуси укрепить независимость за счет диверсификации внешних связей и региональной интеграции, вплоть до выборов 2020 года Минск продолжал укреплять свое транзитное положение.

Это выражалось в том числе в налаживании поставок альтернативной нефти в Беларусь (что создавало бы возможности для диверсификации поставок нефти и для остальных стран региона). В январе 2020 года Лукашенко требовал: «Мы должны добиться ситуации, когда мы будем покупать 30-40% нефти у России, 30% импортировать через Прибалтику и 30% через Украину». В 2019-2020 годах Беларусь получала через Клайпедский порт нефть из Азербайджана, Норвегии, США и Саудовской Аравии.

Геополитический переворот 2020 года: почему все дороги отныне ведут в Москву?

Важнейший импульс разрыву транспортных потоков, дезинтеграции региона и последующей эскалации напряженности в нем дали меры по борьбе с пандемией коронавируса. Уже в начале 2020 года произошел массовый разрыв человеческих контактов. Во-первых, практически все страны региона ввели эпидемиологические ограничения на пересечение границ. Во-вторых, с марта 2020 года были приостановлены перевозки пассажиров по железной дороге между Беларусью, с одной стороны, и Литвой, Латвией и Польшей — с другой. До пандемии на перевозки с этими тремя странами приходилось около 20%

международного сообщения Беларуси: по данным Минтранса Беларуси, в 2019 году объем пассажироперевозок железнодорожным транспортом с Литвой составил 380 тыс. человек, с Польшей — 225 тыс., Латвией — 20 тыс.

После президентских выборов августа 2020 года процесс дезинтеграции и разрыва региона ускорился. Транзитные войны вышли на новый виток, когда 28 августа 2020 года в ответ на санкции литовского правительства против белорусских чиновников президент Беларуси потребовал перенаправить грузы в обход литовских портов. Это означало перевод соответствующих потоков на российские порты, даже несмотря на то, что железные дороги РФ едва могли справиться с этой задачей в полной мере, а Россия на тот момент фактически не располагала достаточными свободными портовыми мощностями для экспорта белорусской продукции. Решением некоторых из этих проблем для Беларуси должно было стать строительство нового порта в России. Лукашенко в сентябре 2020 года предложил Путину инвестировать 3 млрд долларов, оставшихся от кредита на строительство АЭС, в портовый комплекс в Ленинградской области.

Перенаправление белорусских транзитных потоков на Россию несло тяжелые последствия и для Минска, и для соседних государств. Например, на белорусские грузы в 2019 году приходилось 30,5% совокупных погрузок Клайпедского порта: 14,1 млн тонн из 46,3 млн тонн. Для сравнения: в 2013 году эта цифра составляла свыше 9 млн тонн грузов, а в рекордном 2018-м — почти 15 млн тонн.

Одновременно Минск начал переориентировать наземный транзит грузов. В беседе с председателем ГТК Юрием Сенько Лукашенко 5 октября 2020 года сказал: *«Почти 40% грузовиков в этом году прибыли из Литвы и Латвии. … Как Таможенный комитет смотрит на переориентацию этих грузов? А развитие собственных логистических центров? Мы создали мощные логистические центры. Но многие услуги, в том числе для нашего бизнеса и для стран ЕАЭС, по-прежнему предоставляются в Литве. Мы можем предоставить эти услуги этим перевозчикам в Беларуси»*. Вдобавок, с начала сентября 2020 года белорусские власти усилили проверки транзитных грузов, следующих из Литвы через Беларусь, что увеличило время доставки.

> Вместе с тем Минск, даже реагируя на давление соседних государств, не спешил разрывать соответствующие связи и полностью перенаправлять транзитные потоки, до последнего держась за стратегический проект диверсификации.

6 октября 2020 года в Одессу прибыло очередное и, вероятно, последнее судно с азербайджанской нефтью для Беларуси — шестой танкер в течение всего 2020 года. Кроме того, в сентябре белорусские госфирмы заявляли о сохранении планов импортировать нероссийскую нефть через Польшу и Украину, а в октябре Беларусь начала строить магистральный трубопровод «Гомель-Горки» — перемычку между северной и южной ветками нефтепровода «Дружба», которая позволила бы обоим белорусским НПЗ получать нероссийскую нефть через и балтийские, и черноморские порты. В декабре 2020 года белорусская сторона в рабочем порядке продлила контракт на транзит нефти на белорусские НПЗ из Одессы.

Экспериментальная авиаблокада целой страны

Резкий рост поддержки белорусской оппозиции со стороны Литвы и Польши после августа 2020 года происходил одновременно с введением санкций ЕС против Минска. Это очевидно подталкивало Беларусь к сближению с Кремлем. 19 февраля 2021 года было подписано белорусско-российское соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов, экспортируемых в третьи страны. Министр транспорта РФ Виталий Савельев назвал его «историческим». Поворот был резким: Беларусь согласилась начать перевалку более 9,8 млн тонн грузов в год в российских портах на Балтике в 2021–2023 годах. Поставки были экстренно перенаправлены уже с 5 марта.

Беларусь сталкивалась и со все большими проблемами в отношении транзита, касающегося автомобильных грузоперевозок. Препятствия нарастали еще до миграционного кризиса. Литва начала неофициально ограничивать транзит через Беларусь примерно с марта 2021 года, ссылаясь на разнообразные технические сложности. Сохраняющиеся с тех пор острые проблемы с пропуском грузовых автомобилей через белорусско-литовскую границу Вильнюс объяснял реконструкцией пунктов пропуска, сбоями оборудования и т.д. В Госпогранкомитете Беларуси заявляли, что *«проблемы с заторами на белорусско-литовском участке границы существуют давно, еще до сбоев в системах и ремонта пунктов пропуска… литовская сторона постоянно не выполняет нормы пропускной способности, игнорирует договоренности… половина из всех внештатных ситуаций на границе Беларуси и ЕС, которые связаны с оформлением транспорта, вызваны именно работой пунктов пропуска Литвы»*.

Независимо от достоверности этих заявлений, можно констатировать, что с марта 2021 года пропускная способность литовских пунктов оставалась ограниченной, хотя и колебалась. Это создавало проблемы и на других участках границы Беларуси, поскольку граница с Литвой являлась важнейшим направлением для внешних сношений страны: близость к Вильнюсу с его аэропортом, выход к морю, вдобавок граница разделяет исторически единый виленский регион.

Именно в этой атмосфере произошел инцидент 23 мая 2021 года, когда рейс Ryanair совершил вынужденную посадку в Минске, после чего были арестованы летевшие на нем Роман Протасевич и Софья Сапега. В ответ первой авиасообщение с Беларусью закрыла Литва, запретив 24 мая прием в литовских аэропортах и вылет из них самолетов, пересекающих воздушное пространство Беларуси. 25 мая запреты ввели Латвия и Украина, другие страны приостановили полеты через Беларусь и запретили «Белавиа» полеты в свои аэропорты. А 4 июня ЕС официально закрыл для всех белорусских самолетов воздушное пространство и аэропорты ЕС.

Эти меры фактически устранили с рынка авиаперевозок компанию «Белавиа» в пользу российских авиаперевозчиков. Более того, решение стало шагом в направлении пересмотра существующих норм регулирования воздушного сообщения. Ведущая отраслевая организация — Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) — выступила с критикой этого шага, отметив, что *«запрет европейским самолетам использовать белорусское воздушное пространство — это политизация вопросов авиационной безопасности»*. ИАТА подчеркнула, что осуждает действия белорусской стороны, но одно неправомерное действие не способно исправить другое, и запрет должен быть отменен.

Диспропорциональность произошедшего и ответных мер видна при сопоставлении ряда схожих вынужденных посадок самолетов. Показательно, что и после инцидента с рейсом Ryanair аналогичные случаи не вызывали столь жесткой реакции, как воздушная блокада страны. Например, вынужденная посадка рейса «Хартум-Стамбул» 15 января 2022 года в египетском аэропорту Луксор и последовавший за этим арест активиста египетской оппозиции Хоссама Менуфи Махмуд Саллама, гражданина Египта и Великобритании.

В начале декабря 2021 года ЕС принял санкции в отношении 17 человек и 11 предприятий из Беларуси, обвиненных в «организации нелегальной миграции», в том числе авиакомпании «Белавиа». Это способствовало дальнейшему сокращению транспортных возможностей белорусских фирм и росту

зависимости от российских перевозчиков. Сразу после принятия новых санкций литовская таможня, ссылаясь на санкции ЕС, вернула во Францию груз с оборудованием для самолетов «Белавиа».

> Воздушная блокада Беларуси является беспрецедентным шагом в современной истории. Ни одна страна не сталкивалась с подобным в последние десятилетия вне ситуаций вооруженного конфликта.

Эти меры ЕС фатально подорвали способность белорусских перевозчиков к самостоятельным перевозкам без российского участия. Они напрямую отразились и на обычных гражданах: для многих маршруты за рубеж теперь пролегали через Россию и с использованием услуг российских компаний. При этом воздушная блокада не оказала никакого влияния на выполнение правительством Беларуси требований оппозиции и ее зарубежных союзников.

Мигранты — повод или причина?

В ответ на авиаблокаду и решение ЕС прекратить сотрудничество с Беларусью, Минск отказался выполнять «черную работу» в области охраны границы с ЕС: перестал удерживать потенциальных нелегальных мигрантов от приближения к границам ЕС. Развернувшийся вследствие этого миграционный кризис вновь стал скорее предлогом, нежели реальной причиной диспропорционально жестких санкций, которые ограничили внешние сношения Беларуси во всех областях. При этом поток мигрантов даже на пике оставался мизерным в сравнении с потоками на южных границах ЕС. Тем не менее сопредельные государства немедленно милитаризировали эту тему, начали строить стены вдоль границы, ограничили доступ к границе для граждан и СМИ, приняли ряд других беспрецедентных мер.

Еще до начала миграционного кризиса стали нарастать проблемы с доступом к портам для белорусского калия. Литва ограничивала его с 2020 года. Минск принялся искать альтернативные маршруты экспорта через РФ, начав во второй половине 2021 года строительство собственного портового комплекса под Санкт-Петербургом. Эти терминалы, построенные для экспорта калия, запланировано ввести в эксплуатацию в 2023 году. В начале сентября 2021 года литовская таможня не допустила к перевозке через Клайпедский порт запчасти, отправленные БелАЗ в Чили, сославшись на санкции ЕС и на «двойное назначение» карьерных самосвалов. Груз впоследствии был, вероятно, конфискован. В конце ноября ситуация повторилась, когда на основании санкций ЕС Литва вернула в Беларусь груз деталей к автомобилям БелАЗ, направленный в Боснию и Герцеговину.

В ответ на ограничения трансграничных перемещений с 30 августа 2021 года белорусское правительство ввело для фур из Литвы обязательное использование навигационных пломб, что повлекло дополнительные расходы для литовских перевозчиков. Сопредельные страны, со своей стороны, закрывали погранпереходы на границе с Беларусью. В частности, в ноябре 2021 года Польша закрыла погранпереход Брузги-Кузница.

Война и транзит

К началу 2022 года Минск столкнулся с серьезными ограничениями и запретами на перевозку и транзит грузов и пассажиров. Беларусь оказалась в полублокаде со стороны всех соседних государств, кроме России. В январе 2022 года Вильнюс принял решение с 1 февраля вообще прекратить перевозки белорусских калийных удобрений по своей территории. Литовское правительство действовало по собственной инициативе, так как санкции США и ЕС в то время не требовали от Вильнюса таких мер.

> Полублокадное положение Беларуси и возникшая вследствие этого зависимость во всех внешних сношениях от РФ вынуждали белорусское правительство к беспрецедентным уступкам Москве.

Как следствие, с началом войны в Украине находившиеся в Беларуси российские части оказались привлечены к соответствующим операциям.

Чтобы как-то балансировать нарастание зависимости от России в сношениях с внешним миром, Минск предпринял ряд мер. Во-первых, диверсифицировал маршруты экспорта-импорта внутри самой России (среди разных портов) и принялся строить собственную портовую инфраструктуру. В марте 2022 года Лукашенко объявил (и позже Путин подтвердил), что через два года у Беларуси появятся «собственные порты» на балтийском побережье России. Минск планирует сконцентрировать импорт и экспорт через «свои» порты в РФ. Правда, порты северо-запада России не могут стать полноценной альтернативой прибалтийским: из-за мелководья туда не могут заходить крупные океанские суда. Вместо этого груз должен перегружаться на небольшие фидеры в западноевропейских гаванях, а затем перевозиться в РФ. Но из-за санкций и решений, принятых европейскими портами и глобальными судоходными линиями, практически все крупные судоходные линии отказались работать с

Россией. Поэтому Минск начал работать над использованием портов Мурманской области РФ и над строительством там порта. Это позволит получить доступ к незамерзающему Кольскому заливу с непосредственным выходом в два океана.

Во-вторых, Беларусь попыталась предотвратить закрытие границ в регионе. После продолжавшегося несколько лет эксперимента с безвизовым въездом иностранных граждан через Национальный аэропорт Минск в 2022 году безвизовый режим был введен для граждан сопредельных стран, прибывающих в Беларусь наземными путями. Далее такая практика расширялась и, например, с марта 2023 года и до конца года Беларусь ввела безвиз для граждан Польши во всех пунктах пропуска.

Тем не менее Беларусь столкнулась с ужесточением блокады по всему периметру границ после февраля 2022 года. Помимо разрыва экономических связей между Беларусью и Украиной после начала войны, в отношении Беларуси были введены санкции ЕС, в том числе транзитные. Это стало частью экономической войны против РФ в ответ на ее вторжение в Украину, а не реалистичным планом убедить Минск изменить свой политический курс. Негласные ограничения на пропуск грузовых автомобилей колебались в зависимости от конъюнктуры, но в целом имели тенденцию нарастать (см. График 1). Например, в середине февраля 2022 года, накануне войны, Литва и Польша обрабатывали только 60% суточной официально согласованной нормы. А уже в середине апреля 2022 года, по данным Госпогранкомитета Беларуси, эта цифра снизилась до менее чем 40%.

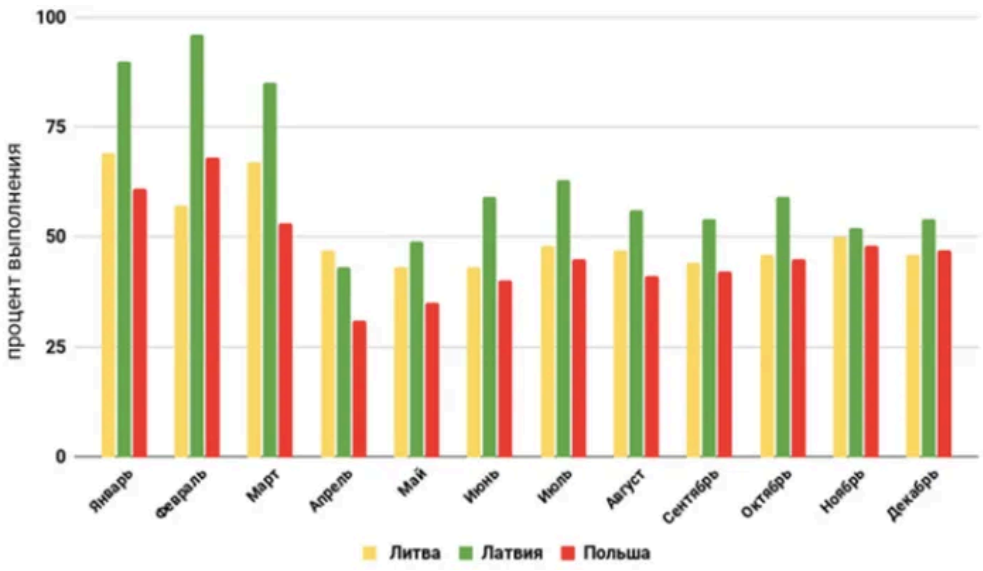


График 1. Как в течение 2022 года страны ЕС выполняли нормы пропуска грузовиков?

Источник: БелТА

8 апреля ЕС запретил грузовые перевозки по территории государств-членов компаниям из Беларуси и РФ. Минск в ответ ограничил въезд большегрузных автомобилей из ЕС на свою территорию, за исключением следования в пункты перецепки и перегрузки, откуда грузы далее должны транспортировать белорусские или российские фирмы.

> Картину ограничений по грузовому автомобильному транспорту можно воссоздать на основе статистики, публикуемой Госпогранкомитетом. Признаков фальсификаций этих сведений нет, они не противоречат другим сообщениям о ситуации на границе, а альтернативных данных сопредельные страны не публикуют. Как показывает анализ этих данных, самую жесткую позицию занимала Польша, самую конструктивную — Латвия.

Ограничение автомобильных грузоперевозок является серьезным ударом по белорусскому государству и обществу. В начале 2020-х годов большегрузный транспорт был развивающейся отраслью, занимал второе место после IT в экспорте услуг Беларуси. По подсчетам Минтранса, в 2021 году стоимость транспортных услуг увеличилась почти на 40% до 4,3 млрд долларов. Это самые высокие темпы роста в истории отрасли. Автомобильные транспортные компании обеспечили 76% всего прироста. Предположительно, большая часть бизнеса была связана с транспортировкой товаров в/из ЕС. Перебои с поставками вели не только к экономическому спаду, но и переориентировали белорусских граждан на российские, китайские и другие незападные источники потребления.

Разногласия с ЕС начали обретать не только политический и идеологический, но и культурный характер.

Белорусская сторона сделала, по меньшей мере, один демонстративный шаг в противоположном направлении, разрешив с 10 октября автоперевозчикам ЕС перевозить грузы по территории Беларуси. Но это не повлекло аналогичных шагов в ответ.

Параллельно демонтировались правовые рамки сотрудничества на границе, в частности касающиеся транспортных потоков. 18 января 2023 года правительство Литвы денонсировало соглашение 2006 года о принципах приграничного сотрудничества. Согласно заявлению МВД Литвы, реализация соглашения невозможна в текущей геополитической ситуации, а также в ближайшее время.

Документ содержал договоренности о перемещении транспортных средств и пассажиров через границу, а также оказании помощи на границе в случае чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. 16 февраля 2023 года Литва в одностороннем порядке расторгла соглашение от 4 ноября 2019 года о взаимодействии с таможенными и пограничными службами Беларуси по обеспечению бесперебойного потока транспорта через границу.

Также закрывались пропускные пункты, причем соответствующие события приобретали скандальное звучание. Например, работа пункта в Бобровниках была прекращена внезапно: 9 февраля 2023 года польские власти объявили о приостановке его работы с 14:00 10 февраля. Министр внутренних дел Польши обосновал решение интересами госбезопасности. После этого для грузового транспорта на белорусско-польской границе остался единственный пункт пропуска — Козловичи-Кукурыки, а для легкового — пункт Брест-Тересполь. В ответ 17 февраля Минск ограничил въезд и выезд зарегистрированных в Польше фур и грузовиков участком белорусско-польской границы. Это привело к дальнейшей эскалации, когда польская сторона с 21 февраля разрешила проезжать через пункт Козловичи-Кукурыки только фурам, зарегистрированным в ЕС или Европейской ассоциации свободной торговли, вновь сославшись на интересы безопасности.

Это серьезно ограничило транспортные потоки, чему способствуют корпоративные настроения в самой Польше. В конце февраля 2023 года по настоянию ассоциаций международных транспортных перевозок Польши Министерство инфраструктуры начало комплексные проверки транспортных компаний с белорусским и российским капиталом, зарегистрированных в стране. С 1 июня Варшава полностью запретила въезд в страну автоприцепов с белорусскими номерами, посредством перецепки которых белорусские автоперевозчики сохраняли некоторое грузовое автосообщение.

> Важность разрыва автомобильного сообщения увеличилась из-за нараставших препятствий для железнодорожного сообщения.

Сопредельные страны отказались восстановить пассажирские перевозки после завершения пандемии. 30 июня 2022 года «Литовские железные дороги» заявили об отсутствии планов возобновить пассажирские перевозки с Беларусью и в 2022-м, и в 2023 годах — «с учетом всех обстоятельств». Несмотря на отмену Министерством инфраструктуры Польши весной 2023 года последних

ограничений в связи с коронавирусом, железнодорожное сообщение возобновлено не было. Польская сторона сослалась на напряженные отношения между странами.

Одновременно продолжал ограничиваться объем железнодорожных грузоперевозок, особенно со стороны Литвы. По информации Министерства транспорта Беларуси, *«за январь [2023] года в среднем за сутки через "Стасилос–Бенякони" проходило один-два поезда, в то время как через "Гудогай–Кяна" порядка шести-семи поездов при установленном нормативном размере движения 12 поездов в каждом направлении»*. 15 февраля было объявлено о приостановке по решению литовского правительства движения грузовых поездов из Беларуси в Литву через пункт пропуска «Стасилос». Официальной причиной заявлена модернизация пункта пропуска для борьбы с контрабандой, которая продолжится до конца 2024 года. По заявлению литовского таможенного ведомства, решение вызвано *«большими потоками контрабанды, перевозимой поездами из Беларуси, и связанной с этим повышенной угрозой национальной безопасности Литвы»*. По приведенным данным, количество контрабанды из Беларуси в Литву через «Стасилос» составило 87,6% от общего объема, задержанного в прошлом году на железной дороге. Теперь грузовые поезда могут пересечь белорусско-литовскую границу лишь через погранпереход «Гудогай-Кяна».

С 1 марта основной грузоперевозчик Литвы LTG Cargo совместно с государственными органами страны начал применять более жесткую систему таможенной проверки грузов, повысив требования к срокам и составу подаваемой сопроводительной документации. Компания сделала ставку на подход, основанный на «нулевом риске» в том, что касается «соблюдения санкций ЕС, США, ООН и других инстанций». Как результат, в марте-мае LTG Cargo отклонила 1339 из 6636 поданных заявок на перевозку грузов, 562 из отклоненных заявок связаны с перевозками в/из Беларуси. Как признает литовская сторона, отклонение заявок происходит на основании лишь предполагаемой принадлежности соответствующих грузов к санкционным категориям. Через литовские железные дороги запрещено вывозить нефть и нефтепродукты, сырье для пищевой промышленности, стройматериалы, химические и минеральные удобрения, а также техническое снаряжение.

В случае железной дороги литовским ограничениям подвергаются государственные компании, являющиеся основными налогоплательщиками и источниками финансирования социальных расходов в Беларуси. Также речь идет о гражданских грузах, которые важны для международной продовольственной

безопасности (например, удобрения). Более того, зачастую результатом является не просто вытеснение белорусских продуктов с мировых рынков, а вытеснение их в пользу российских аналогов, для экспорта которых РФ имеет объективно лучшие условия в силу налаженной собственной портовой инфраструктуры.

Отдельно следует отметить введенные Литвой ограничения в отношения железнодорожного транзита между Беларусью и Калининградской областью. Из-за них Беларусь лишается возможности использовать Калининград для выхода к морю.

Выводы

Санкции против Беларуси и целых отраслей ее экономики ожидаемо не вынудили Минск согласиться с политическими требованиями стран Запада. Одновременно эти санкции загоняют регион в нищету, а Беларусь — в объятия Москвы. Парадоксальным образом многие санкции были наложены на Беларусь за действия России и при этом еще больше ограничивают автономию Минска от Москвы. Продвижение демократии и обеспечение процветания в регионе очевидно несовместимы с этим подходом.

События, приведшие к нарастающей полублокаде Беларуси, имеет смысл рассматривать как единый процесс, в ходе которого правительства соседних стран ограничивали коммуникации с Беларусью. Ограничения автомобильных коммуникаций усиливали ограничения железнодорожных сношений и авиасообщения и наоборот. Потому и авиаблокада была не отдельным событием, а шагом в продолжение предыдущих мер. При этом решения отдельных стран дополняли друг друга, так как они фактически действовали как единый блок ЕС/НАТО.

Масштабное ограничение сухопутного транзита внутриконтинентальной страны является созданием серьезного прецедента в мировом праве, поскольку означает ревизию Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Статья 125 Конвенции устанавливает право внутриконтинентальных государств на доступ к морю и транзит. Ограничения, введенные сопредельными государствами на сношения Беларуси с третьими странами под предлогом санкций, являются систематичным грубым нарушением конвенции. По сути, происходит пересмотр соответствующих норм международного права. Ограничение на доступ Беларуси к морю усугубляется всесторонней воздушной блокадой.

Эта ситуация влечет фатальные для Беларуси и региона последствия, некоторые аспекты которых являются беспрецедентными для современной мировой политики:

1. Население Беларуси подвергается произвольному массовому наказанию посредством искусственного подрыва экономической основы его благосостояния. Ограничения, связанные, например, с отказом обычным гражданам Беларуси в праве пересекать границы или использовать финансовую инфраструктуру западных стран, абсолютно беспрецедентны. Ранее они не применялись даже в отношении стран, подвергавшихся самому жесткому санкционному давлению (например, Ирака, Ливии и Ирана).

2. Нет никаких признаков, что такие меры способствуют политической демократизации Беларуси. В реальности все наоборот. Можно констатировать абсолютную корреляцию между введением санкционно-блокадных мер и падением альтернативной политической активности в стране. Попытки списать это исключительно на репрессии не объясняют более детальной динамики политической активности. Санкции и блокада напрямую способствуют исчезновению альтернативных политических инициатив внутри Беларуси, разрушают политэкономическую основу общественно-политического плюрализма.

3. Эта ситуация ставит под вопрос выживание Беларуси как самостоятельного жизнеспособного государства. Де-факто конкретные решения государств ЕС с весны 2022 года в области транспорта и транзита основаны на отказе от признания каких-либо различий между Беларусью и Россией. Они ведут не только к делегитимации реально существующего белорусского государства, но и ожидаемо заталкивают Беларусь еще глубже в сферу российского влияния, с которой западные страны на словах ведут бескомпромиссную борьбу. Блокада способствует абсолютной зависимости Беларуси от России во всех областях, в том числе в сношениях с третьими странами. Она также означает разрыв многовековых исторических связей Беларуси с портами в соседних странах, населением приграничных регионов, негативные последствия для окружающей среды.

4. Санкционно-блокадные меры против Минска фактически уничтожают политэкономическую основу балтийско-черноморского региона как исторически сложившейся общности. Это происходит через разрыв всей ткани межличностных и деловых отношений, подрыв взаимного доверия, милитаризацию международных отношений в регионе. В результате регион

переживает упадок и подрывает собственные перспективы развития, ведь на фоне разрыва ключевых старых коммуникаций не выстраиваются аналогичного масштаба новые, даже в обход Беларуси и России.

Сергей Богдан
доктор политических наук (Dr. rer. pol.); член Экспертного совета «Минского диалога»