



Алексей Грамматчиков

## Логистика-2022: «раскатка» маршрутов на юг и восток

Под давлением санкций российский логистический рынок спешно перестраивается на другие направления.

Новые транспортные коридоры — это новые сложности, в первую очередь инфраструктурные, но постепенно намечаются пути их преодоления.

**В**ходящем году на отечественный логистический бизнес обрушился шквал проблем: перестали работать привычные маршруты доставки грузов, заморозились банковские транзакции, непредсказуемо менялись цены. «Февральские события перевернули рынок. Нам потребовались огромные усилия для диверсификации коридоров поставок, проработки новых маршрутов, — констатирует Кирилл Латинский, коммерческий директор логистической компании SOTA Logistic. — На протяжении 2022 года мы наблюдали серьезную волатильность тарифов на доставку, огромные очереди на границах, существенные задержки при оплате в валюте и периодически возникающую панику».

Весной, сразу после введения санкций, объемы экспортно-импортных поставок в Россию упали почти вдвое. Но потом ситуация начала выравниваться: к осени сокращение внешнего грузооборота оценивалось примерно в 30% по сравнению с 2021 годом, а к концу года ожидается выход на уровень 15–20%. Восстановление международных поставок происходит за счет оперативной перестройки логистических маршрутов. Некогда доминировавшее северо-западное направление отходит на второй план, его постепенно замещают грузоперевозки в направлении нейтральных и дружественных стран — на восток и по транспортному коридору «Север — Юг».

Трансформируется не только география, но и структура логистических це-

почек: из-за бойкота ведущих мировых контейнерных перевозчиков и санкций на воздушные линии возрастает значимость мультимодальных видов доставки — сочетания морского транспорта с железнодорожным и автомобильным.

### Меняем Финляндию на Турцию

Для внутренней логистики в России ключевую роль играет автотранспорт: по данным Росстата, за 10 месяцев текущего года из 6,55 млрд тонн перевезенных внутри РФ грузов 4,52 млрд (69%) пришлось на автомобильные перевозки. Второе место по значимости занимают железные дороги: 1,02 млрд тонн. Далее идет трубопроводный (880 млн тонн), внутренний водный (100 млн), морской



Порт Владивостока принял на себя основную нагрузку по доставке грузов из Китая морским путем

В логистике внутри РФ ключевую роль играет автомобильный транспорт

График 1



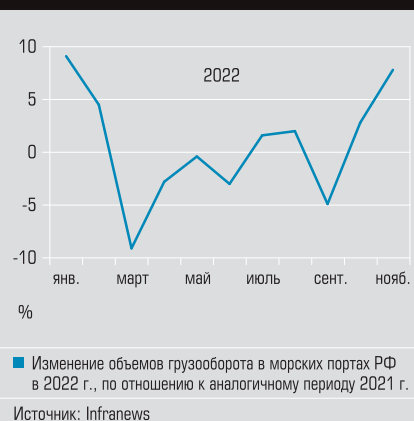
ских стран, но и из Азии, стран Ближнего Востока, Северной и Южной Америки. На гигантских судах грузоподъемностью свыше 200 тыс. тонн контейнеры доставлялись в Роттердам, Антверпен, Гамбург и другие глубоководные европейские порты, а затем на так называемых фидерных (меньших по размерам) судах переправлялись в порты Финляндии, России и других стран Балтийского бассейна, откуда на автомобилях или по железной дороге двигались дальше.

Санкции резко обрубили северо-западное направление грузооборота: в одном только порту Санкт-Петербурга количество заходов судов упало почти на 40%. Логисты начали экстренно перестраивать маршруты в пользу южных и восточных направлений. Особую роль в новых цепочках поставок стала играть Турция. Если в прошлом году, по данным Федеральной таможенной службы (ФТС), товарооборот между РФ и Турецкой Республикой составлял 23,3 млрд долларов, то только за период с января по сентябрь 2022 года он достиг 47 млрд, а к концу года, по прогнозам, превысит отметку 60 млрд, то есть суммарно вырастет втрое. «В конце 1990-х — начале 2000-х Финляндия представляла собой логистический хаб для импортных поставок товаров в Россию. Сегодня таким хабом становится Турция», — отмечает **Алексей Мисаилов**, директор по развитию бизнеса логистической компании FM Logistic в России. — Компании-импортеры зачастую используют южное направление в случае, если товар по каким-либо причинам невозможно привезти напрямую из Европы. Тут речь может идти как о параллельном импорте, так и о прямых поставках от производителей, находящихся в данных локациях».

Ключевой «турецкий» маршрут — транспортировка грузов морем через Азово-Черноморский бассейн (Новороссийский, Туапсинский, Ейский,

После провала весной морской грузооборот в России опять пошел в рост

График 2



Темрюкский порты, а также порты Кавказ и Тамань); по значимости для европейской части России он сейчас вышел на первое место. По данным Минэкономразвития, за текущий год объем морских грузоперевозок здесь может составить 250 млн тонн, в то время как традиционно лидировавшие порты Балтийского бассейна вряд ли достигнут даже 200 млн тонн (раньше через них проходило свыше 300 млн).

Из Турции сегодня доставляется практически все. «Турция взяла на себя функцию транзитного моста между Россией и Европой. Маршруты прекрасно работают, в нашу страну привозятся товары разных категорий — от товаров народного потребления и продуктов питания до станков, высокоточной электроники, запасных частей для автомобильной и сельскохозяйственной техники, сырья», — говорит **Фарид Мадани**, генеральный директор группы компаний «Деловые линии».

В обратном направлении сейчас отправляют в основном товары сельскохозяйственного и сырьевого сектора (зерно, нефтепродукты). Но растут и другие виды поставок: в частности, по оценкам Минпромторга, в 1,6 раза в текущем году увеличились подпадавшие под санкции поставки древесины и целлюлозы, а также пластмассы и каучука.

### Путевка на юг

Впрочем, грузы из Турции приходят не только морем. Представители автоперевозчиков говорят и о перспективности автомобильных перевозок. В этом случае фуры, следующие из Турции, огибают Черное море с востока, а далее следуют через территорию Армении, Грузии или Азербайджана. Через Верхний Ларс машины попадают в Россию, затем через Осетию идут в направлении Волгограда, Саратова и Рязани (см. карту).

Этот сухопутный маршрут является частью международного транспортного

коридора (МТК) «Север — Юг», о развитии которого последние годы говорят как власти, так и представители делового сообщества. МТК связывает Россию с Индией через Иран или же через Закавказье, Среднюю Азию, Каспийское море (см. карту). После 24 февраля роль такого маршрута серьезно возросла. Год назад Евразийский банк развития (ЕАБР) прогнозировал, что в базовом сценарии ежегодный объем перевозок по МТК «Север — Юг» к 2030 году составит 14,6 млн тонн. Однако в связи с изменением геополитической обстановки количество грузов здесь может вырасти еще на 30–50%.

Пока по МТК в основном ездят фуры с товаром, но есть большой потенциал и в сфере железнодорожных перевозок. «Сложившаяся ситуация ускорила развитие альтернативных маршрутов. Сейчас идет «раскатка» МТК «Север — Юг»: это возможность транспортировки товаров из России в Индию, страны Персидского залива, Северную Африку и обратно. Наша компания работает в этом коридоре с 2019 года и уже наладила сотрудничество с иранскими, казахстанскими и туркменскими партнерами», — рассказывает Александр Сиверцев, директор по международному экспедированию АО «РЖД Логистика».

Железнодорожный грузооборот «Север — Юг» выполняется по восточному и западному транспортным коридорам. По словам Александра Сиверцева, в upcoming году РЖД добились регулярной отправки грузов по восточной ветке МТК: раз в месяц (в перспективе планируется чаще) контейнерные поезда следуют из Московского региона через территорию Казахстана и Туркменистана до иранского порта Бендер-Аббас, далее контейнеры перегружаются на судно и следуют по морю в пункты назначения. «Сейчас страны — участницы коридора работают над сквозным железнодорожным тарифом, — продолжает эксперт. — Потенциальная номенклатура грузов на данном направлении может включать, помимо сельскохозяйственных товаров и продуктов питания, такие группы, как удобрения и химическая продукция, черные металлы и ферросплавы, бумага, лес и прочее. Западная ветка МТК «Север — Юг» также рабочая, грузы по ней идут через территорию России, Азербайджана и Ирана».

Ключевой проблемой развития южных транспортных маршрутов является нехватка инфраструктуры: морские перевозчики жалуются на дефицит портовых мощностей Азово-Черноморского направления. Усложняет ситуацию и

Ключевой проблемой развития южных и восточных транспортных маршрутов является нехватка инфраструктуры: портовых мощностей, погранпереходов, железнодорожных развязок



Почти 70% перевозок в стране приходится на автомобильный транспорт



тот факт, что Новороссийский морской порт еще весной подпал под санкции, и часть зарубежных перевозчиков отказываются пользоваться этой гаванью. Но бизнес ищет новые формы эффективной доставки. В частности, активно развиваются так называемые паромы «ро-ро», предназначенные для перевозки автомобильного транспорта. Загруженные фуры заезжают на такие паромы, например, в турецких портах Карасу или Самсун и следуют до российских портов Кавказ или Темрюк, а дальше без заминок и проволочек отправляются к месту назначения.

Работающие с железнодорожными перевозками операторы жалуются на ограниченную пропускную способность переходов на южных маршрутах; особое беспокойство вызывает «бутылочное горлышко» железнодорожного сообщения между Туркменистаном и Ираном. В самом Иране около 500 км железных дорог не электрифицировано, отсутствует перегон в 164 км между городами Бендер-Аббас и Астана. Эту инфраструктурную проблему планируется решить при участии российской РЖД, между странами уже подписано соответствующее соглашение.

О большой загруженности погранпереходов говорят и автовладельцы. Например, в последнее время КПП «Верхний Ларс» на границе России и Грузии

с трудом справляется с наплывом грузового транспорта. До конца 2023 года переход обещают модернизировать, в частности увеличив число полос с нынешних 12 почти до 40.

Есть и ворох других бюрократических проблем: дороговизна казахского ОСАГО, необходимость предоставления дополнительных бумаг для проезда по территории Армении и Азербайджана и т. д. Представители российских властей и профильных организаций ведут активные переговоры, надеясь упростить и унифицировать необходимый документооборот.

### Дорога на Китай

Восточный вектор — второй приоритет в перестройке логистического бизнеса. Прежде всего речь идет об интенсификации обмена грузами с Китаем: согласно данным Главного таможенного управления КНР, за 10 месяцев текущего года российско-китайский торговый оборот увеличился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 33%, достигнув 154 млрд долларов (для сравнения: товарооборот за весь 2021 год составил 147 млрд). По статистике, самые важные виды товаров приходились на «категории оборудования, механических устройств, электрических машин, электронного оборудования и наземного транспорта».

Традиционно для доставки китайских товаров в европейскую часть РФ использовались контейнерные морские перевозки с перевалкой в портах европейских стран и дальнейшим движением в порты Балтийского бассейна. Но теперь основная часть грузопотока отправляется морем в порты Дальнего Востока, а затем доставляется поездами по российской территории. «Глобальных морских перевозчиков Maersk, MSC, CMA-CGM сменили небольшие китайские», — говорит Григорий Григорьев, генеральный директор логистической компании Novelco.

Однако, как и на южных направлениях, дальневосточная портовая инфраструктура оказалась не готова к такому всплеску логистической активности. «Проблемы со скоростью обработки судов и их простоями на рейде связаны с тем, что ушедшие морские линии были заменены небольшими судами китайских компаний. Поэтому теперь, при меньшем количестве контейнеров, требуется больше времени на их выгрузку», — продолжает Николай Ольшанский, генеральный директор транспортной компании ModernWay. — Однако на примере грузов, перевозимых нашей компанией, можно отметить плавный переход китайского импорта от преимущественно товаров народного потребления к промышленной продукции, от запчастей — к машинам и оборудованию, электронике».

На фоне увеличения объема грузов инфраструктура дальневосточных портов активно модернизируется: строятся новые мощности в портах Владивостока, Ванино, в Хабаровском крае; вкладываются средства в создание специализированных перегрузочных комплексов.

Прорабатываются и новые варианты сухопутной доставки из КНР. «В уходящем году заметно расширилась маршрутная сетка для импортных поставок из Китая через Казахстан», — отмечает Александр Сиверцев из «РЖД Логистики». — Например, недавно мы впервые отправили поезд из 50 рефрижераторных контейнеров с агропромышленной продукцией (замороженные фрукты и овощи, морепродукты и тому подобное) со станции Нунчжун в городе Цзыбо, провинция Шаньдун, до станции Селятино Московской области через казахстанский Достык. Потенциально на данном маршруте могут проходить минимум четыре поезда в месяц».

Второе дыхание обретают и автомобильные доставки. С одной стороны, это связано с ослаблением Китаем карантинных ограничений, с другой — развивается инфраструктура для грузоперевозок колесным транспортом: в частности,

завершено строительство крупного автомобильного моста через Амур на границе с КНР близ Благовещенска (длина основного моста — более километра, подъездных путей — 20 км), осуществляется модернизация ряда погранпереходов. «Перевозки из Китая фурами я бы назвал прорывом года! — восклицает **Алексей Захудалин**, руководитель отдела логистики Сервисной логистической компании. — Да, они были и раньше, но далеко не такими массовыми, как в 2022 году. Автомобильные грузоперевозки из Китая и стран Юго-Восточной Азии стали реальной альтернативой доставке товаров по железной дороге».

Хорошие новости связаны и со снижением тарифов на перевозку после скачка цен в период ковидных ограничений (подробнее см. «Логистический кризис: блокада или временная пробуксовка?», «Эксперт» № 11 за 2022 год). «В доковидные времена — до осени 2020 года — довести контейнер из Китая морем в Россию стоило порядка трех-четырёх тысяч долларов, — сообщили «Эксперту» в пресс-службе компании Merlion, крупнейшего российского импортера компьютерной техники и электроники. — К лету текущего года тариф вырос до 11,5 тысячи долларов за контейнер. Но международная логистика подстроилась, потоки пошли через другие каналы, и сейчас цена перевозки снизилась до 10 тысяч».

Интересные подвижки происходят и в сфере авиационных доставок из КНР. Как известно, Китай наложил запрет на рейсы из РФ на самолетах Boeing и Airbus. Сейчас отечественные компании пытаются наладить грузовое сообщение с КНР на бортах российского производства. Например, уральская авиакомпания «Геликс», которая раньше занималась вертолетными перевозками, недавно приобрела четыре самолета Ил-76 для полетов в Китай и другие страны. «В мае 2022 года наша авиакомпания закончила сертификационные процедуры, а в августе совершила первый международный рейс по направлению Ульяновск — Дубай — Москва. Сейчас мы получаем права на выполнение рейсов в Китай, — рассказывает **Вадим Балдин**, директор авиакомпании «Геликс». — Наши самолеты возят товары народного потребления, станки и различные механизмы. Важно, что при обслуживании российского воздушного судна не возникает сложностей с лизингодателями и двойной регистрацией, это дает нам возможность запросить разрешение на полеты за рубеж. Правда, есть проблемы, связанные с ограниченным числом специалистов, которые могут летать на Ил-76 и обслу-



Мультимодальные перевозки — несколькими видами

транспорта в рамках одного маршрута — становятся

основным способом доставки международных грузов

живать его. В частности, в России нет современного тренажера для обучения экипажей. Единственный тренажер, находящийся в Ульяновске, не удовлетворяет требованиям, к тому же его не хватает для всех пилотов, нуждающихся в обучении».

### Европейские остатки

На северо-западном направлении санкционные войны привели к существенному сокращению грузопотока, но все же не остановили его полностью. В ответ на запрет российских автоперевозчикам въезжать на территорию ЕС перед западными автотранспортными компаниями, которым необходимо осуществлять перцепку или перегрузку на границе,

тоже был опущен шлагбаум (см. «Куда повернуть российскому дальнбойщику?», «Эксперт» № 17 за 2022 год).

«Из Европы перестали возить товары морем; возят в основном фурами, и только несанкционный груз. Многие европейские компании вообще не хотят торговать с Россией, — комментирует **Игорь Бурлов** из компании «Арнейс». — Сроки доставки увеличились, усложнился поиск подвижного состава из-за обоюдных ограничений по въезду и перемещению на нашей территории автомобилей недружественных государств. Цены в сравнении со временем до СВО выросли в два-три раза. Перспективы у этого направления пока туманны, многое, а точнее, почти все



СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ / ТАСС

ны только с помощью оригинальных деталей, — комментирует **Александр Морозов**, руководитель службы внешнеэкономической деятельности компании СДЭК. — Но в целом европейские маршруты ненадежны: все зависит от санкций, внешнеполитической ситуации. Если она останется прежней, товарооборот продолжит сокращаться.

В новом году перспективы грузопотоков на северо-западном направлении могут быть связаны с морскими перевозками из Азии, а также с потенциалом Северного морского пути. «На наш взгляд, самые большие колебания грузооборота в 2022 году испытал Большой порт Санкт-Петербург. С марта там практически остановились импортные и экспортные грузопотоки, терминалы порта пустовали, очевидны были большие издержки операторов и собственников. После ухода большинства международных морских перевозчиков альтернатив по загрузке порта практически не было, — говорит **Анастасия Кизулева**, исполнительный вице-президент по морской логистике Noytech Supply Chain Solutions. — Ситуация начала меняться только в третьем квартале, когда были анонсированы судозаходы в Санкт-Петербург вновь образованных контейнерных линий. Первые прямые рейсы из Юго-Восточной Азии воспринимались как эксперимент, и компании внимательно следили за развитием ситуации. Крайне актуальным стал также Северный

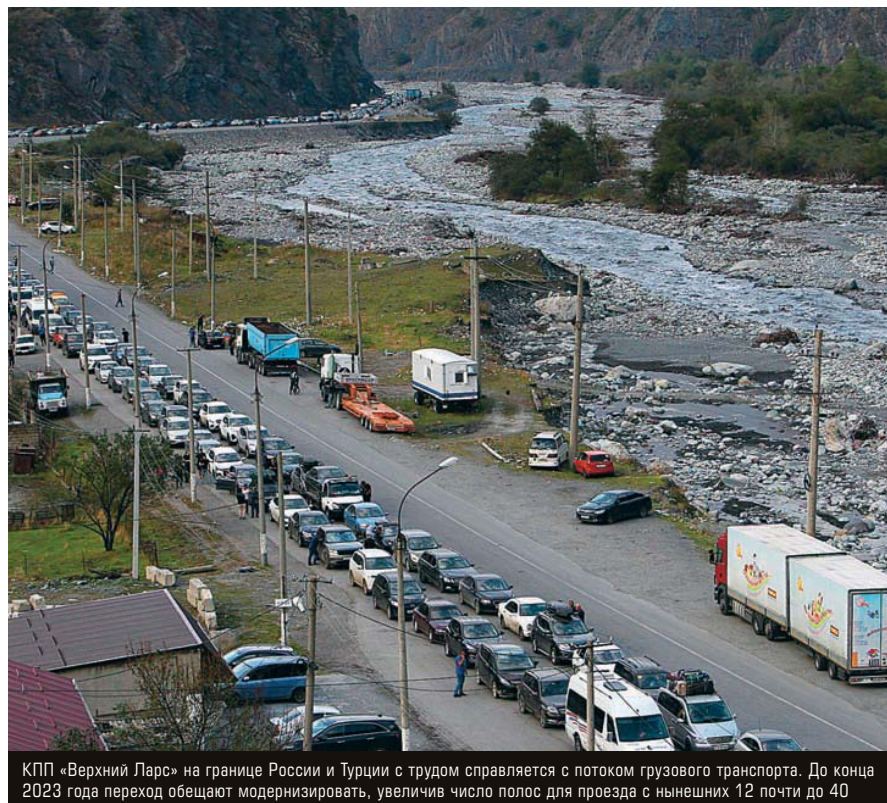
морской путь — ранее этот проект рассматривался участниками рынка скорее в долгосрочной перспективе. Мы видим, что порт Санкт-Петербурга постепенно возвращается к нормальной работе, хотя, конечно, до восстановления прежних объемов еще далеко».

Но главное, что постепенно к новым логистическим реалиям адаптируется потребитель — российский бизнес, который готовит запасные пути на случай, если грузооборот с Европой окончательно сойдет на нет. «Когда в феврале возникли риски нарушения привычных маршрутов из ЕС, мы оперативно обратились к поставщикам в дружественных странах, — рассказывает **Владимир Петюшин**, владелец компании «Пластика окон». — Однако наши европейские партнеры, вопреки своей изначальной позиции, возобновили отгрузки. Если в мае они заявляли, что прекратят с нами работать, то уже к августу ситуация стала просто идеальной: наладились отгрузки, нормализовались цены, то есть они стали максимально клиентоориентированными. Но в случае ухудшения ситуации мы сможем быстро переключиться на поставки турецкого сырья. В свое время мы обратились к турецким компаниям за тестовой партией и выбрали лучшие образцы для промышленного производства. Сейчас у нас на складе есть запас компонентов на три месяца, так что при необходимости компания без потерь перейдет на новые логистические рельсы».

в сообщении с Европой обусловлено геополитикой и санкциями».

На логистический бизнес на европейском направлении дают и финансовые ограничения, в то время как в перевозках из других стран эти сложности удается решать за счет использования местных валют. «В среднем сроки доставки из Европы сейчас увеличились примерно на 14 дней, — отмечает **Фарид Мадани** из «Деловых линий». — Происходят изменения в расчетах валютной: вместо евро и долларов малый и средний бизнес стал использовать китайские юани, индийские рупии, турецкие лиры, эмиратские дирхамы, казахские тенге. Но мы с интересом следим за планами создания единой валюты ЕАЭС».

Сегодня из ЕС доставляют только те товары, которые действительно необходимы. «Некоторые российские компании поддерживают торговлю с европейскими странами, несмотря на кратное увеличение цен. В первую очередь закупается уникальная продукция, которая производится только в Европе: запчасти для оборудования, автомобилей, упаковочных линий, обслуживание и ремонт которых возмож-



КПП «Верхний Ларс» на границе России и Турции с трудом справляется с потоком грузового транспорта. До конца 2023 года переход обещают модернизировать, увеличив число полос для проезда с нынешних 12 почти до 40