

Мировой перекресток

2023 ГОД СТАЛ НАСЫЩЕННЫМ И КРАЙНЕ ДИНАМИЧНЫМ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРОЦЕССОВ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕСТРОЙКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ СЕВЕР – ЮГ, ВОСТОК – ЗАПАД, А ТАКЖЕ В НАПРАВЛЕНИИ СТРАН БЛИЖНЕГО И ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ. МЫ РЕШИЛИ РАЗОБРАТЬСЯ, ЧТО ПОМЕНЯЛОСЬ ЗА ГОД И КАКИМ БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ ВИДЯТ ЭКСПЕРТЫ И УЧАСТНИКИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА.

«РУССКИЙ СЛЕД»

2022 год запомнился российской логистике переориентацией цепочек в страны Азии и Турцию, а также непростой ситуацией на границах с Европейским союзом. Привычные поставки проверенной годами номенклатуры товаров из стран Запада стали недоступны или затруднительны из-за увеличения их стоимости, транзитных сроков, сопутствующих издержек и рисков. Отечественные импортеры были вынуждены диверсифицировать поставщиков и обратили внимание на компании

НА ИНДИЮ СТАВКА ДЕЛАЕТСЯ КАК НА БОЛЕЕ СЕРЬЕЗНОГО ТОРГОВОГО ПАРТНЕРА: В 2022 Г. ТОВАРООБОРОТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИНДИЕЙ ПРЕВЫСИЛ \$12 МЛРД, ЧТО ВТРОЕ ВЫШЕ ОБЪЕМА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ РФ С ИРАНОМ

из дружественных или нейтральных по отношению к России стран, находящихся в удобных с точки зрения логистики локациях.

Несмотря на введенные в начале 2023 года санкции, по последним данным Росстата на август, общий транспортный грузопоток в России с начала года составил 5,7 млрд т. Рекордный за весь период показатель продемонстрировали автоперевозчики, транспортировавшие 4,1 млрд т. Погрузка на железнодорожную сеть составила почти 828 млн т. По данным РЖД, на сентябрь этот показатель удалось увеличить до 1,03 млрд т. Морским транспортом в январе – августе перевезено 22,3 млн т грузов, авиа – 293,3 тыс. т.

«Главными торговыми партнерами России в 2023 году стали Китай, страны СНГ – Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Армения, Таджикистан, Киргизия, а также Иран, Саудовская Аравия, Индия, Турция, Кувейт, Катар и государства Африки. Основным товаром, экспортируемым из России, по-прежнему остается ископаемое топливо, – поясняет независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов. – В связи с этим возникла потребность в дополнительном развитии новых устойчивых логистических коридоров, таких

как Север – Юг, Европа – Западный Китай, Новый шелковый путь и Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Изначально МТК Север – Юг должен был соединить Индию и страны Прибалтики, но возникшие геополитические обстоятельства не отменили того факта, что Россия была и остается крупнейшим транзитным государством и не отказывается от участия в проекте. Транскаспийский транспортный маршрут обеспечивает возможность товарообмена между Китаем, Казахстаном,

Кыргызстаном, Узбекистаном и Беларусью. Россия, в свою очередь, осуществляя экономические и торговые отношения со всеми этими странами, заинтересована в развитии транспортного коридора Север – Юг совместно с транскаспийскими маршрутами. От бесшовности грузоперевозок выиграют все: и правительства заинтересованных стран, и конечные потребители благодаря снижению стоимости логистики, и представители бизнеса, которые получат новых поставщиков и рынки сбыта. Однако важно понимать, что развитие коридора Север – Юг относительно железной дороги сдерживает множество барьеров. Только РЖД планируют вложить в развитие инфраструктуры МТК 114 млрд руб. до 2028 года.

Быстрыми темпами развиваются новые маршруты в железнодорожном и мультимодальном сообщении с Индией и Ираном в рамках коридора. Причем на Индию ставка делается как на более серьезного торгового партнера: в 2022 году товарооборот между Россией и Индией превысил \$12 млрд, что втрое выше объема взаимной торговли РФ с Ираном.

Стратегический интерес с точки зрения ВЭД представляет Турция как важный торговый хаб для российской экономики. Об этом свиде-

тельствуют и данные пресс-службы «Деловых Линий»: спрос на доставку по этому маршруту увеличился на 30% за год.

Китай стал лидером среди всех торговых партнеров России в 2022 году. Тогда оборот составил рекордные \$190,2 млрд. По итогам трех кварталов 2023 года товарооборот между странами вырос на 29,5% и уже составил более \$176 млрд, свидетельствуют данные главного таможенного управления КНР.

«КНР не вводит санкций против России, поэтому торговля с Поднебесной остается безопасной и стабильной. В условиях ограничений и рисков заморозки наших валютных резервов страны активно переходят на расчеты в национальной валюте. Сейчас около 90% финансовых операций производятся преимущественно в юанях. Сотрудничество с Китаем для России – это выгодное и перспективное направление. Учитывая географическую близость и взаимную заинтересованность двух стран, можно ожидать увеличения объема торговли и развития логистической инфраструктуры в 2024 году», – говорит бизнес-эксперт по Китаю Анастасия Холкина.

Разворот 2022 года и расширение сотрудничества с Китаем сказались на пропускных способностях Дальнего Востока, где порты и таможня вынуждены были работать на пределе своих возможностей. Например, чтобы освоить все объемы, Дальневосточное таможенное управление активно стало внедрять технологию «выпуск товаров с борта судна», что позволило сотрудникам таможенного поста Морской порт Находка оформить 1272 китайских автомобиля менее чем за три часа. Однако такую технологию можно применять к ограниченной номенклатуре товаров и участников ВЭД.

В то же время резкое падение грузооборота демонстрировали порты Балтийского моря. В 2023 году началось восстановление объемов по причине уверенного смещения вектора импорта на рынки Азии, Индии, Турции и Ближнего Востока.



Так, например, в январе – сентябре 2023 года рост грузооборота портов Балтийского бассейна составил 188,6 млн т, что на 3,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили в пресс-службе Росморречфлота. При этом большая часть грузов – это экспортные отправки.

«Увеличилось число новых судовых компаний, ориентированных на доставку в порты Санкт-Петербурга. Порты Балтийского бассейна постепенно восстанавливаются после длительного застоя, что позволяет немного разгрузить терминалы Дальнего Востока, – комментирует соучредитель «Сервисной логистической компании» Владимир Иевлев. – Перераспределение потока послужило толчком для создания новых и модернизации действующих погранпереходов. Увеличиваются портовые мощности и пропускные способности дорог, FESCO разместило заявки на строительство новых судов, растет уровень контейнеризации грузов. Наряду с Россией, модернизируют и увеличивают пропускные способности соседние страны – Казахстан, Монголия, Турция».

Помимо расширения торговли непосредственно по «новым» направлениям, обращаться к посредникам в дружественных странах приходится и для приобретения товаров у недружественных стран. «При этом цепочка посредников может быть весьма значительна, чтобы замаскировать «русский след». А как известно, чем изворотливее логистика и больше посредников, тем выше расходы, что и привело к росту цен в 1,5 раза.

И не забываем про сложность перевозов за границу, ведь каждое действие должно быть оплачено. Конечно, с некоторыми странами вроде Ирана мы работаем по бартеру, но это другая история. Логисты находят выход, правда, стоимость этого выхода весьма высока», – говорит к. э. н., доцент факультета таможенного администрирования и безопасности РАНХиГС Санкт-Петербурга Владимир Николаев.

ПАУТИНА ПУТЕЙ

В итоге к настоящему времени уже налажены и отработаны основные пути поставок грузов. Из Китая – железнодорожные перевозки из северной и центральной частей страны, автомобильные – из приграничных областей, морские перевозки – с предприятий северо-востока и юга страны через порты Вэньчжоу, Нинбо, Шанхай, Ксиганг, Циндао, Янтьянь и другие. Грузы можно доставить в порты Владивостока и Черного моря. В 2023 году транспортная компания FESCO запустила первую контейнерную линию, соединяющую Санкт-Петербург и Китай.

Еще в прошлом году был запущен и перешел на круглосуточный режим работы первый железнодорожный мост между Россией и Китаем Нижнеленинское – Тунцзян. Также в круглосуточном режиме заработал железнодорожный переход Махалино (Камышовая) – Хуньчунь, обеспечивая прирост объема контейнерных перевозок между двумя странами.

«Восточное направление по-прежнему остается одним из самых

востребованных. Объем грузоперевозок в сообщении с Китаем стабильно растет – за 9 месяцев этого года, по данным РЖД, он увеличился в 1,5 раза к аналогичному периоду прошлого года, – рассказывает директор по контейнерным перевозкам «РЖД Логистики» Александр Сиверцев. – Наша компания, помимо традиционно востребованного сервиса по доставке в составе контейнерного поезда Китай – Москва, активно расширяет географию рефрижераторных перевозок продовольственных товаров, наращивает объемы импорта автокомплекующих, выводит на регулярную основу отправки сборных грузов в Китай, реализует новые перспективные сервисы: RailJet (совместный сервис «РЖД Логистики» и FESCO по ускоренной перевозке грузов в поездах из почтово-багажных вагонов по маршруту Москва – Маньчжурия – Москва) и Фармэкспресс (международная перевозка фармацевтической продукции в экспортно-импортном сообщении)», – отмечает эксперт.

Кроме того, по его словам, зафиксирован заметный рост перевозок по восточному маршруту МТК Север – Юг, который проходит через Туркменистан. Высокими темпами, в частности, растет объем железнодорожных перевозок через погранпереходы между Туркменистаном и Ираном. Опираясь на эти и другие данные, РЖД на сегодняшний день не просто определили наиболее перспективные направления перевозок, а сформировали рабочие маршруты, открывающие российским

экспортерам дорогу в Иран, Индию, страны Персидского залива, Северной и Восточной Африки, в Юго-Восточную Азию.

Одним из них в будущем может стать бесшовная железная дорога в рамках МТК Север – Юг: российский оператор начал подготовительные работы по строительству железнодорожного участка Решт – Астара в Иране. Непосредственно строительство планируется начать до марта 2024 года.

Исчерпаемые мощности портов Дальнего Востока не позволяют прирастать грузопотоку. В частности, среди причин – ограничения инфраструктуры терминалов, невозможность доставки санкционных товаров в порты РФ из ряда стран, географическая нецелесообразность ввоза через порты Дальнего Востока

Пока же имеющаяся база влечет за собой и негативные последствия, связанные с переориентацией грузопотоков на южные и восточные направления, а именно – загруженность железных дорог и контейнерных площадок. Как следствие, увеличиваются простои, растут тарифы, растягиваются сроки обработки грузов.

Не вилами по воде

Так, например, исчерпаемые мощности портов Дальнего Востока не позволяют прирастать грузопотоку. В частности, среди причин – ограничения инфраструктуры терминалов, невозможность доставки санкционных товаров в порты РФ из ряда стран, географическая нецелесообразность ввоза через порты Дальнего Востока.

По словам руководителя сектора закупок западного направления Stalogistic Алеси Шиловой, последний фактор стал предпосылкой к появлению новых морских линий. В частности, набрали оборот прямые рейсы из портов Индии и Китая с перевалкой в портах Стамбул (Турция), Дамьетта (Египет), Танжер (Марокко) и прочих в порты Новороссийск и Санкт-Петербург.

Сам порт Новороссийск при этом разгружается за счет развития МТК Север – Юг. Доставка товаров народного потребления по этому направлению используется в меньшей степени и с восстановлением морских маршрутов в порты Балтии является не особо востребованной, считает Владимир Иевлев. Поэтому коридор, включающий в себя инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морпорты Каспийского моря и Персидского залива, для уси-

ления и повышения востребованности нуждается в совместном финансировании всеми странами – участниками проекта.

«Стоит отдельно выделить транспортный коридор Север – Юг на маршруте Индия – Иран – РФ. По нему можно перемещать грузы в Россию из Индии до иранского порта Бендер-Аббас и далее автотранспортом по западной ветке, железнодорожным транспортом – по восточной или в смешанном сообщении

через Каспийское море», – говорит директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев.

Помимо всего прочего, большое значение в логистике начинает играть Северный морской путь. Раньше по нему ходили лишь балкеры или газозовы. Сегодня там идут контейнерные суда (контейнерная линия FESCO). «КНР проявляет активную заинтересованность в развитии этого маршрута, который на целых 5000 км короче традиционного маршрута через Суэцкий канал. Не нужно лишний раз говорить, какие экономические перспективы сулит такое сокращение расходов на перевозку. Через несколько лет постоянный грузопоток морем через СМП станет такой же обыденностью, как и маршрут через Суэцкий канал», – считает генеральный директор Holding Finance Broker Татьяна Кулябина.

Проявляет заинтересованность в развитии СМП и Индия. Северная часть страны граничит с Китаем, в связи с чем в рамках взаимодействия стран БРИКС экспорт и импорт товаров может проходить по суше, а потом через Китайские порты идти по СМП.

«Россия от такого сотрудничества по развитию СМП обеспечит себе дополнительные экономические поступления и обретет государство-союзника, которое будет масштабировать идею о престиже и экономической выгоде при использовании перевозок этим путем», – подчеркивает политолог-международник Анастасия Симонова.

Ветви дорог

В части автодоставки рынок грузоперевозок также претерпел значи-

тельные изменения. И главную роль в 2023 году сыграло не столько окончание действия пандемийных ограничений, сколько последовательное введение санкционных пакетов ЕС в отношении России, в частности, 10-го и 11-го, что существенно повлияло на направления потоков. Автомобильными грузы перевозятся из Китая в РФ через Забайкальск, Монголию и Казахстан, из Ирана в Россию через Азербайджан и другими путями.

«Поставки импорта в РФ грузовым автотранспортом практически полностью переориентировались на Китай. В результате автомобильный грузопоток из Китая в Россию в 2023 году вырос по отношению к 2022 году не менее чем на 50%. В связи с открытием после окончания пандемии всех пограничных переходов потоки в значительной степени сосредоточились в пунктах пропуска между Казахстаном и Китаем. По сравнению с российскими и монгольскими погранпереходами транзитное время доставки в РФ через них короче на несколько дней. Однако и на остальных пунктах пропуска недозагрузки не отмечается», – рассказывает транспортный экспедитор Stalogistic Ирина Лепешко.

Через Казахстан автомобильным транспортом, как правило, везут дорогостоящие товары. Такой путь организационно сложнее, чем, например, по железной дороге, так как грузовики из Китая в Казахстан должны проходить несколько пропускных пунктов и двигаться по определенным маршрутам, но оправданнее с точки зрения сроков и гибкости подхода к доставке.

Перспективной частью сети транспортного сообщения между странами, расположенными в южной части Евразийского континента, может стать строительство Пакистаном дорог в рамках китайско-пакистанского экономического коридора.

Иран, соседствующий с Пакистаном, в свою очередь, подписал контракт на строительство дороги в рамках коридора Север – Юг на территории Армении. Работы будут проводиться на участке от армяно-иранской границы (города Агарак) до города Каджаран. Это еще одна ветка, способствующая импорту и экспорту товаров. Если, конечно, опять не вмешается геополитика.

Азербайджан и Иран приступили к строительству мостов на границе. Переходы свяжут автодороги двух стран и обеспечат кратчайшее движение между основной частью Азербайджана и Нахчываном.

«Именно на Южном Кавказе сегодня формируется перекресток основных международных транспортных коридоров Север – Юг и Восток – Запад», – подчеркивал вице-премьер России Алексей Оверчук.

ДРУГ В БЕДЕ НЕ БРОСИТ

Россия продолжает развивать отношения и со странами Таможенного союза. Выстроенные логистические цепочки сейчас отражают результат сотрудничества в виде колоссальных цифр. «По статистике, за сентябрь 2023 года авиаперевозки в ЕАЭС выросли на 238% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. Также наблюдаем увеличение грузопотока в страны ближнего зарубежья (Монголию, Узбекистан, Таджикистан, Грузию и Азербайджан) на 10% ежемесячно, – пояснили в пресс-службе «Деловых Линий». – Существенных изменений в номенклатуре товаров не произошло. Основными грузами остаются товары для e-commerce, товары народного потребления, техника, мобильная электроника, запчасти, оборудование, а также различное сырье для производства».

Обратный разворот цепочки произошел в случае с экспортом Беларуси. До 2021 года республика в основном играла роль площадки для транзита российского экспорта. После введения санкций и запрета белорусского транзита через Клайпедский порт (Литва) – самый короткий путь для перевалки калийных удобрений – страны поменялись ролями, и транзитным пунктом выступила Россия. Сегодня Республика Беларусь осуществляет экспортные поставки через 20 российских портов. За 2022 год через них перевалили порядка 6,1 млн т грузов, а за 8 месяцев текущего года – уже более 8,5 млн т. Основная нагрузка приходится на порты Северо-Запада, которые обрабатывают порядка 75–80% грузов.

«Ни железнодорожная, ни портовая инфраструктура России не были готовы к таким дополнительным объемам, которые следуют по льготным для белорусских компаний тарифам и ставкам. Тем не менее задачу нужно решать: замены белорусскому калию на мировых рынках нет, прямого выхода к морю у республики Беларусь нет. Россия становится основным выгодоприобретателем от данных санкций, получив возможность реализовать серьезный транзитный потенциал, ведь каждая пятая тонна калийных удобрений в мире – белорусская», – подчеркивает начальник



Сегодня Республика Беларусь осуществляет экспортные поставки через 20 российских портов. За 2022 г. через них перевалили порядка 6,1 млн т грузов, а за 8 месяцев текущего года – уже более 8,5 млн т. Основная нагрузка приходится на порты Северо-Запада, которые обрабатывают порядка 75–80% грузов

информационно-аналитического отдела транспортно-экспедиторской компании «Модуль» Марина Овсяникова.

Безусловно, возросшие объемы поставок на и без того загруженные портовые мощности создают трудности российским экспортерам, которые также массово меняли логистические схемы. Поэтому сейчас прорабатывается вопрос строительства отдельного порта в СЗФО для экспорта белорусских удобрений, а также проект увеличения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в сторону Санкт-Петербурга. Планируется усиление инфраструктуры и со стороны Беларуси – от ст. Жлобин до границы с РФ.

Как отмечает заместитель руководителя по внешнеэкономической деятельности ФГУП «Главный центр специальной связи» Дмитрий Некрасов, в общей переориентации портовых положительных моментов все же больше, чем негативных.

«По направлению Восток – Запад грузопотоки сместились на восточные рубежи и тихоокеанские порты. Также вырос транзит через Среднюю Азию, – рассказывает эксперт. – Появились новые участники, агенты, международные перевозчики. Развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке и на Юге получило новый импульс, туда пошли дополнительные инвестиции. Важно подчеркнуть, что и госорганы озаботились развитием Восточных и Южных направлений, расширились контакты

с соседними странами, активизировался поиск путей по преодолению инфраструктурных и правовых препятствий. Как только государственный маховик наберет обороты, развитие новых направлений будет идти семимильными шагами».

Намерения по всестороннему расширению сотрудничества подтверждаются, например, планами по созданию «упрощенного таможенного коридора» с Азербайджанской Республикой.

Также российская сторона выступила с инициативой создания в рамках БРИКС постоянно действующей комиссии по транспортной логистике, на которую были бы возложены вопросы развития международных транспортных коридоров. Подробнее этот вопрос предлагается рассмотреть на «Транспортной неделе» в середине ноября.

На церемонии открытия III Международного форума «Один пояс – один путь» в КНР президент России Владимир Путин предложил странам-партнерам активно использовать транзитный потенциал Северного морского пути и пригласил заинтересованные государства к прямому участию в его развитии.

Предлагаемые инициативы в большинстве своем сейчас направлены на создание единого транспортно-логистического каркаса, который позволит диверсифицировать потоки грузов за счет более эффективных, надежных и безопасных поставок.

Анна Маничева