

ISSN 2523-4714

3. ЛОГИСТИКА

3. LOGISTICS

УДК 339.5:338.46

А. Д. Молокович

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь

НОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ

Введение экономических санкций со стороны ЕС, Великобритании, США и других стран в отношении России и Беларуси привело к сокращению внешнеторговых операций с Западом, следствием которых явилось реформатирование прежних устойчивых связей, поиск новых торгово-экономических партнеров и перестройка логистических цепочек. В этих условиях белорусские и российские компании вынуждены были переориентировать свою работу на азиатский рынок и прежде всего на Китай. В статье рассматриваются различные возможные на данный момент варианты экспортно-импортных операций Беларуси и России по новым транспортным коридорам.

Ключевые слова: мировая экономика, экономические санкции, транспортные коридоры, доставка грузов, товарооборот, перегрузка и переценка

Для цитирования: Молокович, А. Д. Новые логистические маршруты в новых геополитических реалиях / А. Д. Молокович // Бизнес. Инновации. Экономика : сб. науч. ст. / Ин-т бизнеса БГУ. — Минск, 2023. — Вып. 7. — С. 85–94.

A. Molokovitch

School of Business of BSU, Minsk, Belarus

NEW LOGISTICS ROUTES IN NEW GEOPOLITICAL REALITIES

The introduction of economic sanctions by the EU, the UK, the US and other countries against Russia and Belarus led to a reduction in foreign trade operations with the West, which resulted in the reformatting of the old stable ties, the search for new trade and economic partners and the restructuring of logistics chains. Under these conditions, Belarusian and Russian companies are forced to reorient their work to the Asian market and, above all, to China. The article discusses various currently possible options for export-import operations of Belarus and Russia along new transport corridors.

Keywords: world economy, economic sanctions, transport corridors, delivery of goods, trade turnover, reloading and repackaging

For citation: Molokovitch A. New logistics routes in new geopolitical realities. *Biznes. Innovatsii. Ekonomika = Business. Innovations. Economics*. Minsk, 2023, iss. 7, pp. 85–94 (in Russian).

Введение

В 2022 г. бизнес столкнулся с вызовами, которые оказали на него более существенное влияние, чем пандемия COVID-19 в 2020 г. После снятия ковидных ограничений в 2021 г. экономика выросла сразу на 6 %, но уже в 2022 г. рост замедлился до 3 %. Несмотря на медленный рост мировой экономики глобальный ВВП в 2022 г. впервые превысил 100 трлн долл. США, при этом на развитые страны пришлось 57 % его объема, в том числе на США 25 % и ЕС – 17 %. Из развивающихся стран доля Китая составила 18 %, а России – всего около 2 %. Прогнозируется,

что приблизительно 75 % экономического роста в 2023 г. обеспечат развивающиеся экономики Азии. При прогнозируемом увеличении мирового населения на 0,9 % в 2023 г. прогноз роста реального ВВП ожидается только на 1,5 %, обеспечив увеличение реального ВВП на душу населения всего на 0,6 %.

Устойчивый рост на развивающихся рынках Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока и Африки будет способствовать развитию мировой экономики. Прогнозируемый общий рост в развитых странах остановится в 2023 г., а рынки развивающихся стран достигнут роста реального ВВП на 3,2 %. Это произойдет благодаря возврату Китая к активному производству после отмены ковидных ограничений вопреки позиции китайских властей, вынужденных учитывать мнение населения [1].

Для экономик Союзного государства положение резко изменилось в 2022 г. Стартом изменений послужило 24 февраля с началом не только военного, но и экономического конфликта. Главным вызовом для экономик стало введение экономических санкций со стороны ЕС, Великобритании, США и других стран, в результате которых сократились внешнеторговые операции с Западом, что привело к полному переформатированию связей, поиску новых торгово-экономических партнерств и перестроению логистических цепочек. Логистическая сфера России и Беларуси снова испытала кардинальные изменения, но на этот раз гораздо более серьезные, чем в 2014 г. и в период пандемии. Если в 2014 г. пришлось просто искать новые пути для поставки овощей и фруктов и других продуктов, то теперь барьеры затронули практически все виды транспорта и самые популярные направления. В начале весны казалось, что все поставки прекратятся, и бизнес полностью разорится. Однако от месяца к месяцу логистические компании смогли приспособиться к новым условиям, а к концу года даже укрепиться на новых позициях. Тем не менее проблем в логистической сфере все еще достаточно. Это уход из России и Беларуси многих мировых компаний, в том числе судоходных; отказ многих компаний в принципе работать на российско-белорусском рынке, что в корне изменило прежние схемы работы и состав участников рынка; обострилась санкционная война; часть банков оказалась под санкциями, а часть отрезана от SWIFT, что усложнило валютные операции; нестабильный курс основных валют; невозможность осуществления платежей; усложнились вопросы обновления подвижного состава, наличия контейнерного парка; остро стала проблема с пересечением белорусско-польской границы и другие. Поэтому выходом для международных компаний стало перераспределение грузовых потоков и рынков, вокруг которых они прежде выстраивали свои планы.

Результаты и их обсуждение

Геополитические процессы, которые имеют место в современном мире, отразились на международной логистике. Рассматривая влияние санкционного давления на Россию и Беларусь, следует отметить, что международные компании этих стран вынуждены переориентировать грузовые потоки используя новые маршруты для доставки грузов [2].

В апреле 2022 г. ЕС ввел пятый пакет санкций, которым российским и белорусским автомобильным грузовым перевозчикам был запрещен въезд в страны ЕС. Запрет касается не только прямой доставки грузов между ЕС, Россией и Беларусью, но и транзита зарегистрированных в Российской Федерации, Казахстане и Республике Беларусь грузовиков по его территории. Запрет также распространяется на заход российских судов в порты стран Евросоюза, за исключением перевозки сельскохозяйственной и пищевой продукции, гуманитарных грузов и энергетических ресурсов. Исключение делается только для российских грузовых перевозчиков, следующих транзитом между Калининградской областью и Россией. Кроме того, под запрет не подпадает почтовый сервис.

Санкции не распространяются на перевозки, которые выполняются в целях функционирования дипломатических и консульских представительств Евросоюза и государств-членов в России, и на вывоз в Россию культурных ценностей, предоставленных во временное пользование в рамках формального культурного сотрудничества с Россией [3].

Это привело к тому, что российские и белорусские транспортно-логистические компании были вынуждены изменить привычные маршруты доставки грузов, чтобы обеспечить прежнюю

загрузку автомобилей, переориентировавшись на азиатский рынок и прежде всего на китайский. На западном направлении грузопоток продолжит сокращаться и в итоге останутся поставки медицинской продукции и некоторых товаров особой значимости.

Китай как поставщик товаров и сырья в Россию в последние годы демонстрирует определенный рост. Товарооборот Китая и России в 2022 г. увеличился на 29,3 % к предыдущему году и достиг рекордных 190,3 млрд долл. США. Китайский экспорт товаров в Россию вырос на 12,8 %, до 76,1 млрд долл. США, а импорт из России — на 43,4 %, до 114,1 млрд долл. США. По итогам 2022 г. на долю России пришлось 3 % совокупного товарооборота Китая со всеми странами. Россия перенаправила в КНР значительные объемы нефти и угля, которые перестала поставлять в западные страны. Китайские компании, в свою очередь, резко нарастили экспортные поставки в Россию, воспользовавшись уходом с российского рынка многих западных компаний. Можно предположить, что тенденция увеличения грузопотока сохранится и даже ускорится. Эта тенденция, по всей видимости, будет продолжаться как по экспорту, так и по импорту.

Аналогичное положение с товарооборотом между Беларусью и Китаем. По итогам 2022 г. Китай стал вторым торговым партнером Беларуси после России. Товарооборот между ними составил почти 5,8 млрд долл. США, увеличившись за последние пять лет в 1,5 раза. При этом экспорт товаров составил 1,6 млрд долл. США, а импорт — 4,2 млрд долл. США. Основу экспорта по-прежнему составляют продукты питания, а импортирует страна машины и оборудование, включая запчасти и двигатели, ЖК-модули, мониторы, проекторы, вычислительные машины и другие товары [4]. Планируется, что в 2023 г. товарооборот достигнет 7 млрд долл. США. Однако в условиях неопределенности участники рынка не в состоянии просчитать перспективы своих бизнес-решений, поскольку они напрямую связаны с будущими геополитическими событиями, последствиями которых являются западные санкции.

Восточное направление в принципе является наиболее емким. По нему выполняются поставки местных товаров, как не включенных в западные пакетные санкции, так и включенных с определенными оговорками. Несмотря на то что основной объем поставляется морем, тем не менее большое значение имеет сухопутный грузовой поток.

Следует отметить, что на протяжении 2022 г. на восточном направлении активно создавались грузовые хабы, на которых происходила консолидация необходимых товаров для поставок их в Россию, а затем в Беларусь. Создание таких хабов позволит обеспечить непрерывность поставок и сбалансировать нагрузку на инфраструктуру, что сократит сроки доставки и, соответственно, стоимость транспортировки. Также увеличивается количество логистических операторов, что, несомненно, отразится на ценообразовании услуг и их качестве.

Однако на восточном направлении имеется ряд структурных проблем, связанных с перемещением грузов между Россией и Китаем. Это дефицит провозных мощностей БАМа и Транссиба, перегруженные порты Дальнего Востока, неритмичная работа пунктов пропуска с КНР, задержки в погрузке на припортовых железнодорожных станциях. Из-за нерешенных данных проблем объем не вывезенных грузов по железной дороге в Восточном направлении в 2022 г. составил около 80 млн т. Рост грузооборота сдерживается перегрузкой в портах и дефицитом контейнеров. Поэтому потребуются огромные государственные и частные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру России, чтобы она смогла эффективно обслуживать растущий грузопоток в этом направлении.

Восточные партнеры воспользовались осложнением экономических связей России и Беларуси и подняли цены на свою продукцию и ее доставку. К примеру, если раньше доставка контейнера из КНР в европейскую часть России стоила 2–2,5 тыс. долл. США, то сейчас она выросла в четыре раза. Также значительное количество производителей важных для экономик двух стран санкционных товаров отказываются поставлять такие товары из-за возможных вторичных санкций, поскольку они активно сотрудничают с западными компаниями. Необходимо отметить, что в целом российский рынок для Китая не так значим как рынок ЕС.

Несмотря на все сложности, многим компаниям удалось диверсифицировать поставщиков сырья и товаров, заменив их в основном на китайские, что позволило продолжать бизнес в обоих направлениях. Также многие партнеры согласовали платежи за товары и услуги в валюте стран-поставщиков, что сняло риски блокировок транзакций в евро и долларах.

Китайской стороной на приграничной с Россией территории регулярно примерно каждые два-три дня вводятся так называемые дни тягачей, когда есть возможность отправить полуприцеп на китайском тягаче для загрузки. В другие дни такой возможности нет. Кроме тягачей на приграничную территорию заезжают обычные грузовики для выгрузки и загрузки. В итоге складские мощности в приграничных терминалах оказываются перегруженными, образуя значительные очереди на въезд, что приводит к продолжительным простоям на границе России и Китая [5].

На государственной границе России с Китаем имеется 24 пункта пропуска для различных видов транспорта. Из 19 автомобильных пунктов функционируют только девять. Есть три железнодорожных и два речных пункта пропуска. Их совокупная пропускная способность по состоянию на начало 2023 г. составляла до 600 грузовых автомобилей и 120 вагонов в сутки. Для увеличения пропускной способности Китай с начала 2023 г. постепенно отменил режим перегрузки/перечепки. Теперь въезд на территорию Китая возможен через семь переходов: «Пограничный – Суйфэньхэ», «Полтавка – Дуннин», «Краскино – Хуньчунь», «Турий Рог – Мишань», «Амурзет – Хаюдао», «Покровка – Жаохэ» и «Забайкальск – Маньчжурия». Отмена режима перечепки/перегрузки означает, что российским водителям теперь разрешено въезжать в Китай на склад принимающей стороны, где осуществляется погрузка товаров для импорта в Россию.

Из 24 действующих погранпереходов активнее всего используются «Забайкальск – Маньчжурия», «Кани – Курган – Хэйхэ», «Пограничный – Суйфэньхэ», «Камышовая – Хуньчунь» и «Краскино – Хуньчунь». Погранпереходы с китайской стороны ориентированы на экспорт, поэтому здесь всегда есть машины на подачу, открытые платформы для перевозки грузов, имеются консолидационные склады.

Пограничный переход «Забайкальск – Маньчжурия» является крупнейшим по объему железнодорожных перевозок грузов между Россией и Китаем. По данным РЖД в 2022 г. через станцию прошли более 16 млн т грузов. Пропускная способность железнодорожного погранперехода составляет 52 состава в сутки, из них 32 – по колее 1 520 мм и 20 – по колее 1 435 мм. Через этот погранпереход идут массовые грузы: лесоматериалы, руда, каменный уголь, минеральные удобрения, а также грузы в контейнерах. Этот железнодорожный переход экономически выгоден, так как плечо доставки до Москвы на 2 600 км меньше, чем от морского порта Владивостока, что сказывается на стоимости доставки. На контейнерном терминале применяется «сквозная» технология благодаря удлинению путей и организации второго примыкания к железнодорожной станции, что позволяет обрабатывать поезда в двух направлениях. В результате мощность терминала выросла с 315 тыс. до 555 тыс. TEU в год. В перспективе терминал сможет обрабатывать до 12 контейнерных поездов в сутки. На прохождение границы через «Забайкальск» уходит до трех суток.

Мощность автомобильного пункта пропуска «Забайкальск – Маньчжурия» составляет до 360 автомобилей ежедневно в обе стороны. На прохождение погранперехода у перевозчиков уходит от 7 до 12 дней. Популярность этого погранперехода продиктована тем, что он также выгоден автомобильным перевозчикам, работающим с европейской частью России благодаря более короткому транспортному плечу. Электронная очередь на переходе появится не ранее 2024 г. Стоимость обслуживания на складе временного хранения (СВХ) за 20-футовый контейнер 12 тыс. российских рублей, за 40-футовый – 22 тыс. российских рублей.

Автомобильный пункт пропуска «Кани – Курган – Хэйхэ» был запущен в июне 2022 г. с открытием моста «Благовещенск – Хэйхэ», однако окончательный ввод планируется в конце 2023 г., при этом он сможет пропускать до 630 единиц грузового транспорта в сутки. Китайская сторона на этом пункте на досмотр и оформление одной машины затрачивает около 5 мин, а российская сторона – более 20 мин. Поэтому пограничники и таможенники КНР успевают принять все автомобили с российской стороны, даже несмотря на разницу в графиках работы. На территории КНР работает несколько перетарочных комплексов, оснащенных любой погрузочно-разгрузочной техникой, имеются современные СВХ, а также большое количество тягачей различной тоннажности, что обеспечивает быстрое прохождение китайского пункта пропуска. Через этот погранпереход из Китая в основном ввозят электроприборы, сельскохозяйственную продукцию и изделия из бумаги, скоропортящуюся продукцию, опасные грузы, алкогольную продукцию и табачные изделия. В Китай экспортируют сельскохозяйственную продукцию и продовольствие, пиломатериалы и уголь. Минусом работы через «Кани – Курган» является высокая сто-

имость обработки контейнера (30 тыс. российских рублей за один контейнер) и низкая скорость обработки грузов на СВХ (3–7 дней с российской стороны). Это объясняется недостатком складских площадей, погрузочно-разгрузочного оборудования, низким уровнем автоматизации российских СВХ, отсутствием возможности в реальном времени отслеживать процесс оформления товара и контроля времени завершения работы с грузом. Планируется, что в 2024 г. пересекать границу смогут более 860 транспортных средств в сутки, в том числе 630 грузовых.

Пункт пропуска «Пограничный – Суйфэньхэ» является автомобильным и железнодорожным. Общая пропускная способность железнодорожного перехода составляет 10 млн т грузов в год. Пропускная способность составляет 32 грузовых состава в сутки. Железнодорожный погранпереход включает в себя грузовую межгосударственную станцию «Гродеково». От нее идут пути до Владивостока, Находки и Восточного. Через «Гродеково» экспортируют лесные грузы, уголь и металлические руды, импортируют товары в контейнерах и строительные грузы. Импортные грузы прибывают в «Гродеково» по китайской колее шириной 1 435 мм на однопутную ветку, где перегружаются на российские тележки колеи 1 520 мм. С китайской стороны Суйфэньхэ является конечной станцией железной дороги «Харбин – Суйфэньхэ». После модернизации провозная способность участка «Гродеково – Суйфэньхэ» к концу 2024 г. вырастет с 11,2 млн до 17,7 млн т в год. Стоимость обслуживания на СВХ за 20-футовый контейнер составляет 10 тыс. российских рублей, за 40-футовый – 16 тыс. российских рублей.

Максимальная пропускная способность автомобильного пункта пропуска «Пограничный» составляет всего 70 грузовых автомобилей в сутки из-за того, что таможенный досмотр одной машины не может занимать менее 20 мин согласно действующим внутренним регламентам. От погранперехода есть выход на трассу до Уссурийска и село Астраханка в Приморском крае. С российской стороны имеется система весогабаритного контроля, СВХ, перегрузочные мощности и стоянка-накопитель. С китайской стороны МАПП «Суйфэньхэ» занимает площадь 150 тыс. м². Имеется зал пограничного контроля на 5,5 тыс. м². Оборудованы четыре контрольных перехода для грузовиков: по два на въезд и выезд из КНР, обустроена автомобильная стоянка площадью 34 тыс. м².

Пропускная способность железнодорожного погранперехода «Махалино – Хуньчунь» в настоящий момент составляет до 8 поездов в сутки. По итогам 2022 г., грузооборот пункта пропуска составил 4 млн т. Через пункт пропуска в Китай в основном отправляют сырьевые грузы, такие как каменный уголь. Назад везут товары народного потребления. В перспективе после модернизации инфраструктуры пропускная способность составит до 8 млн т в год.

Пропускная способность автомобильного пункта пропуска «Краскино – Хуньчунь» всего 48 грузовиков в сутки, в то время как спрос со стороны перевозчиков на данное направление высок, так как только этот погранпереход обеспечивает выход на китайскую провинцию Цзилинь, которая специализируется на выпуске промышленного оборудования, товаров народного потребления, лекарств и переработке морепродуктов. На пункте пропуска имеется всего четыре полосы движения, из которых для грузового транспорта отведено всего две. Срок прохождения границы достигает в среднем одну неделю. Поскольку этот погранпереход в большей степени используется для перевозки таких морепродуктов, как рыба, живые крабы, моллюски, иглокожие, длительные простои приводят к порче груза и потерям в стоимости. Инфраструктуры с российской стороны на погранпереходе почти нет. На территории таможенного поста нет капитальных сооружений. Весь персонал находится в вагончиках, подъездные пути в плохом состоянии. Планируется модернизировать этот пункт пропуска: построить 12 (6 на выезд и 6 на въезд) дополнительных полос движения и 10 кабин паспортного контроля. После реконструкции пропускные мощности должны вырасти до 650 большегрузов в день. С китайской стороны имеется инфраструктура для работы с морепродуктами: бассейны, холодильники, перерабатывающие мощности. Остальные элементы инфраструктуры: склады и погрузочно-разгрузочное оборудование существенно превышают пропускные возможности «Краскино».

В сентябре 2022 г. РЖД сообщило о планах по созданию нового железнодорожного погранперехода через Приаргунск в Забайкалье, который даст выход к Транссибу приграничным провинциям Китая. Со стороны КНР для этого планируется строительство соединительной линии длиной 192 км. Также рассматривается возможность использования пункта пропуска «Соловьевск –

Эрэнцав» в Забайкалье для примыкания к железнодорожной сети Монголии, благодаря чему можно будет организовать еще один канал транзита в Китай. Это позволит увеличить пропускную способность Восточного полигона железных дорог для вывоза грузов из Южной Якутии до 10 млн т в год и сократить путь грузов из Китая в европейскую часть России более чем на 2 тыс. км.

Несмотря на определенный прогресс в пересечении границ, сегодня ни один официальный информационный ресурс не предоставляет информации о состоянии погранпереходов с КНР: размере очередей, режиме работы, закрытии переходов и т. д. Поэтому участники ВЭД вынуждены собирать актуальную информацию об очередях и загруженности погранпереходов в профильных группах и каналах в социальных сетях [6].

Транспортировка грузов между Китаем и Россией возможна через Монголию — погранпереход «Наушки» в России. Однако пропускная способность данного коридора в Монголии всего один поезд в день, при этом простои составляют до 17 дней.

Ограниченная пропускная способность и высокая загруженность пограничных переходов между Китаем и Россией через Забайкальск в Забайкальском крае и Краскино в Приморском крае позволяет сэкономить время при перевозках через Казахстан. Другим преимуществом транзита через Казахстан является широкий перечень перемещаемых через границу товаров. По этому направлению транспортируются паллетированные грузы, оборудование, негабаритные грузы, а также некоторые категории опасных грузов, которые принимает один из пограничных переходов между Китаем и Казахстаном, в то время как другие погранпереходы с опасными грузами не работают.

Грузовое автомобильное сообщение между Казахстаном и Китаем осуществляется через пять пограничных переходов: «Майкапчагай (Казахстан) — Зимунай (Китай)», «Бахты (Казахстан) — Пакиту (Китай)», «Достык (Казахстан) — Алашанькоу (Китай)», «Хоргос (Казахстан) — Хоргос (Китай)» и «Кольжат (Казахстан) — Дулаты (Китай)». Каждый из них имеет свою специфику: где-то грузы пересекают границу с использованием ричтраков, где-то — посредством мостового крана, однако, как правило, используется схема передачи полуприцепа китайской стороне для загрузки.

Следует отметить, что водители на этих маршрутах работают в сложных условиях, поскольку не на всех пограничных переходах этого направления есть необходимая инфраструктура для питания, ночлега, стоянки автомобиля и удовлетворения других потребностей. Качество дорог, ведущих к границе, тоже разное. Это может быть как автобан, так и грунтовая дорога.

Кроме того, необходимо учитывать сезонность, так как наблюдаются значительные перепады температур, что отражается на процессе доставки грузов и работе пограничных переходов. Так, летом из-за более продолжительного светового дня они работают дольше, чем в зимнее время года. Кроме того, в зимний период пограничный переход может закрыться на несколько часов или дней без предупреждения перевозчиков.

Грузовое железнодорожное сообщение между Казахстаном и Китаем осуществляется через два пограничных перехода: «Алтынколь (Казахстан) — Хоргос (Китай)» и «Достык (Казахстан) — Алашанькоу (Китай)». Для увеличения грузопотоков в 2022 г. Казахстан ввел в эксплуатацию новый комплект рельсовых путей шириной 1 435 мм в сухом порту Khorgos Gateway. Благодаря новым путям терминал сможет удвоить обработку транзитных поездов, прибывающих из Китая, до 20 составов в день. Тем не менее простои на данных переходах составляют: через Достык — до 10 дней, через Алтынколь — до 11 дней. Средний срок доставки из Китая до станции назначения составляет 40–43 дня.

В этой связи Казахстан планирует открыть третий железнодорожный переход между Бахты в Урджарском районе Абайской области и Китаем с дальнейшим строительством железнодорожной линии «Аягоз — Бахты» с терминалом пограничного перехода, что позволит увеличить пропускную способность в китайском направлении до 20 млн т грузов в год [7].

К 2026 г. в Казахстане намерены построить пять центров приграничной торговли с соседними странами. Крупные торгово-логистические хабы будут построены на границе Казахстана с Россией, Китаем, Туркменистаном, Узбекистаном и Кыргызстаном.

В Жамбылской области на границе с Кыргызстаном будет создан индустриальный торгово-логистический комплекс. В Туркестанской области на границе с Узбекистаном — международ-

ный центр промышленной кооперации «Центральная Азия». В Западно-Казахстанской области на границе с Россией — центр трансграничной торговли «Евразия». В Мангистауской области на границе с Туркменистаном — контейнерный хаб «Каспийский узел» и на границе с Китаем — приграничный комплекс «Хоргосский узел».

Деятельность торгово-логистических хабов будет направлена на обеспечение производственной кооперации в сфере складирования, хранения, переработки, производства новых товаров и их дальнейшей реализации с интеграцией в международные товаропроводящие системы. Также будут предоставляться услуги кратковременного хранения, логистики, аренды торговых мест, предпродажной подготовки, консолидации и перераспределения товаров по оптовым партиям, погрузке и выгрузке, развитию трансконтинентальных грузоперевозок. Развитие инфраструктуры в приграничных зонах создаст условия для реализации промышленной кооперации, что позволит сократить количество участников в цепочке поставок, снизить стоимость продукта для конечного потребителя и увеличить скорость доставки. Сеть приграничных хабов будет способствовать развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута [8].

В 2022 г. объем грузовых перевозок из Турции в Россию увеличился почти в пять раз по сравнению с предыдущим годом. В новых условиях Турция стала основным транзитным хабом поставок товаров в Россию из Европы, Индии, Африки и Латинской Америки. В результате провозных мощностей не хватает для обслуживания возросших грузопотоков. Ощущается недостаток морских сервисов и паромов, а на пограничных переходах с Турцией скапливаются большие очереди грузовиков. Это привело к тому, что существенно выросли цены на перевозку, а срок доставки товаров увеличился на 1–2 недели. Так, стоимость морской перевозки грузов из Турции выросла на 50–70 %, автомобильной доставки — в два раза, а паромной перевозки — в четыре раза по сравнению с предыдущим годом.

С 1 марта 2023 г. три мировых лидера морских контейнерных перевозок — MSC, Maersk и CMA CGM, — объявили о прекращении приема новых заказов на перевозку контейнеров в Россию и из нее. По оценкам участников рынка, доля трех перевозчиков на российском рынке превышает 50 %. Ранее о приостановке приема заказов до особого уведомления сообщили Nippon Yusen Kaisha (NYK), Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE) и Yang Ming, а также ряд других морских линий, работающих на небольших терминалах.

Помимо морских сервисов Maersk также приостановил букинги на интермодальных железнодорожных сервисах. Компания в последние годы активно развивала транзитные контейнерные сервисы между портами Дальнего Востока и Балтики, запускала поезда из Китая через сухопутные погранпереходы, в том числе Забайкальск [9].

После ухода с российского рынка этих крупных международных контейнерных линий существенно сократилось число морских сервисов между Россией и Турцией. Сейчас на этом направлении работают новые российские, турецкие и китайские операторы. Остальные грузы доставляются фидерными судами вместимостью до 1 000 TEU по тайм-чартеру, т. е. компании фрахтуют суда с экипажем на определенное время. На турецком направлении не хватает контейнеров, поскольку они предоставляются только до портов или крупных городов России, но вопрос их возврата владельцам пока не урегулирован.

Сложности возникают по прибытии товаров в порт Новороссийска. Так, в зимний период из-за частых штормовых предупреждений суда могут простаивать на рейде до двух недель. Также наблюдаются сбои в оформлении грузов из-за того, что таможен на складе временного хранения в Новороссийске не может отследить статус товаров, выпускаемых до подачи декларации уполномоченным экономическим оператором. Причиной является то, что центры электронного декларирования и СВХ в Новороссийске не интегрированы. Поэтому грузовладельцы вынуждены предоставлять таможенные и другие документы по месту нахождения груза в бумажной форме, что увеличивает время оформления на 10–30 %. В целом из-за нехватки морских сервисов и оборудования срок доставки товаров из Турции в Россию вырос с 16 до 25 дней, а стоимость морской перевозки увеличилась на 50–70 %. Например, в январе тариф достиг 8,5 тыс. долл. США.

В то же время стоимость доставки Ro-Ro паромными для транзитных грузов по направлению Турция — Россия подорожала в три раза, так как доставка грузов паромными на 30 % быстрее, чем морем в контейнерах благодаря отсутствию перегрузки на конечной точке маршрута. Положение

осложняется тем, что не хватает паромов на турецком направлении, так как на линии работает только три парома совокупной вместимостью до 150 автопоездов, что при резком увеличении импорта явно недостаточно.

Поэтому, чтобы российская логистика могла справиться с кратно увеличившимся грузопотоком, необходимо запустить дополнительные морские сервисы, нарастить объемы контейнеров и контейнеровозов, сократить время оформления грузов в портах и ускорить прохождение границ.

При доставке грузов из Турции в Россию автотранспортом возникают проблемы, связанные с низкой пропускной способностью переходов на границе России с Грузией и Азербайджаном. Так, при доставке грузов по кратчайшему расстоянию между Россией и Турцией через грузинский погранпереход «Верхний Ларс» в сутки может проехать максимум 650 грузовиков. Однако зимой, когда пункт пропуска регулярно закрывается из-за погодных условий, очередь растягивается на многие километры.

В таких условиях компании вынуждены перенаправлять транспорт на пограничные переходы между Азербайджаном и Дагестаном через международный пункт пропуска «Яраг — Казмаляр» либо через «Тагиркент — Казмаляр», что увеличивает логистическое плечо в среднем на 1 000 км и доставку товаров в среднем на 1–2 суток. К тому же пропускная способность погранперехода «Яраг — Казмаляр» составляет всего 210 транспортных средств в сутки. Чтобы избежать заторов, ранее в соседнем «Тагиркент — Казмаляр» обустроили две временные полосы для большегрузных автомобилей, однако с учетом темпов роста грузового потока этой пропускной способности все равно недостаточно.

Чтобы логистика справилась с растущим грузовым потоком из Турции, а стоимость услуг оставалась привлекательной и конкурентоспособной, необходимо увеличивать количество морских сервисов и наращивать число контейнеровозов грузоподъемностью более 3 500 TEU. Кроме того, необходимо, чтобы транзитные грузы, следующие в Россию, обрабатывались в турецких портах в равнозначных с остальными товарами условиями, поскольку сейчас приоритет отдается продукции турецкого производства, в то время как другие грузы простаивают в очереди.

Необходимо также, по крайней мере, не менее чем в два раза увеличить число контейнеров на турецком направлении и регламентировать вопрос их возврата, иначе все острее будет ощущаться недостаток оборудования для доставки грузов со всеми вытекающими из этого проблемами.

Следует сократить время на оформление грузов в порту Новороссийска. Сейчас при изменении весогабаритных характеристик груза, компании вынуждены ожидать скорректированного документа о принятии груза до двух дней. Поэтому следует интегрировать обмен данными между центром электронного декларирования и Новороссийским портом.

Необходимо минимум в три раза увеличить число Ro-Ro паромов, регулярно курсирующих между турецкими и российскими портами, что позволит существенно нарастить долю товаров, доставляемых из Турции в течение 14 дней.

Активные работы по реконструкции должны быть развернуты на автомобильных пограничных переходах с Грузией («Верхний Ларс») и Азербайджаном («Яраг — Казмаляр»). Российский бизнес сталкивается с нехваткой логистических операторов, которые могут доставлять из Турции небольшие — весом от 1 кг до 100 кг — партии грузов.

Следует увеличить число регулярных сервисов для сборных грузов и создать единую маршрутную сеть доставки, которая объединит крупные города Турции с небольшими населенными пунктами [10].

В условиях переориентации грузового потока Индия становится одним из приоритетных торгово-логистических партнеров для России. По итогам 2022 г. товарооборот между Россией и Индией превысил 30 млрд долл. США. Поэтому индийское направление является перспективным после введения санкций ЕС и других западных стран.

Российские импортеры активно закупают в Индии продукты питания, ткани, одежду и другие потребительские товары в больших объемах. Индия помогает России и с параллельным импортом. Через эту страну завозятся товары крупных зарубежных брендов, ушедших с российского рынка, таких как Zara, Massimo Dutti, Oysho, Schneider Electric, Samsung Electronics.

В последние годы Индия активно наращивает экспорт в другие страны продукции компании Apple, так как на ее территории расположены заводы-подрядчики, производящие смарт-

фоны для американской корпорации. По итогам 2022 г. экспорт iPhone, выпущенных на индийских предприятиях, составил 2,5 млрд долл. США, что вдвое больше, чем годом ранее. При этом индийские компании готовы поставлять в Россию через Индию американские товары. Следовательно, импорт из Индии в Россию перспективен тем, что он предполагает поставки большого перечня различных категорий товаров. Также Индия готова наращивать отправки продукции в рамках параллельного импорта. Этому способствует развитие международного транспортного коридора «Север – Юг», который соединяет Индию с Россией и сокращает время и стоимость доставки грузов [11].

Выводы

В современном мире произошли существенные изменения как в политической, так и экономической жизни многих государств. В первую очередь это коснулось Союзного государства России и Беларуси, экономика которых несет определенные потери вследствие вводимых санкций.

Прекращение легального экспорта и импорта в западные страны и из них вынудило искать альтернативные направления реализации внешнеэкономических связей. Белорусские и российские компании достаточно быстро начали осваивать новые рынки сбыта своей продукции и расширять уже налаженные связи с Китаем, азиатскими государствами и странами Ближнего Востока.

С Китаем реализуются долгосрочные соглашения в области внешней торговли. Открылись новые возможности торговли с Турцией, Индией и странами Ближнего Востока. Вместе с тем существует немало проблем, которые сдерживают объемы экспорта и импорта: неготовность российской инфраструктуры к существенно возросшим объемам торговли с восточного направления; значительное увеличение простоев транспорта на пограничных пунктах пропуска и в портах при оформлении грузов и выполнении погрузочно-разгрузочных работ; рост стоимости товаров и их доставки; нехватка паромов для расширения торговли с Турцией; и ряд других факторов.

Тем не менее увеличение поставок товаров по новым транспортным коридорам позволило в значительной степени компенсировать потери как России, так и Беларуси в связи с применением к ним экономических санкций.

Список использованных источников

1. The world economy faces an extended cooling off period [Electronic resource] // Spglobal. — 2022. — Mode of access: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/the-world-economy-faces-an-extended-cooling-off-period.html>. — Date of access: 03.04.2023.
2. Новые логистические маршруты в новых геополитических реалиях: какие коридоры можно использовать для доставки грузов из Китая? [Электронный ресурс] // Trans.ru. — 2022. — Режим доступа: <https://trans.ru/news/novie-logisticheskie-marshruti-v-novih-geopoliticheskikh-realiiyah-kakie-koridori-mozhno-ispolzovat-dlya-dostavki-gruzov-iz-kitaya>. — Дата доступа: 07.04.2023.
3. Российским автомобильным грузоперевозчикам закрыли въезд в ЕС с 9 апреля [Электронный ресурс] // Trans.ru. — 2023. — Режим доступа: <https://trans.ru/news/rossiiskim-avtomobilnim-gruzoperevozchikam-zakrili-vezd-v-es-s-9-aprelya-te-kto-seichas-na-territorii-soyuza-dolznyi-viehat-do-16-aprelya>. — Дата доступа: 12.04.2023.
4. Лукша, В. А. Логистика торговли и инвестиционного сотрудничества Беларуси и Китая / В. А. Лукша, А. Д. Молокович, Т. А. Лукша // Бизнес. Образование. Экономика : Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 2 апреля 2020 г. : сб. ст. : в 2 ч. / редкол.: В. В. Манкевич (гл. ред.) [и др.]. — Минск : Ин-т бизнеса БГУ, 2020. — Ч. 2. — С. 151–157.
5. Торговля России с Китаем достигла рекорда [Электронный ресурс] // Rbc.ru. — 2023. — Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/13/01/2023/63c0ffb79a79474aaf45862d>. — Дата доступа: 28.03.2023.
6. Погранпереходы с Китаем: большой досмотр [Электронный ресурс] // Logis.ru. — 2022. — Режим доступа: https://logirus.ru/articles/analythics/pogranperekhody_s_kitaem-_bolshoy_dosmotr.html. — Дата доступа: 12.03.2023.
7. Казахстан планирует открыть третий ж/д переход на границе с Китаем [Электронный ресурс] // Sputnik Казахстан. — 2022. — Режим доступа: <https://ru.sputnik.kz/20221128/kazakhstan-planiruet-otkryt-tretyi-zhd-perekhod-na-granitse-s-kitaem-29809716.html>. — Дата доступа: 04.03.2023.

8. К 2026-му году власти Казахстана намерены построить пять центров приграничной торговли [Электронный ресурс] // Tass.ru. — 2023. — Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/17003689>. — Дата доступа: 12.03.2023.

9. MSC, Maersk и CMA CGM прекратили принимать букинги на перевозку контейнеров в/из России [Электронный ресурс] // Infotrans.by. — 2022. — Режим доступа: <https://infotrans.by/2022/03/02/msc-maersk-i-cma-cgm-obyavili-o-prekrashhenii-s-1-03-2022-priema-novyh-zakazov-na-perevozku-konteynerov-v-iz-rossii/>. — Дата доступа: 15.02.2023.

10. Российская логистика не справляется с грузопотоком из Турции [Электронный ресурс] // Trans.ru. — 2022. — Режим доступа: <https://yandex.by/search/?text=Российская+логистика+не+справляется+с+грузопотоком+из+Турции&lr=157&clid=2100784-003&win=312>. — Дата доступа: 04.04.2023.

11. Индия готова наращивать отправки продукции в Россию в рамках параллельного импорта [Электронный ресурс] // Trans.ru. — 2023. — Режим доступа: <https://trans.ru/news/indiya-gotova-naraschivat-otpravki-produktsii-v-rossiyu-v-ramkah-parallelnogo-importa>. — Дата доступа: 12.04.2023.

References

1. The world economy faces an extended cooling off period (2022). Available at: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/the-world-economy-faces-an-extended-cooling-off-period.html> (accessed 3 April 2023).

2. New logistics routes in new geopolitical realities: which corridors can be used to deliver goods from China (2022). Available at: <https://trans.ru/news/novye-logisticheskie-marshruty-v-novyh-geopoliticheskikh-realiyah-kakie-koridori-mozhno-ispolzovat-dlya-dostavki-gruzov-iz-kitaya> (accessed 7 April 2023) (in Russian).

3. Russian road cargo carriers have been banned from entering the EU since April 9 (2023). Available at: <https://trans.ru/news/rossiiskim-avtomobilnim-gruzoperevozchikam-zakrili-vezd-v-es-s-9-aprelya-te-kto-seichas-na-territorii-soyuza-dolzhen-viehat-do-16-aprelya> (accessed 12 April 2023) (in Russian).

4. Luksha V., Molokovich A., Luksha T. Logistics of trade and investment cooperation of Belarus and China. *Biznes. Obrazovanie. Ekonomika : Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, Minsk, 2 aprelya 2020* [Business. Education. Economics : International Scientific and Practical Conference, Minsk, April 2, 2020]. Minsk, 2020, iss. 2, pp. 151–157 (in Russian).

5. Russia's trade with China has reached a record (2023). Available at: <https://www.rbc.ru/economics/13/01/2023/63c0ffb79a79474aaf45862d> (accessed 28 March 2023) (in Russian).

6. Border crossings with China: large inspection (2022). Available at: https://logirus.ru/articles/analythics/pogranperekhody_s_kitaem-_bolshoy_dosmotr.html (accessed 12 March 2023) (in Russian).

7. Kazakhstan plans to open a third railway crossing on the border with China (2022). Available at: <https://ru.sputnik.kz/2022/12/8/kazakhstan-planiruet-otkryt-tretyi-zhd-perekhod-na-granitse-s-kitaem-29809716.html> (accessed 4 March 2023) (in Russian).

8. By 2026, the authorities of Kazakhstan intend to build five centers of cross-border trade (2023). Available at: <https://tass.ru/ekonomika/17003689> (accessed 12 March 2023) (in Russian).

9. MSC, Maersk and CMA CGM announced the termination of accepting new orders for the transportation of containers to/from Russia from 1.03.2022 (2022). Available at: <https://infotrans.by/2022/03/02/msc-maersk-i-cma-cgm-obyavili-o-prekrashhenii-s-1-03-2022-priema-novyh-zakazov-na-perevozku-konteynerov-v-iz-rossii/> (accessed 15 February 2023) (in Russian).

10. Russian logistics cannot cope with the cargo flow from Turkey (2022). Available at: <https://yandex.by/search/?text=Российская+логистика+не+справляется+с+грузопотоком+из+Турции&lr=157&clid=2100784-003&win=312> (accessed 4 April 2023) (in Russian).

11. India is ready to increase shipments of products to Russia as part of parallel imports (2023). Available at: <https://trans.ru/news/indiya-gotova-naraschivat-otpravki-produktsii-v-rossiyu-v-ramkah-parallelnogo-importa> (accessed 12 April 2023) (in Russian).

Информация об авторе

Молокович Анатолий Денисович — кандидат экономических наук, доцент; заведующий кафедрой логистики, Институт бизнеса БГУ, e-mail: molokovitch@tut.by

Information about the author

Molokovitch A. — PhD in Economic sciences, Associate Professor; Head of the Department of logistics, School of Business of BSU, e-mail: molokovitch@tut.by

Статья поступила в редколлегию 18.04.2023

Received by editorial board 18.04.2023