

РАСШИРЕНИЕ УСЛУГ 3PL-ОПЕРАТОРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В ПЕРИОД САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Данная статья посвящена расширению услуг белорусских 3PL-операторов в период санкционных ограничений. Авторы рассматривают проблемы и риски в транспортно-логистических процессах, связанных с политикой санкций западных стран против Российской Федерации и Беларуси, а также пути обхода санкций и новые схемы доставки грузов.

Ключевые слова: аутсорсинг, перевалка грузов, политика санкций, управление цепями поставок, развитие логистики, мультимодальные перевозки, транспортно-логистические процессы

В современном мире аутсорсинг рассматривается как одна из движущих сил на международном рынке логистических услуг. PL (party logistics) переводится с английского как «сторона логистики». К 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL добавляют приставку «оператор» или «провайдер». Цифры обозначают, насколько глубоко вовлечена данная компания в цепь поставок: 1PL – сам производитель-продавец; 4PL – компания берет на себя практически все функции управления цепями поставок, кроме закупок и продаж в отдельных ситуациях, 5PL-провайдер может заниматься и этим. На международной арене наиболее распространены 3PL и 4PL- провайдеры, в то время как в Республике Беларусь из трех тысяч компаний и индивидуальных предпринимателей, оказывающих логистические услуги, на долю 3PL-провайдеров приходится менее 5 %, остальную часть составляют 1PL и 2PL-провайдеры. Относительно 4PL-провайдеров можно отметить лишь то, что они в нашей стране отсутствуют, впрочем, как и во многих странах-соседях Республики Беларусь. Этому есть много причин, основной из которых является то, что 4PL-провайдер по своей сути интегратор, вследствие чего он может работать только тогда, когда сформирован прочный слой 3PL-провайдеров. Поэтому в стране делается активный упор на стимулирование развития 3PL-компаний [1].

В условиях санкционных ограничений у 3PL-операторов произошло увеличение спектра оказываемых ими услуг. Именно этому и будет посвящена данная работа. Рассмотрим наиболее подробно каждую из новых услуг.

Перевалка грузов в Республике Беларусь.

Подавляющая часть грузов из Европы до 2022 года перевозилась в Беларусь и Россию автомобильным транспортом. Однако ответной мерой на западные санкции стало решение Беларуси и России запретить проезд европейским автоперевозчикам по своей территории. На сегодняшний день процесс перевозки изменился. Теперь грузоперевозчики из стран ЕС доставляют грузы до белорусской границы, после чего следует перецепка фуры на российский или белорусский тягач, либо осуществляется перегрузка товаров, зачастую с хранением на СВХ. Первый способ доставки значительно быстрее, в свою очередь, второй способ приводит к задержке груза в пути и значительному повышению расходов. Тем не менее, процесс перевозок не останавливается, хотя в среднем их стоимость существенно возросла. В описанной схеме все зависит от того, с кем работает логистический оператор. Отдельные перевозчики из стран ЕС отказываются работать с российскими и белорусскими грузами, другие продолжают работу. Более того, есть европейские компании, которые собирают и комплектуют сборные грузы по всей Европе, а затем отправляют их контейнерными поездами, автотранспортом и даже авиатранспортом (например, через Турцию, Сербию, ОАЭ).

По данным логистической компании «ПЭК» объем перевозок из Турции в Россию и Беларусь увеличился более чем в 5 раз. Это создает высокую нагрузку на все транспортные цепочки, соединяющие Турцию с Россией, в частности на автотранспорт, железную дорогу и морской транспорт. Морские суда с товаром свободно заходят в порты Турции, далее фидерными судами грузы доставляются в порты Новороссийска и Азовского моря. Действуют морские линии Arkas, Akkon, Admiral и др., соединяющие Турцию с Россией. Кроме того, появились внешние морские маршруты из Индии, Китая, Арабских Эмиратов, Израиля. По направлению курсируют три Ro-Ro паромы, которые доставляют грузы на треть быстрее, чем морские суда. Их общая вместимость составля-

ет 15 автопоездов. Однако количества паромов недостаточно. Ввиду этого стоимость перевозки на них резко изменилась и увеличилась практически в три раза. Из Турции грузы также активно перевозятся и автотранспортом через страны Кавказского региона: Азербайджан, Армению, Дагестан, Грузию (новое направление, которое раньше не работало), а также доставляются в Россию через Каспийское море. Проблема в их малой пропускной способности, однако в планах работы по реконструкции автомобильных погранпереходов с Грузией и Азербайджаном [2].

Мультимодальные перевозки из Юго-Восточной Азии и Китая.

В новых условиях активно развиваются мультимодальные поставки грузов с использованием нескольких видов транспорта. Они приобрели широкое распространение в направлениях Юго-Восточная Азия, Китай – Россия, Европа (рисунок). Из-за фактической блокировки Российских портов на Северо-Западе (Санкт-Петербург и Усть-Луга) экспортные и импортные грузопотоки активно двинулись на Дальний Восток. Как следствие, резко увеличилась нагрузка на порты Владивостока и Находки. После ухода международных морских компаний основными перевозчиками грузов на Дальнем Востоке стали российские Fesco и Sinokor. Кроме того, освободившуюся нишу активно заполняют китайские компании, среди которых много «новичков»: SITC, Zhonggu, Heung-A Line, OVR Shipping, Gang Tong, Huaxin, доставляющие грузы из Китая и Юго-Восточной Азии. Из Владивостока грузы направляются по железной дороге в Москву и Санкт-Петербург и оттуда в Беларусь. В результате значительно выросла нагрузка на Транссибирскую магистраль, инфраструктурные возможности которой ограничены, при том, что много грузов из Китая в Россию и Европу идет напрямую, в том числе в составе ускоренных контейнерных поездов. Пытаясь перераспределить грузопотоки, логистические компании добавляют в цепочку автотранспорт. Например, до Забайкальска везут автомобилями, а далее груз перевозится по железной дороге. Также появился новый маршрут доставки через Благовещенск: в порт Далянь грузы доставляют из Китая по морю, затем автотранспортом везут на границу в Хэйхэ, далее по железной дороге в Москву, либо перевозят через Благовещенский мост автотранспортом из России и затем по железной дороге в Китай. Транзитное время маршрута составляет 30–35 дней. Часть грузов с Юго-Восточной Азии перенаправляется в Новороссийск через порты Турции.



Основные маршруты экспорта-импорта из Китая в западном направлении

Таким образом, мультимодальность дает возможность уменьшить общую стоимость перевозки для заказчика, а также сократить время доставки, избегая задержки и простои груза в портах и на железнодорожных станциях. За счет появления большого количества локальных морских

перевозчиков из Китая в порты Дальнего Востока, снизились тарифные ставки. Например, доставка 40-футового контейнера из Шанхая во Владивосток осенью 2022 года составляла в среднем порядка 6 000 долларов (годом ранее она стоила на 25–30 % дороже). Доставка грузов из Китая по железной дороге при меньшем времени в дороге сопоставима с морской (9 000-10 000 долларов за 40-футовый контейнер), летом она доходила до 6 000 долларов в результате субсидирования железнодорожных перевозок китайским правительством.

Перепродажа груза в пути.

В результате санкционных ограничений часть перевозчиков перерегистрировала свой подвижной состав в Казахстане. Также большинство перевозчиков перестроили логистику через соседние страны, в результате чего маршруты перевозок стали проходить через Казахстан, Турцию, ОАЭ, Грузию и Армению. Правда, удлинение цепочек чревато не только увеличением сроков доставки, но и кратным ростом ее стоимости из-за дополнительных расходов на логистику и таможенные процедуры в третьих странах.

Чтобы минимизировать издержки, используют схемы косвенного реэкспорта. Они позволяют везти европейский товар напрямую в Беларусь без завоза в третью страну. Со стороны процесс такой перевозки выглядит следующим образом: европейский поставщик заключает контракт на поставку товара с компанией-посредником из страны, дружественной для Беларуси. При этом сам груз сразу отправляется в сторону Беларуси. По дороге грузовик с товаром заезжает на таможенный склад. В этот момент первый контракт заменяется новым – между компанией-посредником и конечным покупателем из Беларуси. После этого фура с «перепроданным» грузом и новым пакетом документов пересекает границу ЕС и заезжает на территорию Беларуси.

Европейский товар может быть «перепродан» в Беларусь и без заезда на склад прямо во время движения подвижного состава. Такую разновидность «косвенного реэкспорта» называют «перепродажей в пути». Есть и другая вариация – «ложный транзит». В этом случае грузовик с товаром пересекает границу ЕС с первичным пакетом документов. Однако водитель прокладывает свой маршрут в третью страну так, чтобы он проходил через Беларусь. После пересечения белорусской границы автомобиль заезжает на местный таможенный склад, где происходит «перепродажа белорусскому получателю». После этого груз уже не покидает территорию Беларуси.

Таким образом, в данной статье были подробно рассмотрены услуги, которые дополнили общий спектр услуг, оказываемых транспортно-экспедиционными компаниями Республики Беларусь, в период санкционных ограничений.

В заключение данной работы следует сказать, что в современном мире постоянно приходится изучать новые рынки, а также их особенности. И это необходимо делать не только ради расширения спектра оказываемых компанией услуг, но также и для обеспечения максимальной безопасности водителей-экспедиторов транспортно-экспедиционных компаний на новых маршрутах, а также стабильного логистического сервиса по интересующим клиентов направлениям. В сложившихся на сегодняшний день непростых для всего бизнеса условиях очень важно уметь договариваться и идти навстречу друг-другу, потому что в такое время немаловажное значение имеет именно взаимная поддержка и совместные усилия обеих сторон.

Список использованных источников

1. Грузоперевозки: что происходит на ключевых для Беларуси маршрутах [Электронный ресурс] // Sputnik. – Режим доступа: <https://sputnik.by/20230524>. – Дата доступа: 16.10.2023.
2. Перевалка грузов в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Retail.ru. – Режим доступа: <https://www.retail.ru/articles/> – Дата доступа: 16.10.2023.