

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

А. М. Борисёнок¹⁾, В. А. Острога²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, borisenok15042001@gmail.com*

²⁾ *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, astroha@bsu.by*

Рынок мультимодальных перевозок в экспедиции предлагает транспортному бизнесу широкий спектр возможностей в реализации планов развития экономического пояса Шелкового пути в разрезе основных транспортных коридоров, объединяющих Европу и Азию, что обуславливает конкурентную борьбу различных форм перевозок за клиентов. Соответственно, одной из характерных особенностей транспортных систем в большинстве европейских государств за 2019–2024 гг. является их подверженность резким изменениям с учетом экономических процессов на евроазиатском континенте. Анализ рынка грузоперевозок свидетельствует, что клиенты и операторы перевозок постепенно отказываются от традиционной системы доставки груза отдельными видами транспорта и предпочитают интегрированные мультимодальные перевозки.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки; логистические проблемы; транспортная экспедиция; экономические барьеры; цифровая трансформация; факторы риска; стратегии экспедиторского бизнеса; торговый баланс.

MULTIMODAL CARGO TRANSPORTATION IN THE ORGANIZATION OF TRANSPORT AND FORWARDING ACTIVITIES

A. M. Borisenok¹⁾, V. A. Astroha²⁾

¹⁾ *Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4
220030, Minsk, Belarus, borisenok15042001@gmail.com*

²⁾ *Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4
220030, Minsk, Belarus, astroha@bsu.by*

The multimodal freight forwarding market offers a wide range of opportunities to the transportation business in implementing the development plans of the Silk Road Economic Belt in the context of the main transport corridors connecting Europe and Asia, which determines the competition of various forms of transportation for customers. Accordingly, one of the characteristic features of transportation systems in most European countries for 2019-2024 is their susceptibility to dramatic changes taking into account economic processes on the Euro-Asian continent. Analysis of the freight transportation market

indicates that customers and transportation operators are gradually abandoning the traditional system of cargo delivery by individual modes of transportation and prefer integrated multimodal transportation.

Keywords: multimodal transportation; logistics problems; freight forwarding; economic barriers; digital transformation; risk factors; freight forwarding business strategies; trade balance.

Транспортная активность за последние несколько лет резко возросла благодаря глобализации торговли. Несмотря на это, в связи с растущими ставками, участники цепочки поставок вынуждены пересматривать свою бизнес-стратегию, чтобы адаптироваться к спросу и соответствовать нормативным стандартам.

В новых реалиях наблюдений мультимодальные перевозки выделяются как разумное решение для удовлетворения потребностей потребителей и решения ключевых логистических проблем.

Следует предположить, одна из базовых задач развития транспортной отрасли на 2023–2025 гг. – увеличение объема мультимодальной перевозки грузов, так как это позволит снизить дисбаланс между различными видами транспорта и, тем самым, оптимизировать транспортную систему в целях удовлетворения потребностей, как экономического роста, так и устойчивого развития. Поэтому современное развитие транспортной отрасли нацелено на расширение использования мультимодальных перевозок.

В настоящее время цифровая трансформация становится обязательным условием в отрасли экспедирования грузов [1]. Поскольку неопределенность становится нормой в отрасли, экспедиторам нужны классические инструменты, с целью обеспечения сохранности груза при перевозке, несмотря на проблемы в цепочке поставок. Помимо помощи экспедиторам в планировании и координации перемещения грузов, цифровые решения в области экспедирования помогают бизнесу во многих отношениях, например:

- Предоставление компаниям возможности централизации операций и анализа данных в режиме реального времени, которые позволяют экспедиторам автоматизировать и упростить операционную работу;

- Интеграция функций, позволяющих экспедиторам быть более эффективными;

- Предоставление компаниям возможности измерять и анализировать данные для решения проблем спроса и предложения;

- Дозвол экспедиторам улучшить обслуживание клиентов, предоставляя им данные об отгрузках в режиме реального времени [2].

Вышеперечисленные преимущества, на наш взгляд, помогут экспе-

диторам планировать и готовиться к неопределенности, ожидаемой в ближайшей перспективе.

Наиболее очевидной и заметной тенденцией, набирающей силу с третьего квартала 2023 г., стало снижение ставок морских перевозок из-за ситуации в Суэцком канале [3]. После постоянного роста до рекордных уровней, со второй половины 2020 г., ставки фрахта впервые оказались под давлением после мирового кризиса, когда опасения экономических последствий стали ослаблять потребительские спросы и переориентироваться на международную торговлю и грузовые перевозки. В первом квартале 2024 г. ставки продолжали держаться на рекордных уровнях, но во втором квартале 2024 г. началось постепенное снижение [4].

По состоянию на начало 2024 г. ставки морских перевозок растеряли все достижения последних двух лет (за исключением трансатлантической торговли) и сейчас почти вернулись к уровню до пандемии (вопреки ожиданиям аналитиков и перевозчиков, ожидавших, что COVID-19 приведет к смене парадигмы в отрасли контейнерных перевозок и создаст новую норму, когда ставки фрахта стабилизируются на уровне, превышающем средний уровень до COVID-19).

В условиях потребительской обреченности, подавляющей спрос на импортные товары в большинстве стран, соответствующий спад производственной активности в основных азиатских странах-поставщиках привел к снижению объемов международной торговли. Это, в свою очередь, привело к постепенному снижению дефицита мощностей и оборудования, а последующее снижение объемов прибывающих судов и грузов дало возможность портам, страдающим от перегрузок, разгрузить накопившиеся объемы, что способствовало дальнейшему облегчению цепочек поставок. В целом, улучшение общей ситуации, однако, не означает, что основные причины исчезли. Факторы риска все-таки действуют и смогут вновь оказать влияние на международные перевозки в предстоящем году.

Еще одним фактором, который снизит надежность цепочки поставок, является отмена рейсов и пересмотр опозданий на загрузки. Поскольку перевозчики объявляют о масштабных отменах рейсов, чтобы противостоять ослаблению спроса и тем самым повысить уровень загрузки судов, грузоотправители вновь столкнутся с увеличением сроков выполнения заказов, задержками поставок и отклонениями от запланированных графиков перевозок.

Рассмотрим объемы перевозок на примере Казахстана, где был отмечен рост объемов перевозок, включая транзит. Это происходит несмотря на пандемию и складывающуюся внешнеполитическую ситуацию. В конце 2023 г. был проведен анализ, из которого следует прийти к выводам:

- В январе–феврале 2023 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в Казахстане увеличился на 10% и составил 70,8 млн тонн;

- Объем перевозок транзитных грузов вырос на 20% и составил 4 млн тонн;

- Объем транзитных перевозок контейнерами вырос на 12% с показателем в 174,7 тысяч ДФЭ;

- Объем контейнерного транзита между Китаем и Европой ежегодно показывает неплохую динамику и в 2023 г. увеличился до 732 тысяч ДФЭ;

- За 2022 г. через Казахстан проследовало более 1 млн контейнеров или 23,8 млн тонн транзитных грузов [5].

Также ведется работа по созданию цифрового транспортного коридора, в котором поездам с контейнерами больше не придется останавливаться для прохождения таможенного оформления. Новая система оптимизации распределения товаров скоро будет опробована на границах Казахстана.

Что касается перегруженности портов, то время ожидания импорта в порту Шанхая достигло пика почти в 16 дней в конце апреля 2023 г., при этом время ожидания экспорта оставалось относительно сбалансированным, около трех дней. Несмотря на некоторые положительные моменты, альянсы морских перевозчиков готовятся отменить более трети своих рейсов из Азии в мае 2024 г. в ответ на сокращение экспортных перевозок. Эта стратегия еще больше увеличит время доставки грузов, особенно в Северную Европу.

Преимущества цифровизации грузоперевозок. Тренд цифровизации не обошел и экспедиторскую отрасль, где компании начинают трансформацию своих бизнес-процессов. Из преимуществ, которые дает цифровизация грузоперевозок, выделим следующие:

- Повышение рентабельности перевозок за счет более точного прогнозирования процессов и уменьшения человеческого фактора;

- Оперативное реагирование под быстро меняющиеся условия рынка, снижение стоимости услуг за счет автоматизации процессов и оптимизации избыточных операций;

- Повышение прозрачности всей цепочки поставок и стабильности показателя «своевременность доставки»;

- Увеличение скорости доставки за счет совершенствования планирования и прозрачности всей логистической цепочки [6].

Если рассуждать о финансовых показателях, то вся логистическая отрасль только в начале пути, в результате которого внедрение IT-решений существенно скажется на прибыли.

Например, как отмечают в отделе IT-разработок компании RTL Alliance [7], на данном этапе решения по цифровизации скорее нацелены на повышение уровня предлагаемого сервиса и оптимизацию бизнес-процессов, что несомненно делает работу с компанией более привлекательной для клиентов.

В конце марта 2024 г. Морские судовладельцы начали выводить контейнеровозы из морей из-за отсутствия спроса. Более 122 грузовых судов, включая 35 крупных контейнеровозов, были выведены из эксплуатации, согласно данным компании Alphaliner, анализирующей рынок морских грузоперевозок [8]. Это последствия экономического спада и падения спроса. В последние месяцы наблюдается падение объемов морских перевозок, вызванное сложной экономической ситуацией и снижением потребления в Европе и США. Отмена рейсов и вывод судов из эксплуатации – это реакция судовладельцев на снижение спроса на их услуги.

Наиболее сильно отреагировал Maersk, который является вторым по величине морским оператором в мире. Датская компания уступила свое лидерство MSC чуть более года назад.

По данным Alphaliner, 122 грузовых судна всех размеров были выведены из Мирового океана (не входят суда, выведенные из-за неисправностей или находящиеся в ремонте). Общая вместимость этих судов составляет более 720 тыс. TEU [9]. Это соответствует грузоподъемности девятого по величине судовладельца в мире. Из этих 122 простаивающих судов 29 были выведены компанией Maersk (общей вместимостью 281 тыс. TEU) и 12 – компанией MSC (вместимостью 119 тыс. TEU). Это составляет 6,7% и 2,5% мощностей этих операторов соответственно [10].

В европейских отношениях рынок переживает значительную трансформацию, о чем можно судить по данным ERAI (индекс контейнерных ставок Нового Шелкового пути, созданный холдингом компанией казахстанских и белорусских железных дорог). Они показывают, что объем перевозок между Китаем и странами Европейского союза (в обоих направлениях) снизился более чем на 38% по сравнению с 2021 г. (с 618 180 TEU до 386 374 TEU) [11].

Грузооборот в европейском направлении снизился с 409 458 TEU в 2021 году до 262 194 TEU в 2023 г. (-36%). Объем грузов, перевозимых в направлении из Европейского союза в Китай, снизился аналогично на 35%, т.е. с 124 098 TEU до 208 722 TEU [12].

Снижение объема грузов является результатом эскалации санкций, а также мирового энергетического и производственного кризиса и внутренних ограничений Китая в связи с ростом случаев заболевания COVID-19.

Высокий спрос за рубежом привел к тому, что профит торгового баланса Китая достиг рекордного уровня за последний год. Экспорт этой страны в 2023 г. вырос на 7% до 3,59 биллиона долларов, а импорт – на 1,1% до 2,72 биллиона долларов [13].

Исходя из вышеприведенной диаграммы, опасения перевозчиков и грузоотправителей не подтвердились, несмотря на самую нестабильную международную транспортную ситуацию, в 2022 г. грузоперевозки по Новому Шелковому пути показали рост на 9 % по сравнению с 2021 г. и на 10% по сравнению с 2020 г. коридоры в Евросоюз, однако, показали значительное снижение.

В 2024 г. вряд ли будут кардинальные улучшения ситуации в логистике. Скорее – появятся сложности. Наметившиеся с 2022 г. негативные тренды быстро не исчезнут. Возможно, сохранятся периоды стабилизации условий работы, и позитивная динамика будет медленно прирастать. Изменения допустимы внешнеэкономические и внутренние:

1. *Качество товаров будет снижаться, а цены и ставки продолжат рост.* В сегодняшнем ключе не предвидится никаких предпосылок для изменения этой тенденции. Также это касается и стоимости перевозок. Кроме того, из-за сложности прогнозирования сбыта, складские запасы не будут увеличиваться.

2. *Рост импортозамещения.* Большая часть инвестиционных проектов сейчас замораживаются из-за смены курса развития и нестабильности рынка. Потребности завтрашнего дня сложно прогнозировать в текущей обстановке, поэтому длительные инвестиционные проекты, в том числе по импортозамещению, – зона риска.

3. *Цифровизация.* Внедрение цифровых технологий в рабочий процесс нужно вводить с долей осторожности. Необходимо, чтобы люди сами руководили «роботами», а не наоборот. Немаловажно оценивать целесообразность цифровизации, которая сопряжена со специфическим комплексом возникающих проблем логистики планирования.

4. *Внешние воздействия.* Санкционное давление и многие иные экономические факторы будут напрямую оказывать влияние как на общество, так и на бизнес-структуры. Это и повышение налогов, и введение новых сборов, и рост цен на товары и услуги, включая экспедирования грузов.

5. *Конкурентоспособность бизнеса.* Сохранится тенденция к укрупнению бизнеса, монополизации. Тенденция имеет глобальный характер, который проявляется в «поглощении» крупными компаниями более мелких и специализированных компаний. В результате – предоставление крупного комплекса логистических услуг одним поставщиком. Если данный тренд будет набирать обороты, то «здоровой» конкурентной среды не станет. Прежде всего, ставки будут формироваться ис-

ходя из финансовых потребностей ограниченного круга лиц. Равным образом, как произошло весной 2022 г., когда перевозчики подняли цены на фрахт в 7 раз [14].

б. *Нацеленность на человеческий показатель.* Можно ожидать роста количества неблагонадежных контрагентов, случаев мошенничества, хищения грузов и прочего. С одной стороны, такая тенденция свойственна трудным временам. С другой стороны, те же обстоятельства усиливают сплоченность коллектива, взаимоподдержку, человечность, т.к. все большее значение в работе приобретает профессиональная этика.

Рассуждая о преодолении проблем и использовании возможностей в 2024 году. «Самые серьезные потрясения предыдущих несколько лет, похоже, остались позади для экспедиторских компаний. К примеру, консалтинговая компания «Sea Intelligence» недавно сообщила, что при отсутствии непредвиденных сбоев, к маю 2024 года транспортные перевозки вернутся к привычным показателям» [15]. «Проанализировав отчет Transport Intelligence, ожидается, что в 2024 г. рынок глобальных мировых перевозок упадет более чем на 2%» [16]. Следующий год принесет улучшение, но минимальное. «Экспедиторский бизнес будет сдерживать в основном Азия. Ожидается, что стоимость мирового рынка экспедиторских услуг достигнет **263,1 миллиарда евро**, что является реальным снижением на 2,4%» [17].

Увлекательным является тот факт, в котором номинальная стоимость рынка увеличилась на 27,6% [18], что показывает масштабы инфляции, приводящие к увеличению цен на топливо и транспортных тарифов. Данные факторы оказали решающее влияние на результаты экспедиции грузов – они увеличили транспортные расходы, одновременно подавляя спрос на товары. Также ожидается, что «в 2024 году авиаперевозки потеряют 2,7% стоимости, в то время как морские экспедиторы ощутят снижение рынка на 2,2%» [19].

По нашему предположению, выделим основные стратегии, с некоторыми ключевыми тенденциями, на которые следует обратить внимание и к которым следует подготовиться в 2024 г.

Суммируя вышесказанное, 2019–2023 гг. отчетливо показали, что готовность в логистике – это ключ к выживанию, а иногда даже и к прибыли, независимо от внешних обстоятельств.

Библиографические ссылки

1. Голубчик А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. М. : Изд. «ТрансЛит», 2019. 320 с.

2. Голубчик А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. М. : Изд. «ТрансЛит», 2019. 320 с.
3. Erai Eurasian Rail Alliance Index [Electronic source]. URL: <https://index1520.com/en/> (date of access: 14.04.2024).
4. Erai Eurasian Rail Alliance Index [Electronic source]. URL: <https://index1520.com/en/> (date of access: 14.04.2024).
5. Erai Eurasian Rail Alliance Index [Electronic source]. URL: <https://index1520.com/en/> (date of access: 14.04.2024).
6. Allied Market Research [Electronic source]. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com> (date of access: 14.04.2024).
7. Международная логистическая компания RTL Alliance [Электронный ресурс]. URL: Режим доступа: <https://rtlalliance.com>. (дата обращения: 12.04.2024).
8. Allied Market Research [Electronic source]. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com> (date of access: 14.04.2024).
9. Integrated Container Logistics & Supply Chain Services Maersk [Electronic source]. URL: Mode of access: <https://www.maersk.com/ru-ru/> (date of access: 10.04.2024).
10. Integrated Container Logistics & Supply Chain Services Maersk [Electronic source]. URL: <https://www.maersk.com/ru-ru/> (date of access: 10.04.2024).
11. European Central Bank [Electronic source]. URL: <https://www.ecb.europa.eu> (date of access: 13.04.2023).
12. European Central Bank [Electronic source]. URL: <https://www.ecb.europa.eu> (date of access: 13.04.2023).
13. European Central Bank [Electronic source]. URL: <https://www.ecb.europa.eu> – (date of access: 13.04.2023).
14. Transport intelligence global freight forwarding [Electronic source]. URL: <https://www.ti-insight.com/product/global-freight-forwarding/> (date of access: 10.04.2024).
15. Transport intelligence global freight forwarding [Electronic source]. URL: <https://www.ti-insight.com/product/global-freight-forwarding/> (date of access: 10.04.2024).
16. Transport intelligence global freight forwarding [Electronic source]. URL: <https://www.ti-insight.com/product/global-freight-forwarding/> (date of access: 10.04.2024).
17. Transport intelligence global freight forwarding [Electronic source]. URL: <https://www.ti-insight.com/product/global-freight-forwarding/> (date of access: 10.04.2024).
18. Transport intelligence global freight forwarding [Electronic source]. URL: <https://www.ti-insight.com/product/global-freight-forwarding/> (date of access: 10.04.2024).
19. International food policy research institute [Electronic source]. URL: <https://www.ifpri.org> (date of access: 10.04.2023).