

РАЗДЕЛ 3. ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

УДК 656.025.4

Н.П. Белозерцева,

*кандидат экономических наук,
доцент кафедры маркетинга и торговли, ВВГУ*

М.Е. Брылева,

*кандидат экономических наук
административный директор Диалог Терминал*

ТЕНДЕНЦИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2022 ГОДУ: ОСОБЕННОСТИ И ПРОТИВОРЕЧИЯ

Аннотация. В статье изложены основные тенденции развития контейнерных перевозок в сложившихся санкционных условиях в 2022 году, отражена трансформация логистического рынка в Дальневосточном регионе, которая заключается в переориентации грузопотоков с европейского на азиатское направление. В статье представлены результаты экспертного опроса представителей логистической отрасли по поводу особенностей и противоречий реализации концепции «Поворот на Восток», показаны основные перспективы и ограничения в перемещении грузопотоков на этом направлении.

Ключевые слова. Контейнерные перевозки, санкционные ограничения, «Поворот на Восток», контейнерооборот портов РФ.

N.P. Belozertseva,

*Candidate of Economic Sciences, docent,
Department of Marketing and Trade, VVSU*

M.E. Bryleva,

*Candidate of Economic Sciences
Administrative Director of Dialog Terminal*

TRENDS AND TRANSFORMATIONS IN THE FAR EASTERN CON- TAINER TRANSPORTATION MARKET IN 2022: FEATURES AND CONTRADICTIONS

Abstract. The article outlines the main trends in the development of container transportation in the current sanctions conditions in 2022, reflects the transformation of the logistics market in the Far Eastern region, which consists in the reorientation of cargo flows from the European to the Asian direction. The article presents the results of an expert survey of representatives of the logistics industry on the specifics and contradictions of the implementation of the concept of "Turn to the East", shows the main prospects and limitations in the movement of cargo flows in this direction.

Keywords. Container transportation, sanctions restrictions, "Turn to the East", container turnover

Введение санкций против России в 2022 году значительно повлияло на деятельность многих компаний, в первую очередь транспортных. Началась масштабная перестройка международных экономических связей, что привело к трансформации логистических цепочек поставок, изменению маршрутов и объемов контейнерных перевозок, переориентации их на азиатские рынки.

Против Российской Федерации было введено более 9 000 санкционных мер, суммарно увеличивших количество санкций до 12 000 с учетом ранее опубликованных ограничительных и запретительных документов.

Отказ крупнейших контейнерных линий и хабов Европы работать с российскими грузами повлиял на работу российских северо-западных портов, где оказалось заблокировано до 50% товаров, которые шли на импорт в Россию и до 60% российского экспорта. Приостановка букинга на перевозку оказала значительное влияние на рост стоимости перевозок и сроки перемещения грузов.

Стремительные события вызвали стремительные ответные меры в виде оперативно принятого постановления о легализации параллельного импорта и закона о повторном использовании контейнерного оборудования. Данные меры были призваны сдерживать формирование неудовлетворенного спроса и обеспечить рынок контейнерным оборудованием.

После возникновения геополитических и экономических конфликтов с западными странами стала очевидной необходимость ускорить развитие экономических отношений со странами АТР, сформировалась устойчивая концепция развития логистики – «Поворот на Восток» [1].

По данным FESCO, ведущей транспортной компании на Дальнем Востоке, за первые 6 месяцев 2022 года экспортные потоки из портов Дальнего Востока увеличились на 21%. Отдельно хочется отметить поставки угля, которые увеличились на 42% в сторону Китая и на 60% в сторону Индии. Большая часть отправок осуществлялась из порта Восточный [2].

Высокий рост объемов экспорта показывает не только уголь. В сентябре 2022 главный российский контейнерный оператор Global Ports заявил о росте контейнерного потока через терминалы Дальнего Востока на 29% [3].

Для оценки влияния санкционного кризиса на трансформацию Дальневосточного рынка контейнерных перевозок был проведен опрос экспертов логистической отрасли региона, входящих в руководящий состав транспортных компаний Дальнего Востока: ООО "Феско интегрированный транспорт", АО "Евросиб СПб – транспортные системы", ООО "СиЛайнер", ООО "Единая транспортная – ДВ", ООО "ВЛ-Лоджистик", ООО ЛК «Эл Си Эл-Восток Групп», ООО "РЖД – Логистика", ООО "ПЭК", ООО «Эни Шип Лоджистик».

Ранжирование мнений опрошенных экспертов по степени влияния различных факторов на логистический кризис в 2022 году представлено на рисунке 1. Для оценки влияния была выбрана шкала от 1 до 5 баллов, в которой 1 балл означает наименьшее влияние, а 5 баллов – наибольшее.



Рисунок 1 – Результаты опроса экспертов Дальневосточного рынка контейнерных перевозок по оценке влияния различных факторов санкционного кризиса на логистический бизнес региона

По мнению многих экспертов, факторами, оказавшими наибольшее негативное влияние на деятельность компаний, являются уход с рынка РФ крупных контейнерных перевозчиков, дефицит контейнеров, запрет на перевозку определенных видов грузов из Азии в Россию и высокую волатильность курса доллара.

В сложившейся ситуации эксперты предложили введение следующих мер правительственной помощи для снижения негативного эффекта от санкций и поддержания российского рынка контейнерных перевозок:

- снижение пошлин;
- снижение налоговой нагрузки (в т.ч. снижение НДС до 10%, полное освобождение на текущий и следующий год от платежей по транспортному налогу);
- снижение административных барьеров, в том числе сокращение числа проверок от различных государственных служб;
- отмену системы по взиманию платы за проезд большегрузных автомобилей "Платон";
- льготное кредитование бизнеса;
- снижение железнодорожных тарифов;
- создание российского океанического, морского перевозчика (на примере Maersk);
- увеличение производства контейнеров на территории РФ;

– предоставление государственных субсидий на покупку отечественных программных продуктов для автоматизации работы транспортных компаний.

По оценке опрошенных экспертов, концепция «Поворот на Восток» вероятнее всего приведет к увеличению объемов импортных и экспортных, а также внутрироссийских контейнерных грузоперевозок через порты Дальнего Востока в 2022 году по сравнению с 2021 годом. Этот прогноз начал сбываться.

По данным портала InfraNews, перевалка контейнеров в Дальневосточном бассейне по итогам января-августа 2022 года выросла на 6,1%, до 1,46 млн TEU. Рост контейнерооборота в Арктическом бассейне составил 22% год к году, Каспийском – 77%. Порты Балтийского бассейна потеряли 48% оборота, перевалив 863,6 тыс. TEU против около 1,7 млн TEU годом ранее. Азово-Черноморский бассейн потерял 10,8% оборота, перевалено 504,86 тыс. TEU против 566,23 тыс. TEU годом ранее. Данные представлены на рисунке 2.

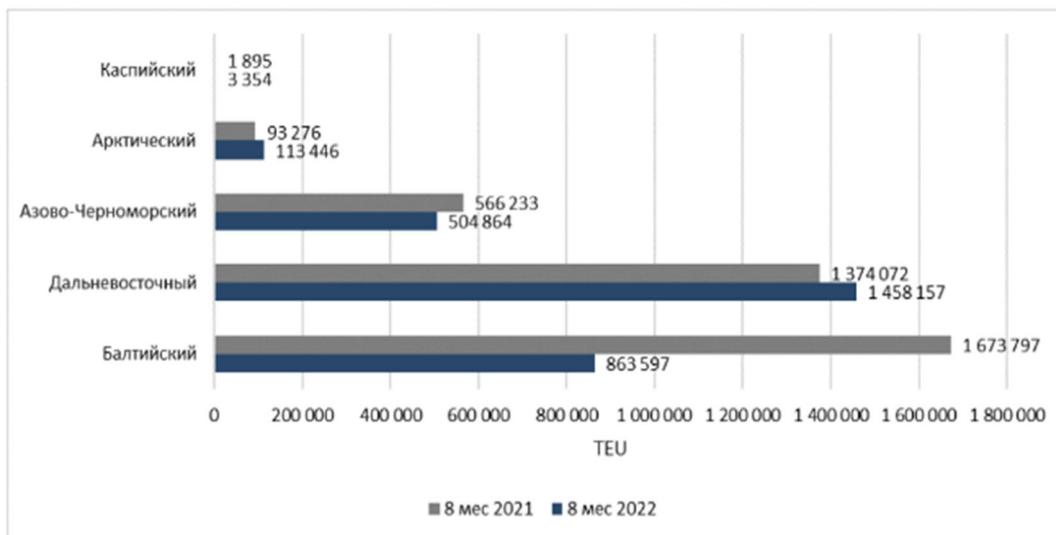


Рисунок 2 – Изменение объемов контейнерных перевозок за 8 месяцев 2022 г. в сравнении с тем же периодом 2021 г. TEU [4].

Данные, приведенные на рисунке 2 показывают рост контейнерных перевозок через порты Дальнего Востока.

Большинство опрошенных компаний готово к увеличению контейнерного грузооборота при реализации сценария «Поворот на Восток». Они готовы развиваться, содействовать скорейшей перевалке грузов. Эксперты сообщили, что у них уже заново выстроены логистические цепочки, закуплено контейнерное оборудование, но они опасаются, что основным ограничением в реализации сценария «Поворот на Восток» станет малая пропускная способность Дальневосточных морских и железнодорожных контейнерных терми-

налов [5]. Так, в самые грузонапряжённые месяцы с сентября по декабрь традиционно в регионе отмечается увеличение сроков ожидания на рейде возможности встать к причалу от одного – двух недель до месяца. Осенью 2022 года отмечается острая нехватка фитинговых платформ для отправки прибывших в порты контейнеров далее по железной дороге в регионы РФ.

Увеличение загруженности региона должно стимулировать его дополнительное развитие. На Восточном Экономическом Форуме, который прошёл в сентябре 2022 года во Владивостоке было заявлено, что до 2030 года в развитие портов Приморского края будет инвестировано около 400 млрд рублей. Финансирование уже начинает реализовываться, в Шкотовском районе Приморского края, в бухте «Суходол» на 80% завершено строительство нового угольного порта, который, в перспективе, будет пропускать через себя 20 млн тонн угля в год. К 2025 году в этом порту должен появиться контейнерный терминал, а к 2027 году – зерновой. Согласно федеральному проекту ТЛЦ до 2024 года, суммарная мощность введенных в эксплуатацию грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров должна составить не менее 51,6 млн тонн [6].

Ещё одной перспективой развития для Дальнего Востока является Северный Морской путь. Это проект, который получает очень активное развитие в последние годы и предполагает увеличение морского грузопотока вдоль северного побережья России. В 2016 году объём перевозок по Северному морскому пути составил 7,5 млн тонн, в 2021 году объём перевозок достиг уже 35 млн тонн. Инвестиционная программа развития СМП спланирована до 2035 года. Она предполагает строительство ледокольного флота. Россия – единственная страна, у которой есть атомные ледоколы, способные без труда проходить через толстые льды и расчищать путь другим кораблям. На данный момент в атомном флоте СМП находится 7 атомных ледоколов. В ближайшие 5 лет планируется постройка ещё двух.

Президент РФ В.В. Путин назвал Сибирь и Дальний Восток «Национальным приоритетом на весь XXI век». Сейчас в мировой геополитике непростая ситуация и может показаться, что это время для снижения торговой активности, но торгово-экономические связи всегда находят способ адаптироваться и перестроиться. Ухудшение отношений с Западными странами дало дополнительный стимул для выстраивания более крепких торговых отношений с Азиатско-тихоокеанским регионом и, следовательно, к необходимости развития логистических мощностей в Дальневосточном регионе страны, перспективы развития которого на данный момент являются очень значительными.

Литература

1. Веселов Е.М., Белозерцева Н.П. Факторы, определившие кризис международных контейнерных перевозок в 2020-2021 гг. / Е.М. Веселов, Н.П. Белозерцева // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2021 – № 4 (68). – С. 1-13.

2. Васильева Е.Ю. Развитие инфраструктуры РФ в условиях 2022 года / Е.Ю. Васильева // Экономические науки. – 2022 – № 4-3 – С.495-502.

3. Логистический коллапс. Морские перевозки, текущая ситуация и варианты выхода [Электронный ресурс] // Военное обозрение. – <https://topwar.ru/193587-logisticheskij-kollaps-morskie-perevozki-tekuschaja-situacija-i-varianty-vyhoda.html> (дата обращения: 21.08.2022) Грузопотоки через российские порты меняют направление [Электронный ресурс] // Морские вести России. – Режим доступа – <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/96309/> (дата обращения: 18.06.2022).

4. Контейнерооборот портов РФ в августе сократился на 28% [Электронный ресурс] // Infra News. – Режим доступа – <https://infranews.ru/logistika/more/60362-kontejnerooborot-portov-rf-v-avguste-sokratilsya-na-28/> (дата обращения: 28.09.2022).

5. Контейнерные перевозки по железной дороге могут полностью восстановиться по итогам 2022 года – прогноз ЕСП [Электронный ресурс] // PortNews. – Режим доступа: <https://portnews.ru/news/331118/> (дата обращения: 12.08.2022).

6. Жундриков А., Якунина Е. Какие меры поддержки помогут инфраструктуре в кризис? // InfraOne Research Weekly. 2022. № 6 (76). [Электронный ресурс] URL: <https://infraoneresearch.ru/fkh2ub/2wn4k2?s1qtyk=1noixc> (дата обращения: 20.04.2022).

УДК 338.47

А.С. Бородина

соискатель

кафедры логистики и управления цепями поставок, СПбГУ

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК ЗЕРНА (на примере экспорта)

Аннотация. В статье описывается ситуация на рынке зерна во время санкций и специальной военной операции, анализируются возможные перспективы развития логистических цепей поставок зерна.

Ключевые слова. Санкции, рынок зерна, прогноз, экспорт, логистическая цепь поставок зерна.

A.S Borodina

Competitor

*Department of Logistics and Supply Chain Management,
Saint-Petersburg State University of Economics*

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF GRAIN SUPPLY CHAINS (on the example of export)

Abstract. The article describes the situation on the grain market during sanctions and a special military operation, analyzes possible prospects for the development of logistics chains of grain supplies.

Keywords. Sanctions, grain market, forecast, grain supply chain logistics.